



# CORTES GENERALES

# DIARIO DE SESIONES

# SENADO

## XII LEGISLATURA

Núm. 244

14 de marzo de 2018

Pág. 1

## COMISIÓN DE FOMENTO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JOSÉ CRESPO IGLESIAS

Sesión celebrada el miércoles, 14 de marzo de 2018

### ORDEN DEL DÍA

#### Debatir

- **Moción por la que se insta al Gobierno a la adopción de determinadas medidas para mejorar la conexión por ferrocarril con Almería.**  
(Núm. exp. 661/000240)  
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA
- **Moción por la que se insta al Gobierno a la realización y dotación presupuestaria para diversas actuaciones en la autovía B-40, en Cataluña.**  
(Núm. exp. 661/000455)  
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO
- **Moción por la que se insta al Gobierno a finalizar la instalación de pantallas acústicas en la autovía A-7 a su paso por la ciudad de Tarragona.**  
(Núm. exp. 661/000560)  
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO DE ESQUERRA REPUBLICANA
- **Moción por la que se insta al Gobierno a dotar anualmente las inversiones necesarias en los sucesivos presupuestos generales del Estado para garantizar la puesta en servicio de la línea ferroviaria de alta velocidad entre la Comunidad de Madrid y la Comunidad Autónoma de Extremadura en el año 2020.**  
(Núm. exp. 661/000759)  
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO
- **Moción por la que se insta al Gobierno a continuar impulsando la ejecución de la variante entre Beas y Trigueros, en la provincia de Huelva, para continuar con el desdoble de la carretera nacional N-435.**  
(Núm. exp. 661/000770)  
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO
- **Moción por la que se insta al Gobierno a la adopción de determinadas medidas para revertir la falta de calidad del servicio en diversas líneas ferroviarias de la provincia de Toledo, así como a la implantación de un puerto seco y una plataforma logística en Talavera de la Reina.**  
(Núm. exp. 661/000835)  
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

# DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 244

14 de marzo de 2018

Pág. 2

- **Moción por la que se insta al Gobierno al cumplimiento del Dictamen del Comité de Derechos Económicos, Sociales y Culturales de la Organización Nacional de las Naciones Unidas (ONU) de 20 de junio de 2017, sobre el derecho a la vivienda.**  
(Núm. exp. 661/000889)  
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA
  
  - **Moción por la que se insta al Gobierno a implementar el desdoblamiento del tramo de la carretera nacional N-240 comprendido entre Lleida y Les Borges Blanques (Lleida).**  
(Núm. exp. 661/000894)  
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO NACIONALISTA PARTIT DEMÒCRATA (PDeCAT-CDC) -  
AGRUPACIÓN HERREÑA INDEPENDIENTE-COALICIÓN CANARIA (AHI/CC-PNC)
-

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

El señor PRESIDENTE: Buenos días, señorías.

Se abre la sesión. Comenzamos, en primer lugar, con la aprobación del acta de la sesión anterior. ¿Puede aprobarse por asentimiento? (*Asentimiento*). Queda aprobada.

## DEBATIR

- MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A DOTAR ANUALMENTE LAS INVERSIONES NECESARIAS EN LOS SUCESIVOS PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA GARANTIZAR LA PUESTA EN SERVICIO DE LA LÍNEA FERROVIARIA DE ALTA VELOCIDAD ENTRE LA COMUNIDAD DE MADRID Y LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE EXTREMADURA EN EL AÑO 2020.

(Núm. exp. 661/000759)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO

El señor PRESIDENTE: Quiero comunicarles que hay dos enmiendas fuera de plazo que no se pueden admitir, una del Grupo Parlamentario Popular y otra de Podemos, y que la moción del Grupo Parlamentario Popular, relativa a la puesta en servicio de la línea ferroviaria de alta velocidad entre la Comunidad de Madrid y la de Extremadura, fue retirada del orden del día.

- MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A FINALIZAR LA INSTALACIÓN DE PANTALLAS ACÚSTICAS EN LA AUTOVÍA A-7 A SU PASO POR LA CIUDAD DE TARRAGONA.

(Núm. exp. 661/000560)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO DE ESQUERRA REPUBLICANA

El señor PRESIDENTE: Antes de empezar el debate de las mociones, les informo de que la senadora de Esquerra Republicana ha solicitado debatir en primer lugar su moción. No hay problema por parte de nuestro grupo ni del Grupo Socialista, por lo que empezaremos con la moción que en el orden del día está en tercer lugar, con la moción del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana por la que se insta al Gobierno a finalizar la instalación de pantallas acústicas en la autovía A-7 a su paso por la ciudad de Tarragona.

Tiene la palabra, para su defensa, Laura Castel.

La señora CASTEL FORT: Gracias, señor presidente.

Señorías, en la legislación española, el mandato constitucional de proteger la salud, en el artículo 43, y el medioambiente, en el 45, engloba la protección contra la contaminación acústica. En línea con estos principios, la Unión Europea adoptó la directiva 2002/49, de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental. La transposición de esta directiva es la Ley 37/2003 del ruido. La directiva define el ruido ambiental como el sonido exterior no deseado o nocivo generado por las actividades humanas, incluido el ruido emitido por los medios de transporte, por el tráfico rodado, ferroviario y aéreo y por emplazamientos de actividades industriales, y fija las siguientes finalidades: determinar la exposición al ruido ambiental mediante la elaboración de mapas de ruido, poner a disposición de la población la información sobre el ruido ambiental y sus efectos, y que los estados miembros adopten planes de acción tomando como base los resultados de los mapas de ruidos con vistas a prevenir y reducir el ruido ambiental, en particular cuando los niveles de exposición puedan tener efectos nocivos en la salud humana.

La contaminación acústica a la que se refiere esta ley se define como la presencia en el ambiente de ruidos o vibraciones, cualquiera que sea el emisor acústico que los origine, que impliquen molestias, riesgos o daño para las personas, para el desarrollo de sus actividades o para los bienes de cualquier naturaleza, incluso cuando su efecto sea perturbar el disfrute de los sonidos de origen natural.

Un supuesto peculiar son las zonas de servidumbre acústica, que se definen como los sectores de territorios situados en el entorno de las infraestructuras de transporte viario, ferroviario, aéreo, portuario o de otros equipamientos públicos que se determinen reglamentariamente. También define esta ley el concepto de «gran eje viario» como cualquier carretera con un tráfico superior a tres millones de vehículos por año. Para que se hagan una idea del tramo urbano del que estamos hablando, la IMD, la intensidad

media diaria de tráfico, es de 50 000 vehículos al día, de los cuales un 19 % son vehículos pesados y de gran tonelaje, a velocidades de 100 kilómetro por hora, por el medio de Tarragona, lo que supone, señorías, 18 250 000 vehículos al año. Por lo tanto, este tramo urbano entra dentro de la definición de gran eje viario.

La normativa específica que cuando dentro de una zona de servidumbre acústica existan edificaciones preexistentes, en la declaración de impacto ambiental se especificarán las medidas que resulten proporcionadas tendentes a que se alcancen, en el interior de tales edificaciones, unos niveles de inmisión acústica compatibles con el uso característico de las mismas.

El artículo 10 del Real Decreto 1513/2005, por el que se desarrolla la Ley 37/2003 del ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental, dice que antes del 18 de julio de 2008 las administraciones tendrán elaborado planes de acción dirigidos a solucionar las cuestiones relativas al ruido y sus efectos y a su reducción en los lugares próximos a grandes ejes viarios cuyo tráfico supere los seis millones de vehículos al año.

Los requisitos mínimos de los planes de acción incluyen, entre otros: descripción de los ejes viarios y otras fuentes de ruido, cartografiado del ruido, número estimado de personas expuestas al ruido y determinación de los problemas y de las situaciones que deben mejorarse, así como de las medidas que ya se aplican para reducir el ruido y de las actuaciones previstas para los próximos cinco años, incluidas las medidas para proteger las zonas tranquilas; y añade, que algunas medidas que pueden prever las autoridades serían la selección de fuentes más silenciosas, como pavimentos silenciosos o reducción de la transmisión de sonido, es decir, pantallas acústicas, que es lo que pide esta moción. Asimismo, los planes de acción recogerán estimaciones del número de personas afectadas que sufren molestias o alteraciones del sueño.

El artículo 7 del Real Decreto 1367/2007, por el que se desarrolla la Ley 37/ 2003 del ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas, define servidumbre acústica como la destinada a conseguir la compatibilidad del funcionamiento de las infraestructuras de transporte con los usos del suelo, actividades, instalaciones o edificaciones implantadas o que puedan implantarse en la zona de afección por el ruido originado en dichas infraestructuras. Y el artículo 10 delimita las zonas de servidumbre acústica en áreas urbanizadas, señalando la obligación de elaborar un plan de acción en materia de contaminación acústica. Este plan debe contener las medidas correctoras que deban aplicarse a los emisores acústicos.

Según esta normativa, tendrán la consideración de nuevas infraestructuras de competencia estatal las obras de modificación de una infraestructura preexistente —estamos hablando de la N-340 en este caso— sujetas a declaración de impacto ambiental que supongan al menos la duplicación de la capacidad operativa de la infraestructura correspondiente. Así, la N-40 se transforma en A-7, ya que en este caso las obras de modificación permiten la duplicación de la máxima intensidad de vehículos que pueden pasar por este tramo. La intensidad del tramo en cuestión es de 50 000 —recordémoslo— vehículos al día, o lo que es lo mismo, 2083 vehículos por hora, incluidos los de gran tonelaje.

Según el informe de reducción del ruido en el entorno de las carreteras, el programa de investigación en carreteras y transportes, *Road Transport Research*, realizado por expertos científicos de la OCDE, una pantalla antiruido permite reducir los niveles de ruido del tráfico vial entre 10 y 16 decibelios. El coste de construcción varía en función de los materiales utilizados: hormigón, madera, metalacrílico, policarbonato, etcétera. Los costes varían entre los 60 y los 470 euros por metro cuadrado. El coste de una pantalla acústica absorbente o reflectante varía también entre 600 y 1600 euros por metro cuadrado. Si el Ministerio de Fomento dispone de dinero para rescatar las radiales de Madrid, no creo que cumplir con la normativa de contaminación acústica publicitada en su propia web sea pedir demasiado. Por lo tanto, puesto que se trata de una vía urbana que parte la ciudad de Tarragona en dos, con calles a ambos lados del trazado, pedimos que en este trocito enmarcado en rosa que les muestro en este papel, que es la parte donde están las viviendas, justo aquí donde les señalo, un tramo en el que pasan los vehículos a más de 100 kilómetros por hora, se cumpla la normativa, que no es pedir mucho. Se trata de una vía de gran capacidad con una intensidad media diaria de más de 50 000 vehículos, de una vía que conecta el clúster químico más importante del sur de Europa con el resto de España y de Europa. Por eso, Esquerra, dado que la protección frente a la contaminación acústica no está adaptada a la normativa, y en aras de conseguir los estándares de seguridad y mínima siniestralidad, presenta esta moción que insta al Gobierno a instalar las pantallas de protección acústica en este tramo concreto de la A-7 a su paso por Tarragona.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias.

Se ha presentado en plazo una enmienda del Grupo Parlamentario Popular en el Senado, por lo que tiene la palabra el senador Goñi.

El señor GOÑI MERINO: Muchas gracias, señor presidente.

El Grupo Parlamentario Popular es consciente de los problemas de contaminación acústica existentes en esta zona y en otras muchas. En el texto de la moción se habla de una asociación de vecinos que viene reclamando medidas contra el ruido desde el año 2002. Yo soy asturiano y en Asturias —voy a hacer una comparativa muy rápida— tendríamos también necesidad de instalar 35 barreras antiruido. En Tarragona necesitan tres. En cuanto a la reducción del ruido en rodaduras, en Asturias tendríamos que reducirlo en 18, en Tarragona en cuatro. Y lo mismo si de la reducción de la velocidad para acabar con el ruido hablamos; en Asturias, los casos son nueve; en Tarragona, seis. ¿Qué quiero decir con esto? Que somos conscientes de que hay que ir reduciendo el ruido en nuestras vías y, por eso, el Gobierno está elaborando un plan de acción contra el ruido que dará cumplimiento a las directivas a las que usted se refería sobre evaluación y gestión del ruido ambiental, de conformidad con lo que viene regulado en la Ley del ruido y, en concreto, en su artículo 10.

Este plan, que ha sido aprobado provisionalmente y que está siendo sometido a información pública, define las actuaciones que se deben llevar a cabo para reducir la contaminación acústica generada por el tráfico. El objetivo básico del plan de acción contra el ruido es encauzar adecuadamente los trabajos para los próximos años de una manera coordinada para que su financiación y ejecución pueda realizarse de esa forma, coordinadamente. Por ello, las propuestas deben ser consideradas como una primera aproximación para después redactar un plan más ambicioso de ámbito estatal. La zona a la que usted hace mención, de la que yo no voy a hablar porque usted ya lo ha hecho, está recogida en este plan de acción contra el ruido en las carreteras del Estado. Este tipo de actuaciones propuestas para esta zona se denominan complejas e incluyen la reducción de ruido, de velocidad y de cambio de pavimento, así como la instalación de cubiertas parciales y totales de la carretera, la construcción de glorietas, la modificación del trazado y la construcción de dispositivos antiruido que realmente son de gran complejidad. Este plan de acción contra el ruido, como sus señorías sabrán, se puede consultar en la página del Ministerio de Fomento.

Además de esto que acabo de decir, se está redactando actualmente la mejora de los enlaces en la A-7 en los puntos kilométricos 1160 y 1164, que, entre otras medidas, contempla la instalación de pantallas acústicas en determinados tramos de la circunvalación en Tarragona. Por eso, nosotros presentamos una enmienda en la que pedimos precisamente que se hagan estas actuaciones, que se impulsen los estudios que se precisen para paliar los niveles de ruido en esta vía y en otras vías en el conjunto del Estado; y que, en el caso de la A-7, se implementen estas actuaciones cuando haya disponibilidades presupuestarias.

A la enmienda que el Grupo Parlamentario Popular presentó, se ha presentado una transaccional que hemos aceptado encantados de la vida, de forma que el texto quedaría redactado de la siguiente manera: «La Comisión de Fomento del Senado insta al Gobierno a paliar los problemas de contaminación acústica en la carretera A-7 a su paso por Tarragona, concretamente las zonas de las calles Sant Auguri, Sant Eulogi y tramo de avinguda Rovira i Virgili afectado para minimizar las consecuencias negativas sobre los vecinos de la zona, y que se implementarán cuando así lo permitan las disponibilidades presupuestarias».

Lo cierto es que nosotros creemos muy necesario que este plan de acción contra el ruido siga avanzando, que se pueda aprobar un plan definitivo, y que se pueda dar una respuesta definitiva, para lo cual es importante que existan unos presupuestos y que se apoyen los del año 2018. Porque es importante que este plan se pueda llevar a cabo para solucionar este problema, y para solucionar otros muchos problemas que tiene mi comunidad autónoma.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Como la enmienda es una transaccional no hay turno de aceptación o rechazo. Por lo tanto, vamos directamente al turno de portavoces. Empezamos por el Grupo Mixto. Tiene la palabra doña Rosa María Domínguez de Posada.

La señora DOMÍNGUEZ DE POSADA PUERTAS: Gracias, presidente.

Intervendré muy brevemente porque solo quiero manifestar el voto favorable a esta transaccional. Gracias.

# DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 244

14 de marzo de 2018

Pág. 6

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

¿Grupo Nacionalista en el Senado? Senador Bagué Roura, tiene la palabra.

El señor BAGUÉ ROURA: Gracias, presidente. Buenos días.

Quiero manifestar que la posición del Partit Demòcrata, integrado en el Grupo Nacionalista, es favorable a la moción que presenta el Grupo de Esquerra y que ha sido transaccionada. En todo caso, quiero resaltar que la medida concreta que se solicita se ha implementado en muchos puntos de España y que, por lo tanto, estamos hablando de una cuestión absolutamente habitual y ordinaria.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría. ¿Senadora Iparragirre? No está.

¿Grupo de Esquerra Republicana? ¿Doña Laura Castel? (*Denegaciones*).

Por el Grupo de Podemos, tiene la palabra la senadora Freixanet.

La señora FREIXANET MATEO: Gracias. Buenos días.

Quería comentar, sencillamente, que este tema ha sido suficientemente explicado y que entendemos que es imprescindible la instalación de las barreras de protección acústica en el tramo comentado. Lo que está en juego es el bienestar y la salud de los vecinos y las vecinas. Por lo tanto, manifestamos nuestro voto favorable.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Turno ahora para el Grupo Parlamentario Socialista. Senador Montilla, tiene la palabra.

El señor MONTILLA AGUILERA: Gracias, señor Presidente.

Quiero comentar que nosotros compartimos la moción y que hemos firmado la transaccional; y no solo porque haya una legislación o porque haya de haber un planeamiento adecuado para la aplicación de esta legislación de carácter medioambiental y contra la contaminación acústica, sino porque esta es una vía de una gran importancia en la ciudad de Tarragona, pero que genera los problemas que ya se han puesto de relieve. No son problemas de ayer; la demanda viene de atrás, impulsada por entidades vecinales y también por el propio Ayuntamiento de Tarragona.

Ya en el año 2008 se instalaron, en una parte del tramo afectado, pantallas acústicas, pero evidentemente las obras o las instalaciones necesarias no se acabaron de completar. De ahí que nos parece absolutamente justa la demanda, para evitar esa contaminación acústica, y para mejorar la calidad de vida de los vecinos y la salud ambiental. Y sin más, damos el apoyo a la transaccional y a la moción presentada.

El señor PRESIDENTE: Último turno para el Grupo Parlamentario Popular. Senador Goñi, tiene la palabra.

El señor GOÑI MERINO: Gracias, presidente.

Solo quiero manifestar nuestra satisfacción por que se haya llegado a un acuerdo de todos los grupos en este asunto. Por lo tanto, quiero dar las gracias a todos, a Esquerra Republicana, que ha tenido la voluntad para llegar a un acuerdo, y al resto de grupos que han firmado la enmienda transaccional.

El señor PRESIDENTE: Terminado el debate de esta moción, les comento que varios senadores me han hablado de la posibilidad de que las votaciones sean al final; me parece bien, pero nunca antes de la una y media, que supongo que será la hora en la que terminemos, entre la una y media y las dos. Nunca votaremos, por tanto, antes de la una y media y votaremos todas las mociones juntas en el orden establecido en la convocatoria. ¿Les parece bien? ¿Estamos todos de acuerdo? (*Asentimiento*).

— MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A LA ADOPCIÓN DE DETERMINADAS MEDIDAS PARA MEJORAR LA CONEXIÓN POR FERROCARRIL CON ALMERÍA.

(Núm. exp. 661/000240)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

El señor PRESIDENTE: Seguimos con las mociones, pero volvemos ya al orden del día tal y como estaba. Moción por la que se insta al Gobierno a la adopción de determinadas medidas para mejorar la conexión por ferrocarril con Almería.



A esta moción se han presentado en plazo dos enmiendas: una del Grupo Parlamentario Popular y otra del Grupo Unidos Podemos.

Empezaremos con la defensa de la moción, para lo cual tiene la palabra el senador don Juan Carlos Pérez Navas.

El señor PÉREZ NAVAS: Muchas gracias, señor presidente.

Y si me lo permite, me gustaría, como senador por Almería, que estas primeras palabras fueran de recuerdo al pequeño Gabriel, porque ayer sufrimos con muchísimo dolor y angustia el duelo y su entierro. Quisiera, además, trasladar a la familia, de parte de la Comisión de Fomento del Senado, todo nuestro apoyo y solidaridad en estos momentos tan difíciles.

Dicho esto, la moción que hoy presentamos, que habíamos presentado hace ya bastantes meses, pretende, señorías, intentar alcanzar un acuerdo para la mejora de la línea de ferrocarril, la convencional, con la provincia de Almería.

¿Cuál es la situación actual? En estos momentos son ya 2034 los días en los que no se ha realizado ningún tipo de obra en el AVE para la conexión con el Corredor Mediterráneo, en los tramos que están construidos en Murcia y más adelante; y también llevamos más de 1000 días —vamos ya para casi tres años, pues dentro de un mes se cumplirán los tres años— sin conexión con Sevilla, por lo que los viajeros que vamos de Almería a Sevilla tenemos que realizar dos trasbordos, bajándonos en Granada para coger un autobús hasta Antequera y una vez allí volver a coger el tren.

Esos dos datos ya muestran la situación de abandono y de marginación que sufre la provincia de Almería con estas infraestructuras ferroviarias. Podríamos decir que el Gobierno de la nación mantiene a Almería en vía muerta.

Las decenas de iniciativas en el Congreso, en el Senado, en el Parlamento andaluz, en los ayuntamientos, en la diputación y las muchísimas movilizaciones ciudadanas lideradas por la Mesa del Ferrocarril, con más de 160 organizaciones sociales, han conseguido, de momento, solo algunas promesas, pero muchas de ellas, prácticamente todas, son todavía incumplimientos. De hecho, en 2013 esta comisión debatió prácticamente lo que hoy vamos a debatir y tampoco se ha realizado nada. Por tanto, sufrimos un grave aislamiento como provincia, creemos que sufrimos las peores infraestructuras de ferrocarril de toda España y también sufrimos que el dinero que se ha presupuestado en presupuestos anteriores: 2012, 2013, 2014, 2015, 2016 y 2017, no se ha gastado: en total, más de 417 millones que se consignaron pero no se han gastado para lo que se consignó. Por tanto, entendemos que ha sido un doble castigo. Se adjudicó un tramo de AVE, Pulpi-Cuevas, y se tuvo que rescindir. Por tanto, no tenemos nada. Teníamos una ilusión óptica y se quedó en una rescisión de contrato.

Nuestros Talgo con Madrid tienen más de treinta años y sufren averías, creo que son los trenes que más averías sufren de toda España. Tenemos un servicio de mala calidad, sufrimos muchísimos retrasos y en muchos casos se sabe cuándo se sale pero no cuándo se llega ni cómo se llega. En muchos casos se llega en autobús, y siempre con retraso, tanto por el estado de la vía, como por la antigüedad de los equipos que tenemos.

Hoy la moción pretende corregir esta difícil situación —que se ha agravado en los últimos años por la falta de mejoras y de inversión en esta red convencional que nos une con Sevilla y con Madrid, como obligaciones de servicio público— y corregir las deficiencias sufridas en los últimos cinco años, algunas incluso sin coste económico alguno, aprovechando algo que consideramos una oportunidad: que se va a abrir un tramo de AVE entre Antequera y Granada. Eso permitiría a los almerienses conectarnos con Sevilla, pero, sobre todo, con Madrid, con la línea convencional, ahorrando tiempo.

Las propuestas que presentamos, que son comentadas y trasladadas por los sindicatos y por los trabajadores de Renfe y de ADIF, son las siguientes: en primer lugar, proponemos la construcción de un intercambiador de ancho, que ya se ha anunciado en diferentes ocasiones, pero no llega. Un cambiador de ancho que, estando en Granada, permitiera que los viajeros de Almería pudiéramos conectarnos con Madrid, y que la duración del viaje, que ahora mismo está en seis horas y cuarenta minutos, se rebajara en torno a treinta o cuarenta minutos, que creo que es importantísimo, dadas las casi siete horas que nos lleva el conectarnos con Madrid.

En segundo lugar, proponemos actualizar el cuadro de velocidades. En este momento existen muchísimas limitaciones de velocidad. Hay lugares en los que la vía nos limita a 30 kilómetros, y, según nos comentan los trabajadores, no hay aspectos técnicos que motiven ya —en algunos casos, no en todos— que se mantenga esa limitación de velocidad, que supone que el maquinista tiene que aminorar la velocidad del tren un kilómetro antes, mantenerla durante la limitación y después intentar coger velocidad. Si elimináramos algunas limitaciones de velocidad —algunas no cuestan dinero, ya que simplemente hay

que corregirlas, porque ya se ha mejorado la vía en algún aspecto o ya no existe causa aparente de limitación— podríamos ahorrar también entre veinticinco y treinta minutos, algo muy importante y que no cuesta dinero.

En el tercer punto proponemos adecuar los horarios de conexión. Esto significa que los trenes de Almería no sean tratados como de tercera, ya que tenemos que esperar en muchas estaciones a que pasen otros trenes, incluso a veces de mercancías, con lo que perdemos tiempo: perdemos cuatro minutos en una parada, cinco en otra... Simplemente se trataría de dar prioridad a un trayecto de viajeros, y eso tampoco cuesta dinero, es simplemente que Renfe ADIF reajuste esos tramos.

En el último punto, proponemos volver a tener una conexión con Barcelona. Almería dejó de tener conexión con Barcelona hace muchos años. La excusa fue la obra de la línea entre Granada y Antequera y un tramo que estuvo corrigiéndose en la vía, pero eso ya no está, esa obra ya está realizada. Podríamos mantener un tren nocturno con Barcelona que nos permitiría dar salida a un elemento que entendemos de competitividad para nuestra tierra.

Esas son algunas de las propuestas. Como verán, son propuestas muy lógicas y razonables en una provincia, como Almería, que se siente tan olvidada y marginada. Algunas de ellas no cuestan dinero. Es mucha voluntad política, es compromiso con los almerienses y es necesidad de volver a situarnos en la modernidad y no estar considerados o sentirnos como provincia de tercera, con trenes y vías de tercera.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

La enmienda que había presentado el Grupo Unidos Podemos se ha retirado.

Queda viva la enmienda del Grupo Parlamentario Popular, que la va a defender el senador Eugenio González.

El señor GONZÁLEZ GARCÍA: Muchas gracias, señor presidente.

El Grupo Parlamentario Popular ha presentado una enmienda de modificación que consta de tres puntos. En el primero, estamos de acuerdo con lo que propone el Grupo Socialista, porque ya el ministro de Fomento, don Íñigo de la Serna, anunció la construcción de un cambiador de ancho en la actual línea de red convencional Granada-Almería en la estación de Granada. Así pues, está previsto iniciar la tramitación para la licitación de la obra en muy breve plazo. Ya que la estación está siendo acometida y en fase de obra, se acepta este punto.

Respecto al punto segundo, en el que se pide actualizar el cuadro de velocidades suprimiendo muchas de las 69 precauciones existentes, le apunto lo siguiente: actualmente ADIF está actuando en los tramos Granada-Moreda y Moreda-Almería. Estas actuaciones mejorarán la fiabilidad y suprimirán varias limitaciones de velocidad.

En relación con el cuadro de velocidad máxima suprimiendo las precauciones existentes en la línea, he de indicar que desde 2016 se está llevando a cabo un plan de supresión de limitaciones en los trayectos. Ya se han ahorrado once minutos en el tramo Santa Cruz de Mudela-Linares-Almería y Moreda-Granada, con una inversión de 3,9 millones de euros. Y ahora se está llevando a cabo un proceso de limitaciones de velocidad en el trayecto Granada-Almería con el objeto de reducir los tiempos de viaje. Por ello, rechazamos el punto 2 y proponemos el siguiente texto alternativo: «Continuar impulsando las actuaciones para la renovación y mejora de la línea Granada-Almería que permitan la eliminación progresiva de las limitaciones temporales de velocidad y la mejora de los tiempos de viaje entre ambas ciudades».

En su moción, añaden ustedes un punto 3 y un punto 4, para adecuar los horarios para las conexiones Talgo con Madrid para reducir esperas y retrasos y para disponer de una conexión con el tren hotel Granada-Barcelona. Al respecto he de manifestarles que, fruto del trabajo de Renfe y el Ministerio de Fomento, se han reducido algunas conexiones en los tiempos de viaje. En septiembre de 2016 se redujeron los tiempos en dos trenes, uno por cada sentido, en veintitrés y siete minutos, y en enero de 2017 se redujeron otros cinco minutos en otros dos trenes. En septiembre de 2016 se sustituyó la flota de Talgo IV por un Talgo VI remodelado. Entre el 21 y el 28 de julio de 2017 se incorporó a todas las posiciones de Talgo VI de la relación Madrid-Almería el nuevo coche accesible para personas con minusvalía, y en la actualidad, como ya se ha dicho aquí, está interrumpido el servicio Granada-Barcelona por la obra del corredor mediterráneo. Cuando finalice, se configurarán los nuevos servicios. Por ello le propongo como texto alternativo que Renfe continúe trabajando para mejorar las conexiones ferroviarias entre Almería y otras provincias españolas. Si aceptase nuestra enmienda, podríamos aprobar esta moción entre todos, porque los almerienses lo que quieren es nuestro acuerdo y no nuestro enfrentamiento.

Muchas gracias.



El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

En el turno de aceptación o rechazo de la enmienda, tiene la palabra el senador Pérez Navas.

El señor PÉREZ NAVAS: Muchas gracias, señor presidente.

Efectivamente, nosotros también queremos que esta sea una moción impulsada por la mayoría de la Comisión de Fomento, a ser posible con unanimidad, por la situación límite que tenemos.

Aceptamos el primer punto de su propuesta de modificación, porque está en los mismos términos en que nosotros lo tenemos redactado.

El segundo punto también podríamos aceptarlo, porque el espíritu es idéntico, simplemente se eliminan los minutos, pero nosotros tampoco somos quienes para decir cuántos minutos más o menos, eso lo dirán los técnicos, lógicamente. Por tanto, se podría aceptar.

En este momento se han eliminado dos limitaciones de velocidad, pero aún quedan otras cuatro. Alguna incluso tiene siete años. Hay una, a la salida de Aranjuez, que lleva siete años, y los técnicos nos dicen que no hay motivo aparente. Por tanto, el espíritu, la idea y la voluntad de este proponente y del Grupo Socialista es aceptar también su segundo punto.

El tercer punto que nos propone también lo aceptaríamos siempre y cuando introduzcan al final la expresión «como Barcelona». Es decir, entre ellas, la ciudad de Barcelona, que era nuestra salida natural, además de Madrid y de otras provincias, con las que, lógicamente, no vamos a tener conexión ni aspiramos a tenerla. Pero fundamentalmente el destino de Barcelona es muy importante para la provincia de Almería. Si incluyen la expresión «como Barcelona» entre las acciones prioritarias, nosotros aceptaríamos sus tres propuestas, que son las mismas que tenemos reflejadas.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Pasamos al turno de portavoces. (*El señor González García pide la palabra*). Senador, podrá intervenir en el turno de portavoces.

Por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra la senadora Domínguez de Posada.

La señora DOMÍNGUEZ DE POSADA PUERTAS: Gracias, señor presidente.

A la vista de la aceptación de las enmiendas por el Grupo Parlamentario Socialista y de la posición del Grupo Parlamentario Popular, que intuyo que va a aceptar la palabra Barcelona, votaremos a favor de la moción.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Por el Grupo Parlamentario Nacionalista, tiene la palabra el señor Bagué.

El señor BAGUÉ ROURA: Gracias, señor presidente.

Intervengo para fijar la posición del Grupo Parlamentario Nacionalista-Partit Demòcrata en el sentido favorable a la moción que presenta el Grupo Parlamentario Socialista.

Quiero resaltar que Almería es una parte principalísima del corredor mediterráneo. Cuando hablamos del corredor mediterráneo no hablamos en genérico, sino que nos referimos a tramos concretos como este.

Entendemos —nuestro punto de vista, lógicamente, es distinto al del proponente— que no todo tiene que empezar, transcurrir o terminar en Madrid, sino que recoger la realidad económica y sociológica significa también que el corredor mediterráneo en un sentido amplio representa el 40 % del PIB, por ejemplo, o un 50 % de las exportaciones, y, por tanto, desde este punto de vista, vamos a votar a favor de la moción sin ninguna objeción. Al contrario, mientras, por ejemplo, no se cuadruplica la vía que va a Torrejón de Velasco, mientras tenemos cuellos de botella estrangulando la economía en la realidad social, probablemente podríamos avanzar a otro ritmo en sentido positivo al que propone el senador del Grupo Socialista.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Por el Grupo de Esquerra Republicana, tiene la palabra la senadora Castel.

La señora CASTEL FORT: Gracias, señor presidente.

Normalmente no nos posicionáramos en mociones que tienen que ver con otros territorios, pero en el mismo sentido que mi antecesor, el señor Bagué, nosotros vamos a votar a favor, en el sentido de que

Almería forma parte del Corredor del Mediterráneo y es además muy importante que se conecte, y no solamente por vía única, que es lo que se está planificando, sino que se conecte con doble vía. Por ello, nuestra posición será favorable a la moción.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Por el Grupo Podemos, tiene la palabra la senadora Garrido.

La señora GARRIDO GUTIÉRREZ: Gracias, señor presidente.

Entendemos el fondo de la moción presentada, aunque también entendemos que se ha quedado desactualizada, ya que viene de 2016. El ministerio ha anunciado un plan de inversión que esperamos que en este caso se lleve a cabo en plazo y de verdad. Nos hubiera gustado que esta moción hubiese incluido la electrificación de las vías Almería-Granada, también que hablase del estudio de la conexión ferroviaria del Bajo Andarax mediante trenes de cercanías. Otra cuestión importante también es no dejar nunca sin servicio ferroviario a Almería, que en ningún momento suceda, y no mandar fuera de la ciudad la estación.

Dadas las enmiendas que se han admitido y tal y como ha quedado la moción, votaremos a favor.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el senador Pérez Navas.

El señor PÉREZ NAVAS: Gracias, señor presidente.

Agradezco las propuestas. Esta moción fundamentalmente persigue mejorar la línea convencional. Esa es, lógicamente, nuestra mayor reivindicación, la prioritaria, a la que jamás vamos a renunciar, y además estamos intentando hacer todo lo posible. Es la conexión con el corredor mediterráneo. Esa es nuestra auténtica vía competitiva de salida de nuestros productos. El estudio que se hizo en aquel entonces por el Gobierno socialista del AVE Almería o la conexión con Almería, permitía que solo el tramo de Almería se amortizara en siete años y solo con el volumen de los productos que salen de nuestras huertas. Salen más de 200 camiones al día, imagínense lo que supone eso de reducción de la huella de carbono y de competitividad para nuestros productos en Europa, situándolos en las mejores condiciones. Por tanto, es irrenunciable. Pero es verdad que mientras tanto, y dado el incumplimiento del Gobierno, seis años de incumplimiento, la conexión con Madrid, para nosotros es también fundamental. Es una obligación de servicio público, así está establecido por el ministerio, y esa línea, que ha ido olvidándose, porque se pensaba que se podía realizar la del AVE, ha sufrido un mayor deterioro. Como esa tendrá que seguir existiendo y se abre una posibilidad al conectarnos con Granada-Antequera, podríamos utilizar el tramo Granada-Antequera AVE y Antequera-Madrid por AVE, con lo que permitiría reducir una hora a nuestros viajeros y a los almerienses para conectarse con Madrid, sin renunciar a lo prioritario, que es el AVE y el corredor mediterráneo, que son el auténtico impulso económico que necesita y que lleva esperando seis años la provincia de Almería; 2034 días hoy sin obra. Por tanto, les agradezco sus propuestas.

En el sentido de esta moción, lógicamente está —y así ya se aprobó en 2013 en esta comisión— la electrificación de Almería-Huéneja, que son 80 kilómetros ya electrificados. Hay que modificarla, porque ya es antigua, y hay que ponerla en servicio, y faltarían 100 kilómetros, de Huéneja a Granada, que también permitiría un ahorro importante de tiempo. Por tanto, proponemos mejoras en las limitaciones pero también en la electrificación, que ya se aprobó, que se ha anunciado presupuesto, pero que sigue todavía sin ejecutarse. Eso es lo que queremos. El clamor ciudadano, social, sindical, político y empresarial es salir del aislamiento en el que nos encontramos y no seguir tragándonos año tras año tanto incumplimiento como hemos sufrido, lo que ha decepcionado a la sociedad almeriense, y es unánime el clamor de un tren digno y de una salida digna. No queremos más que nadie, pero tampoco queremos menos de lo que otros tienen, y yo creo que Almería es un territorio que se lo merece.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

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

El señor GONZÁLEZ GARCÍA: Gracias, señor presidente.

En este turno de portavoces me quiero sumar, tal y como hizo el portavoz del Grupo Socialista, a algo que, por desgracia, es noticia de plena actualidad en toda España: el asesinato del niño Gabriel en nuestra provincia; ese ángel que ahora nos estará mirando desde el cielo y que ha hecho que los almerienses nos

hayamos vestido de luto estos días y que hayamos llorado un poco su muerte en circunstancias tan tristes y lamentables. Quiero trasladar también a esta Comisión de Fomento el sentir y el dolor de mi provincia.

Centrándonos en el tema que nos ocupa y haciendo referencia también al añadido a la enmienda que presentó el portavoz del Grupo Socialista, por supuesto el Grupo Popular votará a favor del añadido de la palabra Barcelona, porque se habrá observado que también en mi intervención yo decía que la conexión de Almería con Granada, con Sevilla, con Madrid y con Barcelona para nuestra provincia es fundamental, y no hay ningún problema en aceptar ese añadido.

Coincidimos en el tema de fondo, pero no en algunas apreciaciones que usted ha hecho, señor Pérez Navas. Es cierto que el ferrocarril, nuestras infraestructuras ferroviarias son la gran preocupación que tiene ahora mismo la sociedad almeriense. Los almerienses no estamos contentos con nuestros ferrocarriles, no estamos contentos con nuestras conexiones ferroviarias, porque no son ni las que merece Almería ni las que merecemos los almerienses. Es cierto que Almería está donde está, en una esquina de España, pero no merece este abandono histórico. ¡Ojo! Un abandono que no es solo de cuando ha gobernado el Partido Popular. En este país han gobernado otros partidos.

Yo creo que los almerienses quieren vernos unidos, porque la política de «y tú más», de abandono, de marginación, de «Almería en vía muerta» y de tantas cosas que se han dicho no soluciona el problema que tenemos. Creo que tampoco soluciona el problema del ferrocarril vivir agarrado a la pancarta o a la protesta permanente. Yo creo que hay que dejarse de lamentaciones, de protestas y de pancartas y pasar a la acción con realidades, porque nuestros paisanos no llegarán antes a Madrid ni a Granada, ni a Sevilla ni a Barcelona con descalificaciones ni con broncas. Nuestro ferrocarril mejorará con el compromiso de los gobiernos, con inversiones plasmadas en los Presupuestos Generales del Estado y con acciones en positivo.

Ustedes, el Partido Socialista, tienen una gran responsabilidad echando una mano para sacar los Presupuestos Generales del Estado. Pero ante el panorama tan oscuro que usted ha presentado aquí esta mañana, yo tengo que decirle, señor Pérez Navas, que Almería en los últimos años ha vivido un antes y un después en infraestructuras ferroviarias, porque por primera vez en la historia de nuestra democracia tenemos calendarios, tenemos programación y tenemos compromiso. Y hay un ministro, el de Fomento, y un presidente del Gobierno, Mariano Rajoy, que están comprometidos con Almería.

En la moción no se hablaba del AVE, pero como usted ha hecho referencia a ello, yo traigo los compromisos que hay en la provincia de Almería con respecto al AVE: los proyectos estarán finalizados en el primer trimestre de 2018. Las expropiaciones de todos los tramos estarán en 2018, a la vez que la licitación de todos los tramos, en 2018, para iniciar las obras en 2019, y a partir de ahí cuatro años de obras, hasta 2023, con una evaluación de las obras —que se está haciendo y usted es testigo de ello—, con presencia personal del ministro en la provincia de Almería cada cuatro meses.

Pero es que, aparte de calendario, programación y compromiso, ya hay realidades y pronto habrá muchas más: el ministro está cumpliendo con esas visitas periódicas a las que hacía referencia. Ya —y usted es concejal del Ayuntamiento de Almería— hay un compromiso firme de inicio inmediato y adjudicación del paso a nivel de El Puche, que va a ser una realidad inmediata. El inicio de unas obras y una demanda histórica de la sociedad almeriense: la rehabilitación de la antigua estación de ferrocarril. Fruto de esta obra y de estas inversiones, nuestra capital va a obtener un beneficio con el destino del 1 % cultural a la obra del Hospital Provincial. La firma del convenio con ADIF y el Ayuntamiento de Almería para la cesión de la antigua carretera de Sierra Alhamilla. Además, hablando de compromisos, respecto a la línea Granada-Almería —y contesto también a otros portavoces—, el pasado 25 de junio de 2017, el ministro de Fomento anunció para Almería inversiones para la línea convencional Granada-Almería de 366,9 millones de euros, que es una cantidad muy importante, para renovación y ancho de vía, para catenarias, para modificación y protección de instalaciones, para mejora de infraestructuras, terraplenes y trincheras, y algo muy importante: para supresión de pasos a nivel. Y en la actualidad, hablando de otro punto de su moción, el Plan de supresión de limitaciones de velocidad en los trayectos Santa Cruz de Mudela-Linares-Almería, Moreda-Granada y Granada-Almería. El intercambiador —ya lo hemos dicho, no hay nada que vaya tarde— es un compromiso del ministro que además será una realidad inmediata. Pero es que el material rodante se ha cambiado del Talgo modelo 4 al modelo 6 adaptado y la línea Almería-Sevilla tiene el material diésel más moderno que tiene Renfe en la actualidad.

Usted ha dicho que si mil días, dos mil días, abandono, más dilación, Almería... Mire usted, los señores senadores que están aquí o quienes lean el *Diario de sesiones* dirán: «hay que ver lo malos que son los del Partido Popular y lo buenos que son los del Partido Socialista». Pero es que es paradójico y curioso que ustedes exijan siempre cuando están en la oposición lo contrario de lo que hacen cuando están gobernando.

Usted me pide aquí en esta moción —y se lo hemos aceptado— un tren a Barcelona. ¿Y sabe usted cuándo se suprimió el tren a Barcelona? El 11 de septiembre de 2011. ¿Y sabe usted quién gobernaba en este país? El Partido Socialista. Yo lo que digo es que si tanta falta hacía ese tren, ¿por qué lo quitaron? Lo quitaron y ahora lo piden. Yo le pido coherencia al Partido Socialista. Y le pido coherencia porque ustedes también fueron —cuando gobernó el Partido Socialista— los que cerraron la línea Guadix-Almendricos, que ahora también reclaman cuando están en la oposición.

Yo digo que es mejor trabajar por los almerienses que vivir amarrados a una pancarta. Porque mire usted, le voy a enseñar esta foto. Casi todos los planteamientos que ha hecho usted aquí eran los que propone la Mesa del Ferrocarril, y yo no sé si es la Mesa del Ferrocarril o es la Mesa del PSOE, o es el PSOE que está en la mesa, porque de las 18 personas que aquí aparecen en esta última manifestación de la Mesa del Ferrocarril, 14 son dirigentes del Partido Socialista. ¡No será una mesa tan plural de la sociedad almeriense! Yo he sido miembro de la mesa, pero es que yo creo que no pueden utilizar ustedes como un instrumento a beneficio del partido, algo que hay creado como un instrumento a beneficio de la sociedad almeriense, para exigir al Gobierno de la nación mejoras para nuestra provincia que todos habríamos aplaudido y aplaudiría toda la sociedad almeriense. Ya está bien de manipular a la sociedad almeriense y de vivir amarrado a la pancarta cuando se está en la oposición.

Yo creo que estamos en el mejor camino y estamos en las mejores manos. Pero no me diga usted tampoco, señor Pérez Nava, que no se están cumpliendo los compromisos presupuestarios. ¿Sabe usted, del año 2004 a 2011, cuando ustedes gobernaban, y concretamente la legislatura de 2008 a 2011, cuánto se dejó de invertir? Ustedes dejaron de invertir 470 millones de euros en el AVE de Almería. Y le voy a decir algo: es cierto que hicieron algunos tramos de AVE que están ahí perdidos en la llanura, en los campos de Níjar. Pero yo digo que para hacer trozos inconexos que no van a ningún sitio, que no van a ninguna parte, mejor no se hacen. Y lo más grave no fue eso, fue que de lo poco que hicieron de AVE, dejaron más de 350 millones de euros sin pagar, que luego tuvo que pagar el Gobierno del Partido Popular. Es decir, no invirtieron.

Y no le quiero hablar de los puestos de trabajo que se perdieron en Almería, que hubo 83 000 parados más, o los 75 000 empleos que se destruyeron en Almería, o los 22 puntos que subió la tasa de paro en nuestra provincia. Sin embargo, nosotros, que lo hacemos tan mal, en ese escaparate tan catastrofista que usted ha presentado... Pues mire usted, desde que gobierna el Partido Popular hay 47 000 parados menos en Almería, se han creado 23 000 empleos más y hay 17 puntos menos en la tasa de paro. Y si se hubiera invertido todo el dinero que ustedes anunciaron en los presupuestos, seguro que el empleo habría aumentado en nuestra provincia.

Yo creo que es bueno que salgamos hoy todos de aquí satisfechos. Pero lo que los almerienses nos agradecerán es que estemos todos de acuerdo, que los podamos mirar a los ojos diciendo la verdad, que plasmemos lo que de verdad estamos demandando en los Presupuestos Generales del Estado, que España tenga presupuestos para que todas estas inversiones se puedan hacer. Porque satisfecho como almeriense no estoy en absoluto con los servicios ferroviarios que tenemos; pero, poco a poco. Ahora mismo puedo decirle que estoy orgulloso del presidente del Gobierno que tengo y del ministro de Fomento que tenemos, porque ha sido capaz de tener compromiso, programación y certidumbre en lo que estamos haciendo. Y no se están haciendo obras aisladas sin pagar, como en otras épocas anteriores de triste recuerdo para España. Yo creo que ahora vamos por el buen camino y vamos a poner a Almería en el sitio que le corresponde, con las inversiones ferroviarias que los almerienses necesitamos.

Muchas gracias. (*Rumores.— Aplausos*).

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Les recuerdo que, si es posible, nos adaptemos a los tiempos: cinco minutos para la exposición de cada moción; tres minutos para las enmiendas; tres minutos para decir si se aceptan las enmiendas o no, y tres minutos en el turno de portavoces. Eso es lo que hemos acordado en la Mesa hace ya un tiempo. Por tanto, les pido que, si es posible, se adapten a esos tiempos.

Como el senador Montilla no es de esta comisión y va a participar en la última moción, la del PDeCAT (Grupo Parlamentario Nacionalista Partit Demòcrata-Agrupación Herreña Independiente-Coalición Canaria), el Grupo Socialista solicita que, en vez de debatir la segunda moción, debatamos a continuación la octava moción, si no hay inconveniente. (*Pausa*).

La vicepresidenta segunda, que es la que me ha sugerido este cambio, me confirma que el senador Montilla va a intervenir en dos mociones, en la segunda y en la octava. Por tanto, debatiremos en primer lugar la segunda moción, que es la que corresponde y, después, la octava.

La señora LÓPEZ GABARRO: Señor presidente, discúlpeme, pero es que no lo he entendido bien. Yo tampoco soy de esta comisión, voy a defender una moción y también me tengo que marchar.

El señor PRESIDENTE: Eso es algo que les ocurre a todos los grupos, que todos quieren adelantar sus mociones para irse y el problema es que se puede adelantar una, pero no todas. *(Varios señores senadores: Pues que se siga el orden establecido).*

Si hay acuerdo, no tengo inconveniente en cambiarlo, pero si no, mantendremos el orden.

El señor ALEGRE BUXEDA: Si no recuerdo mal, se ha pedido que se retrase el debate de la segunda moción porque el portavoz del Partido Popular estaba en otra comisión.

El señor PRESIDENTE: No, no, ya está aquí. Es la senadora Clemente. *(Rumores).*

El señor ALEGRE BUXEDA: ¡Ah! Perdón.

El señor PRESIDENTE: Entonces, vamos a debatir la segunda moción, la octava y la quinta.

El señor SÁNCHEZ DÍAZ: No, mejor debatir primero la quinta y, después, la segunda y la octava. *(Rumores).*

El señor PRESIDENTE: ¿Están todos de acuerdo? *(Rumores).*

La señora FERNÁNDEZ MUÑOZ: No. Si no, señor presidente, que se mantenga el orden del día. *(Rumores).*

El señor PRESIDENTE: Bueno, señorías, como siempre tenemos el mismo problema en esta comisión, salvo que se acuerde antes de empezar, no habrá ningún cambio.

O se ponen de acuerdo o se mantendrá el orden del día.

¿Seguimos con la quinta, después la segunda y, por último, la octava? *(Rumores).*

Repito, o se ponen de acuerdo o se mantendrá el orden del día tal y como está. *(Rumores).*

La señora FERNÁNDEZ MUÑOZ: Bueno, pues que se mantenga el orden, y que la octava se debata la última.

— MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A LA REALIZACIÓN Y DOTACIÓN PRESUPUESTARIA PARA DIVERSAS ACTUACIONES EN LA AUTOVÍA B-40, EN CATALUÑA.

(Núm. exp. 661/000455)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

El señor PRESIDENTE: Bien, pues se mantiene el orden inicialmente establecido.

En ese caso, continuamos con la moción del Grupo Parlamentario Mixto por la que se insta al Gobierno a la realización y dotación presupuestaria para diversas actuaciones en la autovía B-40, en Cataluña.

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

El señor ALEGRE BUXEDA: Gracias, señor presidente.

Voy a intentar ser lo más breve posible porque creo que en el texto de la moción está perfectamente explicado pero, si se me permite, quiero empezar afirmando que la generación de nuevos espacios, tanto ferroviarios como viales, que conectan poblaciones y personas mejoran no solamente la calidad de vida de las personas sino la economía de la zona en la que se hacen esas inversiones. Este es el motivo por el que la conurbación de la ciudad de Barcelona reivindica desde hace años la B-40, conocida como cuarto cinturón, que conecta de alguna manera las ciudades y poblaciones de la segunda corona del área metropolitana de Barcelona.

Además de que entraría dentro de la red transeuropea y del corredor mediterráneo, es una autovía de circunvalación del área metropolitana de Barcelona y esta infraestructura figura en el Plan de infraestructuras, transporte y vivienda del Ministerio de Fomento para los años 2012-2024.

La B-40 es una infraestructura que conectará las comarcas del Vallès Oriental y del Vallès Occidental, con las comarcas del Baix Llobregat —mi comarca— y el Maresme. El objetivo es facilitar la conexión



entre las ciudades medianas que, como decía hace un momento, forman parte de la segunda corona metropolitana de Barcelona, y servirá a la vez para descongestionar toda la red comarcal y local entre los diferentes municipios.

Para no aburrirles, les diré que hoy presento ante esta Comisión de Fomento una moción que consta de tres puntos: el primero es reiniciar las obras de la autovía B-40 entre Olesa de Montserrat y Viladecavalls. Es una obra que se inició, se paró, se volvió a poner en marcha, se ha vuelto a ralentizar...; no en vano, esta moción la presenté el día 8 de marzo del año pasado y ya ha transcurrido un año. El segundo punto sería el de realizar el estudio informativo en relación con el cierre de la autovía entre Terrassa y Granollers. Y, finalmente, en el tercer punto, pedía la inclusión en los Presupuestos Generales del Estado para 2017 de una partida con el objetivo de concluir las obras mencionadas. Soy consciente de que es imposible el tercer punto porque ya estamos en 2018, así que tendrá que ser en los próximos presupuestos.

Se trata de una obra capital para la conurbación del área metropolitana de Barcelona. Nuestra red viaria sufre todos los días, en algunos tramos, colapsos importantes de entre 15 y 17 kilómetros de retenciones en las horas punta y una circulación poco fluida en las horas valle.

Por eso, pido al conjunto de los grupos que comprendan las necesidades que tiene el área metropolitana de Barcelona como segunda ciudad del país, y que voten a favor de la moción que he presentado.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, senador Alegre.

A esta moción se han presentado en plazo dos enmiendas: una, del Grupo Parlamentario Popular y, otra, del Grupo Parlamentario Unidos Podemos.

Para la defensa de la enmienda del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra la senadora Clemente.

La señora CLEMENTE MUÑOZ: Muchas gracias, señor presidente.

El Grupo Parlamentario Popular presenta esta enmienda de modificación con el fin de reforzar la continuidad de los trabajos que ha venido realizando el Gobierno de España en esta infraestructura que, como bien decía el senador, pretende circunvalar Barcelona.

El tramo de 6,4 kilómetros que une Olesa de Montserrat con Viladecavalls se debe finalizar para cerrar la autovía entre Abrera y Terrassa, y no solo porque esté siendo muy demandado territorialmente sino porque la inversión realizada empezaría a cobrar valor. Este tramo se retomó en 2015, teniendo actualmente las obras un grado de ejecución del 78 %. Desde febrero de 2016 se está ejecutando la excavación y sostenimiento del túnel de Olesa, que consta de dos tubos —uno para cada calzada— y ya el 20 de junio de 2017 se realizó el cale del túnel —acto al que asistió el ministro de Fomento.

Actualmente se está iniciando la tramitación de un modificado para recoger unas inestabilidades que han surgido en algunos taludes, para adaptar las instalaciones del túnel a la nueva normativa y para modificar el enlace con la autopista autonómica C-16, dado que esa administración ha modificado su propio planeamiento.

Las obras, que estaba previsto terminar en 2010 —como bien decía el senador— se han ido retrasando por causas técnicas, por la tramitación del modificado número 1 y, fundamentalmente, por causas económicas, ya que se vieron afectadas por los recortes presupuestarios de mayo de 2010, pues la construcción del túnel de Olesa requiere anualidades elevadas para mantener el ritmo de ejecución y, hasta 2015, no se pudieron retomar. Por lo tanto, en nuestra enmienda solicitamos que se modifique el texto que presenta para instar al Gobierno a continuar las obras de la B-40.

Igualmente, en cuanto al cierre de la B-40 entre Terrassa y Granollers, en la que insta a iniciar la redacción del estudio informativo, he de decir que en abril de 2017 se adjudicó el contrato del estudio informativo, por lo que actualmente ya está en redacción. En este sentido, solicitamos que se modifique también el texto y que se pida que se continúe con su redacción. El anterior estudio informativo generó un gran rechazo territorial, a pesar de haberse previsto el trazado demandado por la Generalitat. Sin embargo, el territorio solicitaba soluciones de mayor alcance, como túneles urbanos, enlaces y también recibió alegaciones por cuestiones medioambientales, así como solicitudes para transferir la red estatal a la Generalitat, por lo que el Ministerio de Agricultura resolvió dar por terminado el procedimiento ambiental.

En el tercer punto de nuestra enmienda proponemos dotar en los próximos presupuestos las partidas necesarias para las actuaciones anteriores.

Muchas gracias.



# DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 244

14 de marzo de 2018

Pág. 15

El señor PRESIDENTE: Gracias, senadora Clemente.

Para la defensa de la enmienda de Unidos Podemos, tiene la palabra la senadora Freixanet.

La señora FREIXANET MATEO: Gracias, señor presidente.

La enmienda de mi grupo parlamentario es de supresión de los puntos 2 y 3, dejando vivo solo el número 1.

Con ello pretendemos adecuar la moción a la postura que mantendremos porque entendemos que debe terminarse lo que está a medias, pero estamos en contra de iniciar más tramos y estudios en tanto no exista una redefinición clara del proyecto; una redefinición con mirada ecológica y de respeto hacia el territorio y que apueste por un modelo de movilidad sostenible.

Por ese motivo, proponemos mantener exclusivamente el punto 1 de la moción.

El señor PRESIDENTE: Muchísimas gracias.

Para expresar su aceptación o rechazo, tiene la palabra el senador Alegre.

El señor ALEGRE BUXEDA: Gracias, señor presidente.

En relación con la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Popular, y empezando por el punto 3, diré que estoy completamente de acuerdo porque, al debatir la moción un año y diez días después de su presentación, se corre el riesgo de que quede desfasada en términos económicos.

Y, en el caso de los puntos 1 y 2, ocurre lo mismo: que en febrero del año pasado no se había adjudicado todavía la redacción del estudio informativo, que se produjo más tarde y, por tanto, hay que continuar con ella; y, en cuanto a las obras entre Olesa y Viladecavalls es cierto que se está trabajando, aunque a un ritmo muy lento porque hay muy poca gente —parece la variante de Vallirana—, pero aceptaré la enmienda del Grupo Parlamentario Popular.

En el caso de la enmienda de supresión del Grupo Parlamentario de Podemos, no puedo aceptarla porque no se puede privar a la conurbación de Barcelona de un elemento que permita mejorar la movilidad del conjunto de los ciudadanos en el entorno metropolitano. Por tanto, senadora Freixanet, no puedo aceptar su enmienda.

Gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, senador Alegre.

Turno de portavoces.

Por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra la senadora Domínguez de Posada.

La señora DOMÍNGUEZ DE POSADA PUERTAS: Gracias, señor presidente.

Dado que se ha aceptado la enmienda del Partido Popular y que se ha rechazado la de Podemos, votaré a favor de la moción.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Por el Grupo Nacionalista, tiene la palabra el senador Bagué.

El señor BAGUÉ ROURA: Gracias, señor presidente.

Intervengo para fijar nuestra posición e indicar que voy a dar apoyo a la presentación y a la moción tal cual queda redactada, después de la aceptación de la enmienda.

Quiero destacar que del cuarto cinturón de esta carretera ya habló el *conseller* Molins durante el tiempo en que se encargó de la política territorial, hará unos veinte años, así como también el compañero diputado Pere Macias, cuando fue *conseller* de territorio. Además, el Grupo Parlamentario de Convergència i Unió, en su momento, presentó infinidad de iniciativas legislativas —en Pleno y en comisión— y, por lo tanto, sin ninguna duda debemos dar apoyo a esta moción, que sufre un retraso absolutamente descomunal.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, senador Bagué.

Por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana, tiene la palabra la senadora Castel.

La señora CASTEL FORT: Gracias, señor presidente.

Siguiendo la línea que ha explicado la senadora Freixanet, podríamos estar de acuerdo en el punto 1 porque se trata de un tramo que está en construcción desde hace muchísimos años y las obras

están paradas. Sin embargo, en ningún caso podemos validar el punto 2, ya que defendemos que el cuarto cinturón es una infraestructura de movilidad interna —y, por lo tanto, competencia exclusiva de la Generalitat—, aparte de que el tramo entre Terrassa y Granollers es espinoso ya que transcurre por una zona de alto valor ambiental y ecológico, de las pocas que quedan en el Vallès, como es els Gallecs.

Por lo tanto, entendemos que Ciutadans nos hace, como se dice en catalán, *fer pasar bou per bèstia grossa*, y se salta un principio básico como es el de la movilidad interna de la B-40, que es un tema competencial y pretenden hacer una obra sin contar con el consenso del territorio. Por lo tanto, nosotros no daremos apoyo a esta moción.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Por el Grupo Parlamentario de Unidos Podemos, tiene la palabra la senadora Freixanet.

La señora FREIXANET MATEO: Gracias, señor presidente.

El proyecto de la B-40, conocido por todo el mundo como el cuarto cinturón, es un proyecto mastodóntico que no ha tenido nunca en cuenta al territorio afectado, a sus gentes ni al entorno ambiental al que afecta.

La verdad es que es una maravilla, senador Alegre, que ustedes —siempre tan nuevos—, rescaten del pasado las peores ideas. Nunca tuvo el consenso de la ciudadanía, de las instituciones ni de la sociedad civil organizada de las comarcas y de las poblaciones afectadas. De hecho, lo que hizo fue aglutinar a más de 250 entidades en su contra, con la campaña contra el *quart cinturó* por su elevado impacto ambiental sobre zonas de interés agrícola y forestal, e incluso pudiendo afectar a espacios de especial interés natural, como Els Gallecs, tal y como se ha mencionado. Por tanto, un ataque sin discusión al territorio.

Evidentemente, este proyecto significaba entonces y significa ahora la clara priorización y apuesta por un modelo de movilidad insostenible, centrado en el automóvil, algo que ecológicamente no nos podemos permitir al tiempo que es socialmente ineficiente e inequitativo.

A pesar de lo dicho, y con la sociedad civil en contra, se decidió licitar y adjudicar cuatro tramos de esa obra, de entre los cuales quiero citar el tramo entre Olesa y Viladecavalls, que está a medias y empantanando a una población como Viladecavalls, con riesgos graves en materia de seguridad. Por ese motivo, en lo ya empantanado, somos favorables a acabar y poner solución a la situación de obras a medias entre Abrera y Viladecavalls. Es decir, que estamos de acuerdo con arreglar y terminar lo que está a medias, pero quiero manifestar nuestra oposición frontal a licitar nada más en tanto no exista un replanteamiento efectivo del concepto de la vía.

Desde nuestro punto de vista, para reconducir esa situación habría que revisar y reconsiderar el proyecto entero, con nuevos criterios de sostenibilidad ambiental y económica. Se podría tratar de sustituir con una propuesta de comunicación tipo ronda del Vallès, que aprovechara los corredores viarios ya existentes, más próximos a los núcleos urbanos y de actividad productiva, con menor impacto ambiental, menor coste, obviamente adaptado al paso del transporte público y, sobre todo, con una propuesta de futuro para mejorar la conectividad, que pasaría por la apuesta por una red ferroviaria más amplia, asequible y eficiente; es decir, inversión en transporte público y en transporte ferroviario, también para mercancías.

En definitiva, creo que necesitamos ir a un modelo que aproveche las cicatrices ya practicadas en el territorio, *no trinxa-ho més*, señor Alegre, y que las nuevas infraestructuras que se planteen caminen en una lógica de eficiencia social y ambiental; es decir, transporte público colectivo y con la menor pisada ecológica posible.

Por todo ello, obviamente vamos a votar en contra de esta propuesta.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

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

El señor MONTILLA AGUILERA: Gracias, señor presidente.

La moción propuesta por Ciudadanos contará con el apoyo del Grupo Socialista, por más que sea importante realizar algunas precisiones técnicas; como las que ya se han hecho, y que además se han justificado sobre la base del tiempo transcurrido entre su presentación y el día de hoy. Son precisiones técnicas que solamente formulé en este turno de portavoces, pero que mi grupo parlamentario no ha considerado oportuno presentar en forma de enmiendas.

En el año 2003 se adjudicaron tres tramos de este proyecto —y no cuatro como se indica en la exposición de motivos—, Abrera-Olesa, Olesa-Viladecavalls y Viladecavalls-Terrassa. Sobre el cuarto tramo al que hacer referencia la moción, diré que se licitó solamente el estudio informativo de impacto ambiental,

por cierto, caducado en el año 2012, al que ahora me referiré. Las obras del tramo Olesa-Viladecavalls, ciertamente, tampoco están paradas técnicamente, aunque realmente casi lo están. Por lo tanto, se deben acelerar y tratar de finalizarlas.

Por lo que se refiere al estudio informativo del tramo Terrassa-Granollers, quiero recordar que, como se ha dicho, se adjudicó en junio del 2007 y por un plazo que a nosotros nos parece excesivamente largo, 24 meses, y suponemos que la empresa adjudicataria lo está realizando. En todo caso, y prescindiendo de estas cuestiones de tipo técnico, lo que quisiera es poner de relieve la falta de inversión pública en infraestructuras de este Gobierno en el conjunto de España y, en este caso, en Cataluña.

El Gobierno y los grupos que le prestan apoyo nos recuerdan que la crisis es cosa del pasado, que la recuperación económica es ya manifiesta y que estamos en una fase de crecimiento. Por tanto, es un buen momento para recordar las inversiones pendientes, las paralizadas, las no iniciadas y las que deben ser proyectadas para facilitar esa misma recuperación económica. En consecuencia, es un buen momento para hablar de la B-40.

Tuve la satisfacción, en el año 2010, de inaugurar junto al ministro José Blanco dos de los tramos citados, el Abrera-Olesa y el Viladecavalls-Terrassa, y ya estaba en obras el tramo que todavía continúa en obras, más de siete años después. En su conjunto, las obras de esta infraestructura vital para Cataluña avanzan con lentitud, y de ahí la utilidad de esta moción.

La ejecución del tramo Olesa-Viladecavalls debería haber finalizado en el año 2012, y la última fecha de finalización facilitada por el Ministerio de Fomento —si no me equivoco— es junio de 2019; demasiado tiempo.

Por lo que hace referencia al tramo Terrassa-Granollers, no negaré la complejidad técnica ni tampoco la dificultad de definir un trazado consensuado, habida cuenta de las características ambientales de las que también se ha hablado esta mañana, por el territorio que atraviesa. Ya se produjo un debate territorial en relación con esta obra y sobre los distintos trazados posibles, pero eso no es algo que se esté discutiendo ahora. Creo que el plan territorial parcial de la región metropolitana, aprobado por la Generalitat de Cataluña en mayo del 2010, constituye un buen marco para el acuerdo y que el Ministerio de Fomento debería tenerlo presente en la concreción del estudio de impacto encargado. Hay cuatro posibles trazados en el mencionado plan territorial parcial.

A pesar de que reconocemos la complejidad técnica y política de esta infraestructura, nos parece oportuno —como hacen la moción y tantas otras iniciativas que sobre el mismo asunto ha presentado el Grupo Socialista en esta legislatura y en las anteriores— poner de manifiesto la urgencia de su ejecución y la adopción de medidas presupuestarias para hacerla posible. Es una infraestructura largamente demandada por muchos sectores; también por ayuntamientos y por sectores económicos del país.

Por ello, esperamos que en los presupuestos que sin duda presentará en breve el Gobierno, se prevean las dotaciones correspondientes en la sección del Ministerio de Fomento.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra la senadora Clemente.

La señora CLEMENTE MUÑOZ: Gracias, presidente.

El Grupo Popular sí va a apoyar esta moción. En primer lugar, quiero agradecer que se haya aceptado la enmienda que hemos presentado. Y, en segundo lugar, porque al final la realidad es que el Gobierno de España está llevando adelante, aunque sea de manera lenta, las obras de los tramos de los que se han citado. En este sentido, se han invertido 70 millones desde que se iniciaron, y actualmente se trabaja en las obras a un ritmo elevado. Fruto de ello es la culminación de la excavación del túnel o de muchos de los avances que se han hecho en este tramo del que se dice que ha estado paralizado y que, como bien he comentado anteriormente, el Gobierno de España retomó en 2015.

No se trata solo de intenciones; la proyección de los Presupuestos Generales del Estado habla de alrededor de 113-114 millones de inversión en esta B-40. Por lo tanto, nosotros estaremos respaldando, una vez más, las inversiones en Cataluña.

En cuanto al cierre de la B-40 entre Terrassa y Granollers, en 2017 ya se ha iniciado la redacción del nuevo estudio informativo del tramo para hallar un trazado que sirva al interés general, consensuado con la mayoría de los agentes interesados, a un coste razonable en el contexto económico en el que nos movemos y que sea viable medioambientalmente. Ese es el objetivo que se ha trazado para la redacción del nuevo estudio, como conocen los que están más cerca del territorio.

Por lo tanto, el Grupo Popular seguirá apoyando las inversiones y, en este caso, la B-40 en la circunvalación de Barcelona.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

- MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A CONTINUAR IMPULSANDO LA EJECUCIÓN DE LA VARIANTE ENTRE BEAS Y TRIGUEROS, EN LA PROVINCIA DE HUELVA, PARA CONTINUAR CON EL DESDOBLE DE LA CARRETERA NACIONAL N-435.

(Núm. exp. 661/000770)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL Senado

El señor PRESIDENTE: Iniciamos el debate de la siguiente moción.

Moción del Grupo Parlamentario Popular en el Senado por la que se insta al Gobierno a continuar impulsando la ejecución de la variante entre Beas y Trigueros, en la provincia de Huelva, para continuar con el desdoble de la carretera nacional N-435.

Para su defensa, tiene la palabra la senadora López Gabarro.

La señora LÓPEZ GABARRO: Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, la N-435 es una obra fundamental para la provincia de Huelva. Estamos hablando de una vía que vertebra la provincia y que, por lo tanto, es fundamental para su desarrollo en todos los aspectos: económico, turístico, comercial y empresarial. Es de vital importancia y ha sido una demanda histórica de la sociedad onubense, desde hace muchísimos años, que se llevara a cabo el desdoble de esta vía. En este sentido, creo sinceramente que todos estamos de acuerdo con la necesidad de esta actuación, pero también he visto que no todos actuamos igual, y explicaré el porqué. Cuando gobernaba el Partido Popular, entre los años 1996-2004, empieza a hacerse patente la necesidad de impulsar esta infraestructura, el desdoblamiento de la 435, y recuerdo perfectamente que el Partido Socialista se dedicó a orquestar una campaña de publicidad en contra del Gobierno de España. Recuerdo —y lo recuerdo muy bien porque además mi zona está afectada por esta vía— que la Diputación de Huelva, que no invertía ni un céntimo en las carreteras que eran de su competencia, se gastó 40 000 euros de los bolsillos de todos los onubenses para poner en marcha esa campaña.

Además, en esta campaña se hablaba de un panadero, de un pescadero... Y la imagen del panadero se nos quedó grabada a todos porque salía un señor mayor que decía que era imposible transitar por esa vía, que la densidad del tráfico era enorme y que, por lo tanto, el índice de accidentes se incrementaba. Fue una campaña de acoso y derribo contra el Partido Popular, del Gobierno de España, que en ese momento tenía las competencias.

Sin embargo, fíjense ustedes: al final todo quedó en lo que muchos nos sospechábamos: que esa campaña no tenía, desgraciadamente, como objetivo que se ejecutara esa infraestructura, que tan necesaria era y es; el objetivo de esa campaña era conseguir los votos. Y la excusa: la infraestructura.

Desgraciadamente, la realidad nos dio la razón, y nos dio la razón porque entró a gobernar el señor Zapatero —el Partido Socialista había conseguido los votos—, y nunca más apareció la infraestructura, a pesar de que la necesidad seguía latente. La reflexión que nos hicimos los onubenses fue: Oiga, ¿y qué pasa ahora con esta infraestructura? Porque la necesidad sigue estando vigente. Y el PSOE hizo una reflexión muy rápida: como ya tenía los votos, se dijo: Bueno, ya distraeremos a los onubenses con cualquier otra historia.

Lo cierto es que tiempo después ha vuelto a gobernar el Partido Popular, con Mariano Rajoy como presidente. Pues bien, en los ocho años del señor Zapatero no solo se acabaron la campaña, las reivindicaciones y las protestas que movió el Partido Socialista; también acabaron las mociones en los ayuntamientos, etcétera. Ya no se hablaba del desdoble; en absoluto se hablaba del desdoble. Sin embargo, llega al Gobierno el Partido Popular, en el momento más complicado económicamente de la historia reciente de este país, y pone en marcha el desdoble. A día de hoy, está ejecutado el primer paso de ese desdoble, que es la variante Beas-Triguero, con una ejecución al 69 %; y con una inversión de 50,11 millones de euros. En este sentido, lo que pedimos en esta moción, señorías, es que finalice esa primera actuación, la variante Beas-Triguero —que insisto, está ejecutada a día hoy en un 69 %—, y que se continúen los trámites necesarios para llevar a cabo el desdoble.

Y se lo pedimos al Gobierno del Partido Popular que, en lugar de gastar dinero en pancartas y en lugar de gastar dinero en campañas de acoso y derribo al adversario político, ha sabido desde el primer momento

que el dinero había que gastarlo en hacer la infraestructura. Porque sabemos poner el interés general por encima del interés particular.

Hoy hay aquí compañeros del Partido Socialista de esa zona que tienen una oportunidad de oro para zanjar con los onubenses el error y el daño que les hicieron. Basta con apoyar esta iniciativa. El Gobierno de España ya la está haciendo. Somos los que le damos soluciones; se lo ponemos muy fácil, solo tienen que levantar la mano y pedir disculpas por el engaño al que sometieron a todos los onubenses.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

El Grupo Parlamentario Socialista ha presentado en plazo una enmienda. Para su defensa, tiene la palabra el senador Huelva Betanzos.

El señor HUELVA BETANZOS: Gracias, presidente.

Es una lástima que lo que se dice en el micrófono no se ponga en el papel. Sería magnífico que lo que ha dicho en el micrófono la señora López —senadora por Huelva igual que yo— lo hubiese puesto en el papel. En vez de poner tanto «continuar impulsando cuando haya dinero, cuando tengamos presupuesto, cuando las obras estén finalizadas», podría haber puesto la primera parte de nuestra modificación de la moción, la primera parte de nuestra enmienda, que pone textualmente: «1. Que finalice la ejecución de la variante Beas-Trigueros de la N-435». Eso es lo que ha dicho usted en palabras, pero no es lo que ha puesto usted en la moción. Aun así, es verdad lo que usted ha dicho al principio, que todos estamos de acuerdo en la necesidad de acometer la variante Beas-Trigueros, todos estamos de acuerdo en el desdoble de la N-435, y por eso hemos presentado esta enmienda de modificación de su moción, que contiene tres puntos. El primero —además de lo que usted dice—, que se ejecute la variante Beas-Trigueros. El segundo, algo muy sencillo, y es que ni siquiera pedimos que el desdoble de la N-435 se haga entero, sino por tramos: un primer tramo desde la A-49 hasta el cruce de Zalamea la Real con El Campillo, que se redacten y se liciten los documentos necesarios y que se habiliten créditos suficientes en los Presupuestos Generales del Estado; que se haga también el segundo carril de la variante, que en estos momentos solamente comprende uno, pues el proyecto está preparado para ello. Y un tercer punto, que se realice una calendarización de las obras del desdoble de la N-435 —redacción, trámite y ejecución— al menos desde el cruce de Zalamea hasta la A-49, que es el primer tramo que pedimos.

Yo creo que lo ponemos lo suficientemente fácil como para que nos acepten la enmienda que proponemos, ya que estamos de acuerdo en que la necesidad es acuciante y que es la carretera que vertebra la provincia de Huelva. Puesto que usted, en la exposición de motivos, *in voce* ha dicho lo mismo que nosotros respecto al primer punto, entiendo que no tendrán ningún problema en aceptarnos los otros dos.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Turno de aceptación o rechazo de la enmienda. Tiene la palabra la senadora López Gabarro.

La señora LÓPEZ GABARRO: Muchas gracias, señor presidente.

En primer lugar, le agradezco la enmienda que ha presentado, pero, sencillamente, mi moción dice: Ejecución de la variante Beas-Trigueros, que los trabajos queden concluidos y continuar con el desdoble de la N-435.

En cuanto a los plazos, la mejor garantía para que continúen estas obras es que no vuelva el Gobierno del PSOE a la nación y continúe el Partido Popular, que es quien las ha hecho, quien las ha puesto en marcha y quien le ha dado respuesta a la ciudadanía onubense.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Turno de portavoces.

Por el Grupo Mixto, la senadora Domínguez de Posada tiene la palabra.

La señora DOMÍNGUEZ DE POSADA PUERTAS: Presidente, intervengo solo para manifestar nuestro voto afirmativo a la moción.

Gracias.



El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Por el Grupo Nacionalista, el senador Bagué tiene la palabra.

El señor BAGUÉ ROURA: Sí, igualmente, para manifestar nuestra posición favorable a la moción presentada.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Por Esquerza, la senadora Castel tiene la palabra.

La señora CASTEL FORT: Gracias, presidente, intervengo solo para manifestar nuestro posicionamiento, que va a ser de abstención.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Por Unidos Podemos, tiene la palabra la senadora Pilar Garrido.

La señora GARRIDO GUTIÉRREZ: Gracias, presidente. Tan solo quiero manifestar que nuestro voto será de abstención.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Por el Grupo Socialista, tiene la palabra el senador Huelva Betanzos.

El señor HUELVA BETANZOS: Gracias presidente.

La verdad es que no esperaba menos de usted, senadora López. Lo cierto es que al leer esta moción no sabía muy bien si se estaba refiriendo a la carretera que yo y usted —el burro delante— conocemos o la había cambiado de provincia, pero creo reconocer, en la poca o casi ninguna realidad que hay en el cuerpo expositivo de esta moción, que sí, que es la carretera nacional 435, simple y llanamente porque es verdad que las comarcas de la cuenca minera del Andévalo o de la Sierra están creciendo y mucho gracias a la actividad minera y el turismo. Por cierto, permítame decirle, sin que se enfade, que en esto el Partido Popular no ha hecho absolutamente nada, nada distinto de poner palos en la rueda. Creo que ustedes deberían decirle al Gobierno de España —a mi Gobierno también, pero en este momento gobiernan ustedes— que, además de que revise y mutile las peticiones en las mociones, porque en esta moción el *petitum* se puede escribir con más palabras, pero no decir menos, que se revise el cuerpo expositivo, porque están ustedes tan obsesionados con los gobiernos y con las promesas del Partido Socialista, que al final hasta nos atribuyen tiempos de gobierno que fueron de ustedes.

Dicen ustedes que el desdoble de la nacional 435 fue una promesa electoral del Partido Socialista en 1999, pero —si yo no estoy equivocado— ¿en 1999 gobernaba el Partido Socialista o gobernaba el «España va bien» de José María Aznar? Por cierto, «España va bien» para su España, pero para la del resto de los mortales casi nunca ha ido bien con ustedes. Tengan ustedes un poquito de recato a la hora de mentir, porque después todo esto queda escrito y les pueden llamar a ustedes alguna barbaridad que a mí tampoco me gustaría.

Yo no le voy hablar de promesas del Partido Socialista, yo le voy a hablar de realidades. 29 de abril de 2011, presidente del Gobierno: vuestro odiado José Luis Rodríguez Zapatero —este sí es socialista, Aznar, no—. Autorización del Consejo de Ministros para que el ministro de Fomento licitara las obras de la variante de las poblaciones de Beas y Trigueros, en Huelva, de la carretera nacional 435, esa con la que a usted tanto se le llena la boca, pero son palabras nada más y no hacen absolutamente nada, además de lo que han hecho los socialistas.

Le voy a hablar de más realidades socialistas. La obra se adjudicó en la Mesa de contratación del Ministerio de Fomento que se celebró el 15 de noviembre de 2011, presidente del Gobierno: José Luis Rodríguez Zapatero; adjudicatario: Ferrovial. Más realidades. Luego llegó el PP, ¿y qué pasó? Pues nada, no pasó ya más nada; que la adjudicación se guardó en un cajón, se olvidaron de sacarlo, les caducó todo lo caducable, tuvieron que sacarla de nuevo a licitación, tardaron ustedes tres años en que se pudiera seguir la obra que habían comenzado los socialistas, pero no hicieron ustedes nada y no han hecho nada más, no han hecho ni un movimiento más. Y yo creo —y creo que ustedes también deberían creer— que a los onubenses ya nos toca, nos toca que se muevan algo; hagan la otra calzada de la variante Beas-Trigueros, desdóblenla, saquen a licitación ese proyecto y ejecútenlo, hagan el proyecto de desdoble del primer tramo



de esa carretera desde la A-49, que usted muy bien ha dicho que la competencia era del Gobierno central y sigue siendo del Gobierno central; háganla y ejecútenla. Y hagan también el segundo tramo desde Zalamea la Real hasta la provincia de Badajoz. No nos den la oportunidad a los socialistas de hacerla nosotros. Empiecen a hacerlo ya, que nosotros estaremos contentísimos, se lo aseguro, los socialistas estaremos contentísimos y los habitantes de la cuenca minera del Andévalo y la Sierra de Huelva aún más. Pero eso no se soluciona con mociones que digan que el Gobierno impulse o que el Gobierno haga lo que pueda, cuando pueda o cuando tenga dinero. Eso se arregla poniendo partidas presupuestarias encima de la mesa, no las que ya están ejecutándose, sino nuevas, poniendo calendario y preocupándose por la gente; porque, si no, al final, lo que nos están diciendo ustedes es lo mismo de siempre: Esperen ustedes, que ya les tocará en algún momento que nos acordemos.

No nos digan que no se hace porque el Partido Socialista no ha apoyado los presupuestos, ¡hombre! Porque nosotros no vamos a apoyar unos presupuestos donde se maltrata a la gente. ¿El Partido Popular en alguna ocasión de la historia de España se ha planteado apoyar unos presupuestos del Partido Socialista? ¡En la vida! ¿Cómo vamos a apoyar nosotros unos presupuestos que, primero, ni siquiera han presentado y que, segundo, por experiencia que tenemos de los anteriores, a lo que se dedican es a esquilmarles el bienestar a las clases medias y a las clases trabajadoras, a las que menos tienen en vez de protegerlas? No nos engañen ya más. Están haciendo aquí como en la alta velocidad, que se les llena la boca con la estación de tren de primera categoría y resulta que ayer sacaron ustedes una licitación de reposición de las vías que en vez de ser el ancho normal europeo, que es el que utiliza la alta velocidad, es de ancho ibérico, a no ser que pretendan —que también es posible— volver a fabricar las locomotoras de carbón y llevárnoslas a Huelva, que para eso las vías que han sacado son perfectas, perfectísimas. Sean un poquito serios, dígnanos la verdad y no nos engañen más. Por cierto, señora López, yo me congratulo y nos congratulamos los onubenses, y los senadores de Huelva también, de que se haya justificado ante la provincia con esta iniciativa, pero no traiga usted mociones y dígame usted a su Gobierno que actúe y que ponga dinero encima de la mesa y en los Presupuestos Generales del Estado.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Por el Grupo Popular, tiene la palabra la senadora López Gabarro.

La señora LÓPEZ GABARRO: Muchísimas gracias, señor presidente.

Con el mayor de los respetos, la que ha liado usted para justificar que no va a apoyar la iniciativa y poder llegar a Huelva sin tener que esconder la cabeza debajo del ala. ¡La que ha liado usted!

Usted ha puesto las fechas encima de la mesa, fechas en la que el señor Zapatero prometía la licitación. Yo no se las voy a cuestionar, son esas. Claro, faltaban meses para las elecciones y hubo que sacar el muñeco de la chistera otra vez, porque no habían puesto ni un ladrillo, ni una máquina. Vamos a sacar otra vez el muñeco de la chistera. Es cierto, tal como usted lo ha expuesto, pero ni una máquina, ni un ladrillo, ni un kilómetro.

Dice usted: Oiga, con partida en los presupuestos. No solo llevamos partida en los presupuestos —que usted, por cierto, no va a apoyar—, sino que además ya tenemos el 69 % de las obras ejecutadas, del primer tramo de la variante. Y, ¡hombre!, permítame, porque es que usted me lo ha puesto relativamente fácil, cuando llegamos al Gobierno de España les había caducado a ustedes la declaración de impacto medioambiental y tuvimos que empezar por la declaración de impacto medioambiental. O sea, en ocho años, como ya ganaron las elecciones, guardamos el muñeco en la chistera y cuando se acercan las elecciones, sacamos otra vez el muñeco de la chistera. Que le caduque hasta la declaración de impacto medioambiental debería sonrojarse.

Ha utilizado una palabra que... verá, el dogma sí lo ha utilizado bien, el dogma sí, el daño a los ciudadanos también. Va muy implícito al dogma suyo. Mire, le voy a decir lo que es no tener educación ni respeto. El Partido Socialista gana las elecciones y dos días después está colgada esta pancarta en mi ayuntamiento, en el de mi pueblo, en el de mis vecinos: «Desdoble N-435. ¡Lo conseguimos! Gracias, Valverde». Ocho años después tiene que llegar el Partido Popular al Gobierno de España y hacer las obras. ¿Y habla usted de engaño? ¿De verdad habla usted de engaño? ¿Y me está diciendo usted desde su escaño que qué hemos hecho? ¡Qué poco conoce la provincia de Huelva! Yo recorro esa provincia todos los días. Le han dado el argumentario mal. Pero le voy a decir más, aparte de darle mal el argumentario, ha sido usted demasiado osado. Tenía que haber sido un poquito más humilde. Porque mire, hablaba usted de los tiempos. Quince años —quince— lleva el Gobierno socialista de la Junta de Andalucía sin hacer una

infraestructura viaria en Huelva. ¡Quince años! Y les cuento ya lo que pasará, señorías. Se acercan las elecciones, llevan quince años sin hacer ni una infraestructura. La autovía Zalamea-Ruta de la Plata, que es fundamental para vertebrar la provincia, la han quitado de los presupuestos, la han quitado hasta del Pista, la sacarán ahora que entramos en elecciones. Las conexiones a las playas, con el potencial turístico que tiene Huelva, no las han hecho. Pero le estoy hablando de ocho años prometiéndolas, y doce, y no las han hecho. Lo sacarán ahora otra vez que entramos en elecciones.

¿Seguimos con la Junta de Andalucía o pasamos al Gobierno de España? (*El señor Huelva Betanzos: No, no, por el Gobierno de España*). Pues le voy a dar por el Gobierno de España, como usted me dice. Estación del AVE, está ejecutada. En sus ocho años hicieron una maqueta, se gastaron el dinero en una maqueta. Nosotros ya la estamos terminando. Dinero para la obra, ni un céntimo; para la maqueta, mucho. De Calatrava, se hizo famosa la maqueta, la pasearon por toda la provincia. Ahora, nadie vio el primer ladrillo.

¿Quiere que sigamos con el Gobierno de España? En Huelva, la zona del Condado es muy importante en materia agrícola y el riego y el agua son fundamentales. Los agricultores llevan demandando agua muchos años al Gobierno de España y el Gobierno de España del Partido Popular es el que ha tenido que hacer el primer trasvase. Estamos impulsando el segundo trasvase, y cuando lo hacemos, llega el Gobierno socialista de Andalucía y les impide a los agricultores coger el agua para regar por culpa del Plan de la Corona Norte.

¿Seguimos con el Gobierno? ¿De verdad? (*El señor Huelva Betanzos: Sí, sí*). Pues mire usted, lo que hay que tener es un poco más de respeto, porque su partido comete errores, el mío también, y todos, porque somos personas. Pero, sobre todo, lo que hay que tener es la vergüenza y la dignidad de contar la verdad. Y yo aquí la he contado. Y usted con su voto decidirá si quiere seguir condenando a la provincia de Huelva o quiere apostar por la vía. Le ha dolido mucho que la empiece y que la haga un Gobierno del Partido Popular. Si tuviera vocación política, vería que lo importante es que se haga, gobierne quien gobierne. Y he lamentado mucho que a lo largo de su intervención —y sabe que nos llevamos bien y que nos respetamos— no haya aprovechado para pedir disculpas por el daño que hicieron. Por cierto, sé que el tiempo apremia y que tenemos cinco minutos —lo advirtió antes el presidente—. Si quiere seguimos hablando de obras, porque de esas traigo un listado de incumplimientos.

Y una última cuestión, gracias por la enmienda, pero la mejor garantía, insisto, para que siga adelante esa obra que ustedes nunca hicieron —para ustedes las obras son esto que le muestro— es que sigan gobernando Mariano Rajoy y el Partido Popular.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

— MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A LA ADOPCIÓN DE DETERMINADAS MEDIDAS PARA REVERTIR LA FALTA DE CALIDAD DEL SERVICIO EN DIVERSAS LÍNEAS FERROVIARIAS DE LA PROVINCIA DE TOLEDO, ASÍ COMO A LA IMPLANTACIÓN DE UN PUERTO SECO Y UNA PLATAFORMA LOGÍSTICA EN TALAVERA DE LA REINA.

(Núm. exp. 661/000835)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

El señor PRESIDENTE: Siguiendo moción, del Grupo Parlamentario Socialista, por la que se insta al Gobierno a la adopción de determinadas medidas para revertir la falta de calidad del servicio en diversas líneas ferroviarias de la provincia de Toledo, así como a la implantación de un puerto seco y una plataforma logística en Talavera de la Reina.

Se ha presentado en plazo una enmienda del Grupo Parlamentario Popular.

Tiene la palabra, para la defensa de la moción, el senador Ortega Fernández.

El señor ORTEGA FERNÁNDEZ: Buenos días. Muchas gracias, presidente.

El Grupo socialista trae hoy aquí esta moción para que se inste al Gobierno a que acometa una serie de inversiones que mejoren de una forma drástica la línea de ferrocarril que une Madrid con Extremadura en el tramo que transcurre por la provincia de Toledo y que da servicio a localidades como Talavera de la Reina, Torrijos o Illescas.

Desde luego, no renunciamos a que se agilice al máximo la alta velocidad entre Madrid y Extremadura, con parada en Talavera de la Reina, tal y como mencionamos en la propia exposición y como están

deseando todos los colectivos, asociaciones, empresarios y sindicatos de la ciudad. No se trata de mezclar aquí el debate del AVE de Extremadura y su parada en Talavera. Es algo que apoyamos y que no tiene nada que ver con esta moción.

Digo que no se puede esperar ya más tiempo porque la situación de este servicio de transporte es insostenible. Precisamente es incomprensible que una ciudad del tamaño y con los problemas de Talavera tenga un transporte por ferrocarril tan deficiente, tan solo comparable con el de sus compañeras de trayecto de la vecina comunidad extremeña.

Ha pasado ya casi un año desde que el Partido Popular trajo al Senado, concretamente a la Comisión de Economía, Industria y Competitividad, una moción aprobada por la inmensa mayoría de sus miembros en la que se instaba al Gobierno, con la colaboración del resto de administraciones, a elaborar un plan integral y estratégico de desarrollo de Talavera de la Reina y su comarca ante el grave deterioro social y económico que viene arrastrando esta ciudad desde el principio de la crisis, con tasas de paro muy superiores a la media nacional y con una disminución alarmante de la población, sobre todo de los más jóvenes.

Pues bien, Talavera necesita ya ese plan, como necesita cuanto antes que llegue la alta velocidad y, sin duda, dentro de ese plan necesita mejorar su actual ferrocarril que, sin las inversiones necesarias, viene sufriendo un deterioro que hace que hoy cueste llegar a Madrid media hora más que hace diez años. Pero, además, tengo que decir que la mejora de este tramo es necesaria y urgente porque, si sigue deteriorándose, las mejoras que se están acometiendo en el ferrocarril extremeño, por ejemplo, y que el propio presidente ha ido a vender hace unas semanas, no conseguirán los objetivos previstos. De poco sirve la inversión en la mejora de una parte si las incidencias y los problemas aumentan por la otra.

Igualmente quiero destacar que, además de los usuarios de las ciudades extremeñas y de Talavera de la Reina, hay otra serie de usuarios o, mejor dicho, potenciales usuarios, si el servicio se prestara con normalidad, que necesitan y desean este medio de transporte. Me refiero a los vecinos de Oropesa, Torrijos, Illescas y otros municipios de La Sagra que, sin duda, optarían por este medio si se les garantizara un servicio adecuado y una seguridad en cuanto a los horarios. Ello incrementaría el número de usuarios, a diferencia de lo que ha venido ocurriendo en los últimos años que, con razón, la gente ha venido abandonando un servicio que no le ocasionaba nada más que problemas y trastornos en su uso diario. ¿Cómo no se va a abandonar un servicio en el que, por ejemplo, el verano pasado, en los meses de junio, julio y agosto, se produjeron más de setenta incidencias? Incidencias que se traducen en pérdida de horas de trabajo de los trabajadores y usuarios; en pérdida de oportunidades para las empresas, que no pueden contar con un servicio que no les da ninguna seguridad; en pérdida de la población, que no puede contar con un transporte que le lleve de vuelta a su domicilio de forma razonable. En definitiva, pérdidas de las posibilidades de desarrollo de una provincia atravesada en una gran parte de su territorio por un ferrocarril que no funciona con normalidad.

Las inversiones que estamos pidiendo redundarían en la mejora del transporte, tanto de viajeros como de mercancías, algo esencial si queremos conseguir otro de los elementos que solicitamos en esta moción y que también es necesario para dinamizar y reactivar las condiciones económicas y el empleo, principalmente en la ciudad de Talavera, como es la implantación de una plataforma logística que se viene estudiando y proyectando desde hace años.

Los agentes sociales más representativos de la provincia de Toledo, los sindicatos Comisiones Obreras y UGT y la Federación de Empresarios de la provincia de Toledo se han puesto de acuerdo en instar a todas las instituciones —locales, provinciales, autonómicas y estatales— a su adhesión al Pacto social por el ferrocarril. Y, por ello, queremos que esta Comisión de Fomento inste al Gobierno a que se lleven a cabo las inversiones y las actuaciones que se recogen precisamente en dicho pacto. Por todo lo expuesto, solicitamos el apoyo de todos los grupos a esta moción.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Turno para la defensa de la enmienda del Grupo Popular. Tiene la palabra la senadora doña María Teresa Antoñanzas.

La señora ANTOÑANZAS GARRO: Muchas gracias.

El Grupo Parlamentario Popular presenta la siguiente enmienda de modificación. En lo referente a la infraestructura ferroviaria, actualmente ADIF tiene en marcha las siguientes actuaciones: las obras de instalación de semibarreras automáticas en la línea Madrid-Valencia de Alcántara; el tratamiento y mejora de

los terraplenes situados en el trayecto Griñón-Illescas de la línea Madrid-Valencia de Alcántara; la redacción de proyectos de estabilización del terraplén en varios tramos de la línea Madrid-Valencia de Alcántara; la renovación de vía y electrificación del tramo Castillejo-Villasequilla; la instalación del bloqueo automático banalizado en el tramo Aranjuez-Alcázar de San Juan; el proyecto de bloqueo automático banalizado en el tramo San Cristóbal industrial-Aranjuez.

Dentro del plan de conservación de estaciones de bajo tráfico de viajeros, en Toledo se han finalizado en diciembre de 2017 actuaciones en siete estaciones, estando pendiente una pequeña actuación en la estación de Illescas. También quiero indicar que en el tramo Madrid-Oropesa se ha adjudicado la redacción de un nuevo estudio informativo que analizará la conexión de la nueva plataforma con la red de alta velocidad en explotación en la ciudad de Toledo, además de la conexión por Pantoja prevista en el anterior estudio informativo que, además de permitir un ahorro, incluiría a Toledo en la línea Madrid-Extremadura-Lisboa.

En relación con la posibilidad de establecer una parada en la antigua estación de Villaluenga de la Sagra, hay que indicar que es necesario adecuar el edificio de viajeros, andenes, marquesinas, incluso una pasarela superior o un paso inferior, gastos de explotación, mantenimiento... En todo caso, estas estimaciones deberán valorarse en función de la demanda prevista de viajeros, considerándose que el coste de la inversión necesaria no parece justificarse. En lo que se refiere a los servicios ferroviarios, se indica que se han visto mejorados recientemente con el nuevo Talgo Extremadura-Madrid, que comenzó a circular el pasado 1 de marzo de 2018 y que tiene parada en Torrijos, Talavera de la Reina y Oropesa de Toledo.

Por último, desde hace más de cuarenta años no existe parada comercial en Villaluenga-Yuncler, suprimida por falta de demanda.

Por tanto, se sugiere rechazar el punto primero de la moción y se propone el siguiente texto alternativo: 1.1. Continuar impulsando las actuaciones para la renovación y mejora de la línea Madrid-Extremadura a su paso por la provincia de Toledo, así como la nueva línea de alta velocidad Madrid-Oropesa. Y 1.2., que Renfe continúe trabajando para mejorar los servicios ferroviarios en la provincia de Toledo.

El segundo punto de la moción, relativo a implantar un puerto seco y una plataforma logística en Talavera de la Reina, dado que se trata de una actuación que ya se está acometiendo, se considera que puede ser aprobado.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Turno de aceptación o rechazo de la enmienda. Tiene la palabra el senador Ortega.

El señor ORTEGA FERNÁNDEZ: Gracias, presidente.

Sorprende que la enmienda del Grupo Popular vaya en la misma línea que la moción que se presenta. Estamos de acuerdo con que se hagan todas las actuaciones que se están llevando a cabo y también la alusión que ha hecho a la tramitación de la alta velocidad, pero nos sorprende, como digo, que se eliminen actuaciones concretas que se han propuesto en esta iniciativa, que no hace más que recoger lo que la mayoría de las instituciones han apoyado y acordado a iniciativa de los agentes sociales de la provincia de Toledo. Los propios miembros del Partido Popular, senadores y diputados de esta provincia, lo han apoyado, y lo han apoyado con esa concreción que hoy presentamos en esta moción. Con lo cual, nos sorprende que quieran descafeinar o suprimir de la moción precisamente las actuaciones concretas que están pactadas, acordadas y consensuadas, como digo, con tantas y tantas administraciones. Por lo tanto, no tenemos más remedio que rechazar la enmienda.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Turno de portavoces.

Por el Grupo Mixto, tiene la palabra la senadora Domínguez de Posada.

La señora DOMÍNGUEZ DE POSADA PUERTAS: Gracias, presidente. Queremos manifestar nuestro voto en contra a esta moción.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Por el Grupo Nacionalista, tiene la palabra el senador Bagué.

# DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 244

14 de marzo de 2018

Pág. 25

El señor BAGUÉ ROURA: Quiero manifestar nuestra posición favorable a la moción presentada. Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.  
Por Esquerra, tiene la palabra la senadora Castel Fort.

La señora CASTEL FORT: Gracias presidente, intervengo para manifestar nuestra abstención. Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias.  
Por Unidos Podemos, tiene la palabra la senadora Freixanet.

La señora FREIXANET MATEO: Disculpen, lo lleva mi compañera y ahora mismo no está en la sala. Nos abstenemos de comunicar nada en esta moción.

El señor PRESIDENTE: Gracias señoría.  
Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el senador Ortega.

El señor ORTEGA FERNÁNDEZ: Tan solo voy a abundar un poco en lo ya expuesto. Y, si me permiten la reivindicación, lo que aquí se está pidiendo para esta línea ferroviaria y para el territorio afectado por ella, singularmente para la ciudad de Talavera y su comarca, no es ni más ni menos que lo que se está solicitando y anunciando para otras líneas y otros territorios. Se trata de conseguir un tren digno que dé servicio a su población, que compita en pie de igualdad con el resto de líneas y de zonas, y para ello solicitamos que se realicen las inversiones necesarias, al igual que las que se están planificando en el resto. En definitiva, tener ni más ni menos que las mismas oportunidades de desarrollo de esta zona de la provincia de Toledo que, como se ha explicado aquí, realmente lo necesita.

Finalmente, vuelvo a incidir en el amplio consenso alcanzado por todos los grupos representados en todas las instituciones locales, provinciales, regionales y estatales de la provincia de Toledo, que se han adherido al pacto que plantea precisamente lo que proponemos en la moción. Con lo cual, entendemos que debería ser apoyada por quienes han prestado su firma y su apoyo cuando se lo han propuesto los agentes sociales de la provincia.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias señoría.  
Por el Grupo Popular, tiene la palabra la senadora Antoñanzas.

La señora ANTOÑANZAS GARRO: Muchas gracias.

En lo que respecta a Castilla-La Mancha, en los Presupuestos Generales del Estado 2017 la financiación que le corresponde a esta región es de 4658 millones de euros, 135 más que en 2016, que en el capítulo que respecta a Talavera de la Reina contempla varias actuaciones.

Por lo que respecta al Ministerio de Fomento, fue el de mayor inversión prevista, con un total de 361,15 millones, que representa un incremento de un 7,94 % respecto a 2016. En este capítulo se incluye una partida para la línea de alta velocidad Madrid-Extremadura en el tramo Pantoja-Talavera-Navalmoral de la Mata, con una inversión de 105 millones entre 2017 y 2020.

También se aprobaron los protocolos de colaboración entre el ministerio y la comunidad autónoma para el desarrollo de las terminales logísticas previstas en la comunidad: Albacete, Alcázar de San Juan, Toledo y Talavera de la Reina, esta última con una inversión de 200 000 euros, compromiso del Gobierno de España para el desarrollo de estos proyectos estratégicos que va a permitir la implantación del Puerto de Sines en Talavera.

La inclusión de las partidas plurianuales blindará la continuidad de estos proyectos, asegurando su ejecución, como lo manifestado por el ministro De la Serna: Se trabaja intensamente para conseguir avanzar en un proyecto que consideramos estratégico, que es aprovechar el efecto del crecimiento del sistema portuario ibérico para que este tránsito se produzca en los principales nodos de comunicación. Talavera debe jugar un papel fundamental en el tráfico de mercancías y pasajeros.

El ministro de Fomento acaba de adjudicar el estudio informativo del tramo Madrid-Oropesa de la línea ferroviaria de alta velocidad Madrid-Extremadura, con una inversión de 1100 millones. Se encuentra dentro del Plan de infraestructuras, transporte y vivienda. Este nuevo estudio permitirá la declaración de impacto



ambiental y planteará nuevas alternativas de trazado a las ya analizadas en el estudio del 2008. Esto permitirá mejorar la funcionalidad de este corredor ferroviario. En este estudio se analizará el tramo urbano Talavera de la Reina, que permitirá la llegada de la alta velocidad. También se analizará la integración de la ciudad de Toledo en este eje para aumentar la demanda ferroviaria, más servicios con más frecuencias.

Tenemos que felicitarlos. Siempre que se hacen anuncios y compromisos en la ejecución presupuestaria en una materia tan sensible para la comunidad como son las infraestructuras al Grupo Parlamentario Popular nos parece una muy buena idea. Hemos podido conocer lo que se está haciendo en materia de infraestructuras ferroviarias y lo que se va a hacer en las próximas fechas, y nos parecen muy importantes las aspiraciones que tiene Castilla-La Mancha de tener un tren del siglo XXI y la modernización de las estaciones ferroviarias. Hablamos de la conexión con alta velocidad y no solo con Madrid, y también de dar salida y entrada a las mercancías. Se trata de compromisos tangibles, que esperamos empezar a conocer porque estamos hablando de crecimiento económico de la región y de oportunidades de empleo, y es una satisfacción comprobar cómo se van sucediendo noticias positivas en esta materia a lo largo de esta legislatura.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría. *(La senadora Garrido Gutiérrez pide la palabra).*

Aunque no corresponde por el orden, porque ya ha concluido su intervención el Grupo Popular, tiene la palabra la senadora Pilar Garrido, que se había ausentado y quiere hacer uso de ella.

La señora GARRIDO GUTIÉRREZ: Gracias, presidente.

Simplemente, quiero mostrar nuestro apoyo a esta moción y decir que vamos a votar sí.

- MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO AL CUMPLIMIENTO DEL DICTAMEN DEL COMITÉ DE DERECHOS ECONÓMICOS, SOCIALES Y CULTURALES DE LA ORGANIZACIÓN NACIONAL DE LAS NACIONES UNIDAS (ONU) DE 20 DE JUNIO DE 2017, SOBRE EL DERECHO A LA VIVIENDA. (Núm. exp. 661/000889)  
AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA

El señor PRESIDENTE: Pasamos a la siguiente moción, del Grupo Parlamentario Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, por la que se insta al Gobierno al cumplimiento del dictamen del Comité de derechos económicos, sociales y culturales de la ONU, de 20 de junio de 2017, sobre el derecho a la vivienda.

Para su defensa, tiene la palabra la senadora doña Pilar Garrido.

La señora GARRIDO GUTIÉRREZ: Gracias, presidente.

El tema que se plantea en esta moción es de suma importancia. Se trata, ni más ni menos, de un tema que está relacionado con la vulneración de los derechos humanos, concretamente con la vulneración del derecho a la vivienda.

Como todos sabemos, es un derecho recogido en nuestro texto constitucional, en el artículo 47, y también en los diversos tratados internacionales, que, como también conocemos y según establece la propia Constitución, una vez firmados su contenido se convierte en obligación para el Estado Español. Pues bien, el Estado español firmó ya hace mucho tiempo, en 1977, el Pacto internacional de derechos económicos, sociales y culturales, que recoge ese derecho del que estamos hablando: el derecho a una vivienda digna y adecuada. El Comité DESC, que es el órgano que se encarga —como también sabrán sus señorías— del cumplimiento de las obligaciones y compromisos que los Estados asumen con la firma de este tratado, a partir del 2013 y suscrito el protocolo que también firmó España, dictamina sobre denuncias que pueden hacer los ciudadanos en relación a las obligaciones que establece este pacto internacional.

Pues bien, un ciudadano español planteó una denuncia después de ser desahuciado de una vivienda de alquiler y el Comité DESC dictaminó que el Estado español había vulnerado el derecho a una vivienda adecuada y, además, le exigía en ese dictamen que en un plazo determinado cumpliera una serie de obligaciones. Entre esas obligaciones, sin extenderme mucho, cabe hablar de dos o tres cuestiones fundamentales. Por un lado, le recomendaba que modificara su normativa para que en los procesos judiciales de desahucio hubiera más garantías; también decía que deberían de mejorar los protocolos de relación entre el Poder Judicial o los jueces y los servicios sociales en temas de desahucio relacionados con la exclusión social; y, por otro lado, le animaba a realizar o a proponer un plan integral que estableciera



las medidas y los recursos necesarios para que en España se pudiera ejercer de una manera adecuada al derecho a la vivienda y, por supuesto, también le recordaba que no puede haber desahucios sin alternativa habitacional.

Esto es lo que en su momento, no hace demasiado tiempo, el Comité DESC le dijo al Gobierno en su dictamen, y el siguiente paso es preguntarse qué ha hecho el Gobierno. Pues bien, básicamente se puede resumir en que el Gobierno no ha hecho nada. El Estado español no ha tomado ninguna medida para garantizar el acceso y el disfrute a una vivienda, ni siquiera ha modificado el marco legislativo para evitar las situaciones más urgentes como son los desahucios sin alternativa habitacional. Esto significa que en nuestro país a día de hoy se siguen violando la Constitución y los tratados internacionales. Siguen dejando en manos del libre mercado, en manos de aquellos que especulan con un bien esencial como es la vivienda, en manos de los bancos y de los fondos buitres la vida de las personas, sobre todo de aquellas que son más vulnerables.

Termino recordándoles, por si lo habían olvidado, lo mal que le ha ido a la mayoría social con esa supuesta libertad de mercado. Fueron las ansias de más y más beneficios económicos sin límite, mientras los gobiernos miraban para otro lado, lo que provocó en España la crisis más grave que ha sufrido este país y, con ella, las familias españolas. Como también supongo que saben, el origen de esa gran crisis financiera y también inmobiliaria tuvo una de sus posibles causas en el mal funcionamiento y en la falta de control de ese mercado inmobiliario. No es de recibo y resulta inaudito que sigan sin aportar soluciones, que sigamos con un parque de alquiler privado muy escaso y con unos precios abusivos y sin disponer de un mínimo parque público social de alquiler para hacer frente, por lo menos, a las situaciones de emergencia social.

Acabo diciendo que esta moción lo único que pide es que cumplan con la Constitución y con las obligaciones internacionales. Esta moción no hace otra cosa sino insistir en la obligación del Estado de respetar y de proteger el derecho a la vivienda.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, senadora Garrido.

Se han presentado dos enmiendas en plazo, una del Grupo Popular y otra del Grupo Socialista.

Para la defensa de la del Grupo Popular, tiene la palabra la senadora Molina.

La señora MOLINA CIUDAD: Muchas gracias, presidente.

Nosotros hemos presentado una enmienda de modificación y, por lo que expone la senadora Garrido, creo que no están muy bien informados en este caso. El Gobierno ya expuso las actuaciones que está haciendo para cumplir las recomendaciones contenidas en ese dictamen del Comité de derechos económicos, sociales y culturales, de 20 de junio de 2017, sobre el derecho a la vivienda; como digo, ya expuso las actuaciones que le competen al Estado porque, como bien sabe, también hay competencias que corresponden a la Administración autonómica y local.

En relación con los puntos contenidos en esta moción, presentada por el Grupo de Podemos, tenemos que decir que estamos de acuerdo con muchos de ellos, como han podido ver en la enmienda presentada por el Grupo Popular, ya que o bien se ha trabajado sobre esos puntos, se está trabajando o incluso se contemplan dentro de este dictamen. Sí apuntamos alguna pequeña modificación para que la redacción quede en una posición más correcta.

Dicho esto, tenemos que recordarle que el Consejo General del Poder Judicial ha venido suscribiendo convenios de colaboración con diferentes gobiernos autonómicos, cuya finalidad no es otra que la de establecer un protocolo de actuación para aquellos supuestos que, con motivo de un desahucio derivado de un procedimiento de ejecución hipotecaria o de un desahucio por falta de pago de renta, se observe una situación de especial vulnerabilidad o de exclusión social. Así, si, a juicio de la autoridad judicial, se determina la conveniencia o necesidad de intervención, se comunicará a los servicios sociales del gobierno pertinente y estos lo trasladarán al organismo competente para que, previa realización de las comprobaciones que se consideren, la Administración autonómica o local, en su caso, pueda adoptar la decisión oportuna. En su caso, si se cumplen los requisitos exigidos, se incluye a los afectados en los programas de vivienda social. En esta línea podemos mencionar algún ejemplo de estos convenios, como puede ser el del Gobierno de Aragón y la Federación Aragonesa de Municipios, Comarcas y Provincias.

También hemos incluido en la enmienda los puntos 4, 5, 6 y 8, donde hacemos referencia a ese Plan estatal 2018-2021, ya que es una disposición que acaba de aprobarse y publicarse en el BOE, como conocerán, donde se regulan precisamente los programas de ayuda a las personas en situación de desahucio o lanzamiento de su vivienda habitual. Con este programa, además, se incentivará la colaboración público-privada de la que usted hablaba. Las ayudas al alquiler también se contemplan en

este plan y tienen el límite del 40 % de la renta, salvo para esos jóvenes menores de 35 años y mayores de 65, para los que se establece el límite en el 50 % de la renta. Asimismo, queremos recordarle que, por regla general, el límite de ingresos para unidades de convivencia no puede superar tres veces el IPREM; no obstante, si se trata de familias numerosas de categoría general o personas con discapacidad, este no superará cuatro veces el IPREM, y en casos especiales, familias numerosas o personas con discapacidad más severa, este umbral no superará cinco veces el IPREM. Asimismo, en este nuevo plan se prevé también la asistencia de un programa de fomento del parque de vivienda en alquiler de titularidad pública o privada.

Por último, queremos hacer referencia a lo que dicen en su moción sobre la lucha contra el acaparamiento y la obligación de ceder las viviendas vacías, porque tenemos que recordarle que la propiedad privada también es un derecho constitucional que ha de contemplarse.

Por lo tanto, a nosotros nos gustaría que recapacitasen y que tuviesen en cuenta la enmienda presentada por el Grupo Popular.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Turno para la defensa de la enmienda del Grupo Socialista, del senador Delgado Jiménez, que tiene la palabra.

El señor DELGADO JIMÉNEZ: Gracias, presidente.

Antes de nada, queremos decir que en el Grupo Parlamentario Socialista entendemos que los Estados firmantes del Pacto internacional de derechos civiles y políticos están obligados a garantizar los derechos que en dicho pacto se disponen y, en particular, en el caso que nos ocupa por la moción que se presenta, tienen la obligación de garantizar el derecho al acceso y al mantenimiento a la vivienda digna.

Aun estando de acuerdo con lo que dice ese dictamen, hemos presentado una enmienda de modificación porque no compartimos al cien por cien la forma en la que el Grupo Parlamentario Podemos dice dar cumplimiento a esas recomendaciones. Por eso, en el punto número 2 proponemos una modificación, porque entendemos que se han hecho leyes al respecto. En la Ley 1/2013, de 14 de mayo, se establecen medidas para reforzar la protección de los deudores hipotecarios, la reestructuración de la deuda y el alquiler social, a lo que cabe sumar algún decreto ley que lo complementa, por ejemplo, el último que está en vigor, el Real Decreto-ley 5/2017, de 17 de marzo. Ahora bien, aun estando estas normas en vigor, es cierto que tenemos que exigir al Estado que cumpla lo que se establece en ellas. Por eso entendemos que debe existir una coordinación entre administraciones para que, precisamente, se pueda ofrecer una alternativa habitacional cuando no la haya.

En cuanto a la modificación que proponemos del punto número 5, estamos de acuerdo con lo que dice ese dictamen del comité pero no compartimos totalmente lo que dice el Grupo Parlamentario Podemos en cuanto al cumplimiento de las recomendaciones. En particular, no compartimos el final del párrafo, que dice así —leo literal—: ... con el fin de prohibir y paralizar todos los desahucios a personas y familias en su primera y única vivienda y sin alternativa habitacional. Nosotros proponemos que se modifique y entendemos que debe ser el Estado el que, en última instancia, garantice el derecho a una vivienda adecuada, y para ello debe adoptar cuantas medidas legislativas y administrativas sean necesarias.

Por último, la modificación que proponemos del punto número 6 ya fue traída aquí y ya se debatió con ocasión de otra moción presentada también por el Grupo Parlamentario Podemos. No compartimos que esa obligatoriedad pueda suponer, en ningún caso, una expropiación forzosa de los inmuebles a sus propietarios. Por eso entendemos que deben impulsarse programas que reduzcan el número de viviendas deshabitadas. Asimismo, entendemos que debe ser a través del acuerdo con la Sareb, como ya dijimos con anterioridad, y con los grandes tenedores como se debe conseguir la puesta a disposición de las viviendas para su uso como alquileres sociales por parte de las administraciones autonómicas y locales.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Tiene la palabra la senadora Garrido para indicar si acepta o rechaza las enmiendas.

La señora GARRIDO GUTIÉRREZ: Gracias, presidente.

En primer lugar, en la defensa de la propuesta de enmienda del Grupo Popular se ha hecho alusión a que el Estado español ha respondido al dictamen del comité DESC sobre el derecho a la vivienda. Voy a leer un párrafo, que es lo más interesante de esa página y es lo que dice el Estado. Señala: El Reino

de España continúa avanzando, a través de sus distintas administraciones públicas, en dar solución y cobertura a los problemas vinculados a la vivienda con los máximos esfuerzos y recursos disponibles. Ahí lo dejo, sin más. Eso es lo más concreto que encontramos en la respuesta del Estado a ese dictamen.

En relación con la enmienda que el Grupo Popular presenta, la verdad es que agradezco mucho —y no suele ser habitual— el esfuerzo que se ha hecho en la redacción de esa enmienda e incluso comparto mayoritariamente su redacción. Es verdad que no la puedo aceptar porque supone la sustitución de mi moción —y lo digo en serio—, pero sí le animaría a presentar una moción con ese contenido porque seguro que abrimos un debate muy interesante; intentaríamos negociar algunos elementos y podríamos sacar adelante, por una vez, algo en relación con fortalecer el derecho a la vivienda que podría ser apoyado por todos los grupos de esta comisión. Por tanto, quede claro mi agradecimiento por el esfuerzo hecho en la presentación de la enmienda, aunque, como le he explicado, no la vayamos a aceptar.

En relación con el Partido Socialista, tengo que decir que no me sorprende el contenido de su enmienda. Sí me ha sorprendido la enmienda del Grupo Popular; de hecho, creo que es mucho más progresista y que con ella se ha defendido de una manera mucho más seria el derecho a una vivienda, y esto lo digo porque es verdad. Con el Partido Socialista volvemos a lo mismo, porque lo que usted me propone son cuestiones muy delicadas. Usted me está diciendo que no tenemos que reformar ni la Ley de arrendamientos urbanos ni la Ley de Enjuiciamiento Civil, que con lo que tenemos es suficiente. *(El señor Delgado Jiménez: No)*. Yo he entendido eso. Es necesario —y así lo han dicho diferentes organismos internacionales, muchas sentencias y la sociedad civil, que está organizada— y prioritario reformar la Ley de arrendamientos urbanos y la Ley de Enjuiciamiento Civil para garantizar, por supuesto, que los desahucios se hagan con el máximo nivel de garantías posible.

En resumen, en realidad con la enmienda que usted presenta lo que hace es un brindis al sol, porque al final se trata de dejar en manos de los poderes públicos o de las entidades financieras el cumplimiento o no cumplimiento de un derecho de obligado cumplimiento. Ni siquiera quiere reformar la LAU, ni siquiera se ha posicionado al lado de los desahucios sin alternativa habitacional, con lo cual tenemos una situación muy complicada en el Estado español en relación con el derecho a la vivienda y no nos podemos permitir, desde las diferentes organizaciones políticas, no hacer frente y poner encima soluciones, que pasan sí o sí por reformar la LEC y la Ley de arrendamientos urbanos y por conseguir que las viviendas vacías de las entidades financieras, que ya las hemos pagado, se pongan a disposición de aquellas personas que las necesitan de una manera urgente y no permanezcan vacías.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Pasamos al turno de portavoces.

Por el Grupo Mixto, tiene la palabra la senadora Domínguez de Posada.

La señora DOMÍNGUEZ DE POSADA PUERTAS: Gracias, presidente.

Al no compartir algunas de las cuestiones que nos traslada la moción, el sentido del voto será no.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Por el Grupo Nacionalista, tiene la palabra el senador Bagué.

El señor BAGUÉ ROURA: Gracias, señor presidente.

Compartimos el fondo de la cuestión, aunque deberíamos matizar algunos aspectos. En cualquier caso, vamos a votar favorablemente, subrayando la necesidad de respetar el marco competencial de las autonomías, que queda definido de una forma clara.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

En nombre de Esquerra Republicana, tiene la palabra la senadora Castel.

La señora CASTEL FORT: Gracias, presidente.

Porque entendemos que sí se respeta el tema competencial y en su exposición de motivos la moción, muy bien redactada, habla de la necesidad de adaptar la legislación española a los tratados internacionales, nuestro posicionamiento será votar a favor.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Turno ahora para Unidos Podemos. Tiene la palabra la senadora Garrido.

La señora GARRIDO GUTIÉRREZ: Gracias.

Por seguir ahondando un poco en el tema de la implementación y del ejercicio del derecho a la vivienda, diré que todas las administraciones públicas, en este caso las tres administraciones públicas, pero concretamente el Estado, dado el tema que nos toca, tienen diferentes maneras o instrumentos para materializar y crear las condiciones que permitan el ejercicio del derecho a la vivienda, y lo puede hacer a través de dos de los mecanismos. Por un lado, lo puede hacer aprobando un marco normativo que haga posible y factible el ejercicio de ese derecho a la vivienda por los ciudadanos y por las ciudadanas, y en relación con este mecanismo cabe recordar dos o tres cuestiones importantes. Que tenemos una Ley hipotecaria infame, abusiva con la parte más débil; así lo han dicho las diferentes sentencias de diversos tribunales europeos. Tenemos una legislación de arrendamientos urbanos, reformada en el 2013, que lo que hace es debilitar las garantías de los inquilinos y de las inquilinas, su seguridad, su estabilidad y que permite, además, precios abusivos, que están sufriendo ahora una gran mayoría social que no los puede pagar. Nos encontramos con una normativa de las Socimi que lo que hace es favorecer que los fondos buitres especulen con el alquiler. No voy a seguir, pero ese es el marco normativo que tenemos para el ejercicio del derecho a la vivienda, que como he dicho es una de las vías que tienen las administraciones públicas y el Estado para materializar este derecho.

El otro mecanismo es el de los planes estatales de vivienda. Como todas sabemos, el Estado lleva muchísimos años, cuarenta años por lo menos, aprobando planes de vivienda, y los planes estatales de vivienda son el instrumento fundamental para hacer política de vivienda. Como también todas sabemos, el viernes pasado el Consejo de Ministros aprobó el nuevo Plan estatal de vivienda 2018-2021. Tengo que decir de manera muy clara que este plan estatal es una burla a la ciudadanía. Es un plan que podemos denominar fantasma porque en realidad es como si no existiera, no tiene financiación, ni buena ni mala, sencillamente no la tiene. Y hablamos de 350 millones de euros. Si echamos un poco la vista atrás, veremos que en los últimos diez años ha habido una reducción del 75 % en los recursos que el Estado da para solucionar el problema de la vivienda, para hacer accesible a los jóvenes, a los mayores y a las familias españolas ese bien esencial que es la vivienda; el 75 %. Creo que no merece la pena ni detenerme con las declaraciones del ministro de Fomento en relación con la gran mentira de que habían aumentado los presupuestos. En fin, como digo, no me detengo.

Por lo tanto, estamos a años luz de parecernos a cualquier país europeo —ni siquiera estoy hablando de las grandes potencias— en cuanto a lo que dedicamos en un tema tan esencial como es la política de vivienda. Recuerden, el 0,03 % del PIB, es decir, el Estado destina migajas a solucionar la problemática residencial, a solucionar la situación de emergencia social que ahora sufren las personas más débiles en nuestro país.

Eso en cuanto a la financiación. En cuanto a las medidas que contiene ese plan estatal, cabe decir que de nuevo volvemos a lo mismo. El Estado confía en el mercado libre de vivienda para que solucione el acceso a un bien de primera necesidad. No propone ni una sola medida de intervención sobre el mercado, con lo cual este va a seguir funcionando en busca del máximo beneficio. Ni siquiera regula de una manera adecuada el uso de las viviendas subvencionadas con dinero público. No se apuesta por un alquiler público y seguimos con ayudas a la compra. Las ayudas a la compra para jóvenes menores de 35 años resulta una medida, por lo menos, extraña. Las ayudas al alquiler no tienen en cuenta la capacidad económica de las familias y, por lo tanto, lo poco que hay no se destina a aquellas más necesitadas; y aún resulta más grave que no se dé respuesta a las situaciones más urgentes, todavía estamos sin solucionar los desahucios sin alternativa habitacional.

Por último —y con esto acabo—, se olvida, por supuesto, de la perspectiva de género, ni una sola medida cabe destacar al respecto. Se olvida de las mujeres, de los hogares monoparentales, es decir, de las personas que, según las estadísticas y la realidad, hoy viven en una situación más precaria.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Es el turno del Grupo Socialista. Tiene la palabra el señor Delgado.

El señor DELGADO JIMÉNEZ: Gracias, presidente.

En primer lugar y por aclarar, yo en ningún momento he dicho en mi anterior intervención que no haya que modificar la Ley de arrendamientos urbanos ni la Ley de Enjuiciamiento Civil, todo lo contrario.

En el Grupo Parlamentario Socialista entendemos precisamente que hay que modificarlas para garantizar que todas esas personas que no tienen alternativa habitacional puedan tenerla. Es decir, el Estado está obligado a proteger a esas familias que no tienen alternativa habitacional.

A partir de ahí, tengo que decirle al Grupo Parlamentario Podemos que estamos de acuerdo con el fin que persigue su moción, aunque no compartimos —por eso presentamos esta enmienda— las coletillas que meten en cada una de las propuestas; es más, también hemos visto cómo repiten algunas de ellas, las repiten y ya se han debatido aquí.

Claro está —ya lo sé yo— que los Estados firmantes de ese pacto internacional tienen obligación de cumplirlo y, en los supuestos de desahucio, de ofrecer esa alternativa habitacional. Lo que también está claro es que con las políticas de vivienda del actual Gobierno no se ha protegido el acceso a la vivienda, sobre todo en el caso de los desahucios y de pérdida de la vivienda, como ha ocurrido durante todos estos años. Y eso es lo que dice precisamente el dictamen y por eso hace esas recomendaciones, porque precisamente el Estado no ha cumplido con su deber. Es más, el nuevo Plan estatal de vivienda 2018-2021 aprobado el pasado viernes no resuelve este tipo de problemas, precisamente porque el Gobierno no entiende ese carácter social de la vivienda como derecho fundamental, cuando deben ser precisamente el Estado y sus instituciones las que deben velar y proteger esos derechos.

Quiero decirles también —ya lo saben, porque es así— que esta misma moción se debatió ayer en el Congreso de los Diputados, y creo en la importancia de volver a repetir las cosas aquí. Quizá ya sepamos cuál va a ser el sentido del voto, si puede ser aprobada o no, pero lo cierto es que el posicionamiento de cada uno de los grupos que integramos esta Cámara se va a ver claramente reflejado. Es verdad, y lo vuelvo a reiterar, que a mí no me gusta repetir iniciativas que ya han sido debatidas en otro sitio y, en concreto, en la tarde de ayer.

En principio no compartimos al cien por cien las premisas contenidas en su moción y aun así, entendiendo la obligatoriedad que tiene el Estado de cumplir ese dictamen, votaremos a favor de su moción.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Por el Grupo Popular, tiene la palabra la senadora Molina.

La señora MOLINA CIUDAD: Muchas gracias, presidente.

En primer lugar, quiero decir que creo que otorgan competencias al Estado en materia de vivienda que corresponden a las comunidades autónomas. Dicho esto, nosotros compartimos la moción que presenta el Grupo de Podemos pero no tanto su contenido, al igual que no entendemos cómo no han podido aceptar nuestra enmienda, ya que es de modificación y no de sustitución, como ha dicho anteriormente.

Yo quiero pensar que no es así pero la conclusión que sacamos en el Grupo Popular es que cuando ustedes presentan esta moción, que no es la primera vez, no prestan atención o desconocen la legislación actual española, así como las medidas que se han aprobado en los últimos años —y aquí habló durante el Gobierno del presidente Rajoy—. Antes de presentar una moción es conveniente saber y conocer qué se está haciendo por parte de este Gobierno para paliar el problema de la vivienda, así como qué medidas se han tomado al respecto.

Usted decía que el Gobierno no había hecho nada. Pues bien, yo le podría hablar en este caso del Decreto 6/2012, del Código de Buenas Prácticas, del Fondo de vivienda, de la Ley 1/2013 de protección de deudores hipotecarios, del Real Decreto Ley 5/2012 de segunda oportunidad o del Real Decreto Ley 5/2017, que amplía la moratoria de desahucio hasta 2020, y que además tiene unas características que van a permitir a un número mayor de familias acogerse al mismo.

¿Qué se ha conseguido con este trabajo que ha ido realizando el Gobierno del presidente Rajoy? Una reducción de la ejecución hipotecaria, y podía darle algún dato, y es que entre julio y septiembre, con respecto al año 2016, hubo una reducción de un 60 %. Pero también le hablo de la garantía, que habrá a partir de ahora también, de los alquileres de vivienda a través de la aprobación del Plan Estatal de Vivienda. Y si usted lo hubiera leído detenidamente y lo hubiera estudiado, se habría dado cuenta también de que es el plan más social que se recuerda en este país. Incluye seis programas de alquiler. Concretamente, ayudas específicas para jóvenes, mayores y discapacitados, pero también para familias en peligro de vulnerabilidad; además el Estado pagará un 80 % del alquiler y las comunidades autónomas un 20 %. Hablaba también de inversión. La inversión prevista en este caso es de 1 443 000 euros y si se cuenta la inversión privada inducida puede alcanzar 4 000 millones de euros, lo que supondrá dar ayudas a más de 500 000 personas.



El objetivo es que nadie en este país se quede sin vivienda, y así lo ha querido siempre el Partido Popular. Ha trabajado duro para ello y sigue trabajando. Por lo tanto, para terminar, simplemente decirle que lo que deberíamos hacer es aunar esfuerzos y pensar realmente en la mejora de la sociedad española y de alguna manera, erradicar este problema que hoy se está tratando aquí evitando, en algunos casos, ese oportunismo que el Grupo de Podemos nos ha traído aquí al Senado.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

— MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A IMPLEMENTAR EL DESDOBLAMIENTO DEL TRAMO DE LA CARRETERA NACIONAL N-240 COMPRENDIDO ENTRE LLEIDA Y LES BORGES BLANQUES (LLEIDA).

(Núm. exp. 661/000894)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO NACIONALISTA PARTIT DEMÒCRATA (PDeCAT-CDC) - AGRUPACIÓN HERREÑA INDEPENDIENTE-COALICIÓN CANARIA (AHI/CC-PNC)

El señor PRESIDENTE: Pasamos a la última moción, del Grupo Parlamentario Nacionalista Partit Demòcrata-Agrupación Herreña Independiente-Coalición Canaria, por la que se insta al Gobierno a implementar el desdoblamiento del tramo de la carretera nacional N-240 comprendido entre Lleida y les Borges Blanques.

Tiene la palabra el senador Bagué.

El señor BAGUÉ ROURA: Perdón porque no lo habíamos comunicado, pero defiende la moción la senadora Rivero.

El señor PRESIDENTE: Perfecto.

Tiene la palabra.

La señora RIVERO SEGALÀS: Gracias, presidente.

La moción lo que pide es la duplicación, no el desdoblamiento de la 240. El tema que traemos hoy aquí no es un tema nuevo. Nos han oído hablar mucho de la N-240, son muchas e insistentes las iniciativas que hemos traído a esta Cámara intentando recoger el sentir, las necesidades y reclamaciones del territorio, intentando buscar soluciones. También han sido muchos los anuncios de compromiso por parte del Gobierno, que después no se han cumplido.

En la provincia de Lleida esto no solo nos pasa con la N-240, también con la 260 y la 230, sobre las que también hemos hablado mucho. La N-240, conocida como el eje Tarragona-San Sebastián, se encuentra prácticamente desdoblada en su totalidad, y es cierto que queda por resolver el tramo Lleida-Montblanc, del que les hablaré necesariamente, pero que no es el motivo en el que quiero centrar mi iniciativa. No por ello, ya les digo, es menos relevante e importante.

La N-240 es una vía que a su paso por Lleida supone la conexión entre el eje cantábrico y el eje mediterráneo, y es la única vía libre de peaje, que une Tarragona, su puerto, toda la industria petroquímica, con Lleida, su industria alimentaria, y además, es un corredor turístico, porque es el corredor que se usa habitualmente para llegar a la Costa Dorada.

Me centraré en hablarles del tramo de esta nacional, que discurre entre Lleida y les Borges Blanques, y lo haré con la esperanza de llegar a tener el apoyo de los distintos grupos parlamentarios para dar solución lo antes posible a un tema de alta siniestralidad, que nos lleva a lamentar pérdidas de vidas humanas. Esta alta siniestralidad no se debe a un solo punto negro en el recorrido; son unos cuantos en una vía donde circulan a diario más de 12 000 vehículos, de los cuales el 30 % son camiones. En los últimos ocho o nueve años son ya 30 las víctimas mortales y más de 300 los accidentes. Es, señorías, una vía conflictiva.

Les decía que a la alta densidad de tráfico hay que sumarle que se trata de una vía de un solo carril en cada sentido, con muchos episodios de niebla. Por lo tanto, tiene mala visibilidad e intersecciones por todo el recorrido. Puede sumar a todo ello, como ha pasado este año, que en casos de episodios de niebla muy densa, además, se corta la autopista y se desvían por esta vía los vehículos pesados que transportan materias también peligrosas. En el mes de enero hemos visto cruzar camiones con mercancías peligrosas por la ciudad de Lleida, una ciudad con más de 140 000 habitantes, aparte de todos los habitantes de las zonas rurales, que tienen sus servicios en esta ciudad. Esta carretera es por donde discurre además el



tráfico pesado que accede al polígono industrial de Lleida. Cogen esta salida porque la otra opción que tienen les obliga a hacer un giro que les supone más de 12 kilómetros, en caso de solo ida, y unos 25 en caso de ida y vuelta, además del coste en tiempo. Por lo tanto, los camiones suelen utilizar esta salida.

Esta problemática y la persistente reclamación por parte de los alcaldes de la zona vienen de lejos. Ya en 2008 el mundo local se une para reclamar soluciones y entonces ya se piden las rotondas para aliviar estos pasos a nivel tan peligrosos.

Desde entonces, ya lo hemos dicho, hemos presentado muchas iniciativas, incluso hemos acompañado a los alcaldes del territorio a exponer la problemática de viva voz. Y, ante estas reclamaciones, se hicieron por parte del ministerio algunas mejoras en los accesos y señalización, pero hemos visto que esto no aliviaba el problema ni disminuía la accidentabilidad.

Seguimos solicitando, como lo hacemos hoy, la construcción de las rotondas e incluso hemos arrancado compromisos que llegaron a plasmarse en partidas presupuestarias. Pero lo cierto es que, después de muchos más accidentes y de mucha insistencia, el ministerio se compromete en muchas ocasiones, pero esas partidas presupuestarias no se ejecutan.

Paralelamente el debate en el territorio va variando en función de los anuncios del ministerio y condicionado por la necesidad de poner freno a los accidentes. Por eso les decía que tenía que hablar necesariamente de la autopista porque el territorio ha evolucionado desde pedir un desdoblamiento de esta autopista, de este tramo que no está desdoblado, a pedir la liberación del peaje y dar solución al tráfico de los vehículos pesados para este tramo Lleida-Les Borges que ya tendrían una vía rápida y aliviaría este problema.

Les digo que en el territorio se ha ido variando en función de los anuncios porque en 2010 Fomento plantea liberar la autopista A-2 entre Lleida y Montblanc como alternativa a una autovía que estaba prometida para solucionar este tramo. Ya en 2012 los alcaldes de Juneda y Les Borges Blanques del PDeCAT reclaman como solución definitiva, por un lado, las rotondas del tramo Les Borges-Lleida y, por otro, liberar la autopista.

En 2013 mientras en esta Cámara pedíamos por parte de nuestro grupo la ejecución de las rotondas comprometidas, el ministerio instalaba semáforos intermitentes en las intersecciones, semáforos que tampoco han sido la solución.

Así, se han ido sucediendo compromisos y debate en el territorio. Cuando la ministra Pastor decía que no iba a ampliar la concesión de la autopista, el territorio decía: De acuerdo, vamos a solucionarlo con medidas paralelas y veremos si esta liberación de la autopista queda como definitiva. Pero al mismo tiempo Abertis aspiraba a renovar esta concesión.

Al final, como siguen los accidentes y todo este desorden en declaraciones y esta falta de compromisos, se crea una plataforma, la plataforma Prou Morts a la N-240, integrada por los ayuntamientos del territorio: Albi, Alberca, Artesa de Lleida, Les Borges, Castellldans, Cervià, La Floresta, Juneda, Lleida, La Pobra de Cérvoles, Vinaixa, y además integra también a la Cámara de Comercio de Lleida.

La mayoría de estos ayuntamientos son del PDeCAT, pero también de Esquerra y del PSC. Y también hay ayuntamientos independientes que se ponen de acuerdo. Y no solo ellos, también otras asociaciones como el Ateneu Garriguenc, vecinos de la zona y otras instituciones. El territorio lo tiene claro. Las formaciones políticas y estas asociaciones están de acuerdo en que la solución definitiva pasa por diferentes actuaciones sin que una sea sustituta de la otra. Todas ellas son necesarias.

Nosotros no hemos incluido según qué actuaciones en esta moción porque entendemos que no son un único paquete en su tramitación. Por ello, al necesario y tantas veces reclamado rescate de la A-2, inmediato rescato de la A-2, nosotros anteponemos, en esta iniciativa, el compromiso de solucionar el tramo Lleida-Les Borges, compromiso, por otro lado, anunciado e incumplido muchas veces.

Ya les decía que hemos acompañado en muchas ocasiones a los alcaldes. En 2015 acompañamos a los alcaldes, por aquel entonces ya contábamos 20 víctimas mortales. Y los alcaldes anunciaban cortes en la carretera si no eran atendidos por el ministerio. Hicimos de puente, les acompañamos al ministerio, fuimos bien atendidos, y el secretario general de Infraestructuras se comprometió a incluir la duplicación de Les Borges-Lleida en los presupuestos de 2016, la adjudicación de la rotonda de Margalef, que de todas las que llevamos reclamando desde 2008 es la única que se hizo en 2016, y la licitación de las tres rotondas restantes en Juneda. En esta reunión se nos negó la gratuidad de la autopista que pedíamos, pero se comprometieron a no alargar esta concesión que finaliza en 2021.

En junio de 2017 nuevamente acompañé a los alcaldes del territorio al ministerio. De nuevo fuimos bien recibidos por el secretario general de Infraestructuras y el director general de Carreteras y en este caso se nos dijo que estaban estudiando negociar el desvío de camiones a la autopista y bonificaciones.

Desconozco si estas bonificaciones eran del cien por cien o menos. En alguna ocasión se habían implementado al cincuenta por ciento y no resultaron efectivas. Se comprometieron a licitar durante 2017 las tres rotondas de Juneda. Se comprometieron también a que el proyecto de duplicación, en fase 1, 11 kilómetros Lleida-Les Borges, y en fase 2, 8 kilómetros variante de Juneda, estuviera licitado antes de septiembre de 2017. Y se comprometieron a que en 2020 acabarían estas obras.

Como algunos de los plazos no se han cumplido, les digo lo mismo que dije al salir de la reunión. Salimos contentos con el compromiso del ministerio, pero, al mismo tiempo, recelosos porque hay incumplimientos históricos respecto de estas obras.

Nuestro mismo compromiso con el territorio nos hizo trasladar la problemática y darles voz en esta Cámara, otra vez con más iniciativas, pero también nos comprometimos con los alcaldes a hacer el seguimiento. Por eso hemos traído esta iniciativa. Nos gustaría tener el compromiso renovado para que esta vez sea una realidad. No pararemos de reiterarnos, como hemos hecho siempre, hasta que sea una realidad, como hicimos con la rotonda de Margalef, que tan insistentemente fue reclamada por mi compañero, entonces senador, Ramon Alturo, que en el territorio lo conocían como el hombre-rotonda. Esta la consiguió y no tenemos que reclamarla, pero queremos tener las otras.

Por ello, al margen de los compromisos del Gobierno de estudiar liberar el peaje Lleida-Montblanc también teníamos interés por conocer los plazos de ejecución de las obras del Coll de Lilla. Les explico por qué lo incorporamos. Lo hicimos porque cuando estaba preparando esta iniciativa vimos el anuncio de un cambio de proyecto y teníamos interés en que la comunicación Lleida-Tarragona acabe y saber cuándo acabará. Las obras que se estaban llevando a cabo parece que se iban a paralizar y lo único que pedíamos era una calendarización para saber en cuánto tiempo más iba a afectar.

Pedimos el compromiso para 2020 de la duplicación Lleida-Les Borges Blanques en sus dos fases, 11 kilómetros Lleida-Les Borges, 8 kilómetros de la variante de Juneda...

El señor PRESIDENTE: Señoría, vaya terminando, por favor. Lleva el doble de tiempo.

La señora RIVERO SEGALÀS: ... las tres rotondas de Juneda que vienen reclamándose desde 2008. Por ello, les pido que apoyen esta iniciativa que quiere dar solución a un problema que lamentablemente no puede esperar. No sé trata únicamente de un tema de oportunidad, que también, sino que queremos una calendarización seria y prioritaria porque se trata de un tema de seguridad.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

La moción habla de implementar el desdoblamiento, que es lo que pone en la moción. Usted dice que no era desdoblamiento, que era duplicación. Yo lo que digo es que lo que pone por escrito es desdoblamiento, salvo que lo tengamos mal la letrada y yo.

La señora RIVERO SEGALÀS: Lo que pedimos es duplicación, que es distinto.

El señor PRESIDENTE: Aclarado.

Se han presentado dos enmiendas en plazo, una del Grupo Popular y otra del Grupo Parlamentario Unidos Podemos.

Para la defensa de la enmienda del Grupo Popular, tiene la palabra el senador don Antonio Romero.

El señor ROMERO SANTOLARIA: Muchas gracias, señor presidente. Como decía la portavoz, la senadora Rivero, efectivamente es una moción reiterativa. Yo creo que bastaría con reproducir la transcripción de debates anteriores y sería suficiente porque poco más vamos a poder incorporar de lo que no hayamos hablado en los últimos años.

Ya que está al lado de mi provincia, al lado de Huesca, al lado de Aragón, permítanme la expresión, le admiro su tozudez, en el buen sentido de la palabra, y el tesón que pone en el tema. Ha hecho una magnífica y una detallada exposición de las cuestiones que a usted le han parecido más sugerentes, pero me gustaría matizar algunas. Voy a intentarlo. No sé si podré detallarlo como usted, pero al menos lo voy a intentar.

Sabe que desde el Gobierno se está apostando por la autovía 27, que es una vía alternativa de gran capacidad y seguridad para la nacional 240 entre Tarragona y Montblanc, que a su vez enlazaría con la AP-2. El objetivo prioritario para los próximos años también es la mejora del estado de la carretera N-240, aumentando la capacidad y mejorando, cómo no, la seguridad vial.

Actualmente, como usted conoce, ya está en servicio el tramo más prioritario de la A-27 entre Tarragona y Valls, el que más tráfico tendría que soportar. Eran tres tramos abiertos entre 2013 y 2015, quedando dos pendientes: uno en fase de obra y otro de proyecto. Y, como usted hace referencia, en el tramo Montblanc-Lleida se ha dado por finalizada la redacción del estudio informativo de esa nueva autovía al considerarse que se trata de una solución ineficiente por su alto coste y al ir en paralelo a la AP-2.

En cuanto a las mejoras de la N-240, que luego detallaré, quiero decir que en el tramo de la A-27 Tarragona-Montblanc están en servicio actualmente 22 kilómetros con una inversión, desde 2012, de más de 110 millones de euros. Se ha retomado en noviembre de 2016 la variante de Valls y Montblanc que se encontraba paralizada, como usted bien conoce, desde 2010. Ha sido este Gobierno el que las volvió a poner en marcha.

Ha hecho usted referencia a la variante Valls-Montblanc. Actualmente se encuentra pendiente de informe del Consejo de Obras Públicas el proyecto modificado, que ya fue aprobado técnicamente el 22 de diciembre de 2017. Como supera el 20 % del presupuesto, está rondando el 35,64 %, el 35 %, el 36 %, no se pueden continuar las obras hasta que no se tenga ese informe favorable del Consejo de Obras. El 36 %, aproximadamente, es para resolver, entre otras cuestiones, la problemática geotécnica del túnel del Coll de Lilla.

Además de esto, está previsto también licitar la redacción del proyecto para duplicar la calzada de la variante de Montblanc, de manera que se produzca una adecuada conexión entre la autovía de la A-27, la autopista AP-2 y la N-240 en ese entorno.

Como sabe, la carretera N-240, y hemos hecho referencia a ello, discurre sensiblemente paralela a la autopista de peaje, a la AP-2. Y dentro de la estrategia para mejorar la seguridad vial entre Montblanc y Lleida se van a abordar, a corto plazo, —digo, se abordó ya a corto plazo— la construcción de la glorieta de Margalet y se encuentra en redacción el proyecto de tres glorietsas en Juneda a las que usted ha hecho referencia.

Como actuación a más largo plazo, en el tramo más cercano a Lleida de la N-240 y dada la mayor intensidad de tráfico, —usted ha hecho referencia aquí— en octubre de 2017 se ha licitado un contrato para redactar el estudio informativo denominado «Aumento de capacidad de la N-240 entre las Borges Blanques y Lleida».

Este tránsito no se realiza —y se lo debo de reconocer— en las mejores condiciones de seguridad actualmente, faltaría más. No vamos a negar lo que es innegable. Pero por ello también se plantea la redacción de un estudio informativo para aumentar la capacidad y seguridad vial en esa vía, en la N-240 y en ese ámbito, que pasará probablemente sin que ello invalide la posibilidad de plantear otras alternativas en ese estudio informativo al que le hacía referencia.

Pasará, como digo, por proyectar una carretera de nuevo trazado entre la variante de las Borges Blanques y un punto a determinar una vez superada la población de Juneda, lo cual también incluiría la variante de Juneda. Y duplicar, como usted decía antes, la calzada actual de la N-240 desde el entronque con la citada variante hasta la glorieta de entrada a Lleida.

El Grupo Popular ha presentado una enmienda a la moción que, fundamentalmente, como hemos hablado y comentado, y además se lo agradezco, trata el tema de la urgencia y del calendario que usted demanda. Creo que, de alguna manera, recoge todo lo que usted plantea y en lo que ya se está trabajando, por lo que la someto a su consideración y espero que sea aceptada.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, senador Romero.

Turno para la enmienda del Grupo Podemos.

Tiene la palabra la senadora Freixanet.

La señora FREIXANET MATEO: Sí, es una enmienda de adición. Es para incluir dos nuevos puntos. Un punto 4 que diría: «Instar al Gobierno a la bonificación de forma urgente del 100 % del peaje de la AP-2 entre Soses y Montblanc para el tráfico de vehículos de todo tipo, de manera que sea la vía ordinaria de comunicaciones y transportes».

Y un segundo punto, que sería el 5, para instar al Gobierno a iniciar el rescate definitivo del tramo entre Soses y Montblanc con Abertis, puesto que el rescate es la única medida inmediata y efectiva para evitar la alta siniestralidad de la N-240, la más económica y ecológica, y tiene el máximo consenso institucional y social en el territorio.

Es decir, estos dos puntos que presentamos pretenden incluir en el redactado algo que ya está aprobado en el Congreso de los Diputados desde febrero de 2017, por lo cual entendemos que debería poder incluirse.

El tramo de la N-240 tiene muchísimo tráfico y un alto grado de siniestralidad mientras que, en paralelo, transcurre la AP-2, que no ocupa ni de lejos toda su capacidad. Por ese motivo y porque según estudios realizados habría un ahorro considerable y porque medioambientalmente sería menos lesivo, entendemos que la manera óptima de solucionar el problema que aquí encaramos es, sin ninguna duda, la liberación del peaje.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.  
Turno de aceptación o rechazo de las enmiendas.  
Tiene la palabra la senadora Rivero.

La señora RIVERO SEGALÀS: Gracias, señoría.  
Voy a empezar primero por el Grupo Parlamentario de Podemos. No tengo ningún inconveniente en incluir estos dos puntos.

Usted sabe, y lo he intentado desarrollar en la iniciativa, que es unánime el sentir del territorio de que la solución pasa por esto. En primer lugar, porque es más económico, es mucho más sostenible y también mucho más rápido. Porque daría solución inmediata a la problemática, evidentemente, mucho mejor que hacer un desdoblamiento. De ahí, importante, lo de desdoblamiento y duplicar.

No queremos un desdoblamiento, a pesar de que este eje está desdoblado casi en su totalidad, pero pensamos que, ya que llegamos tarde, tenemos que hacer la solución que es mejor. Está a punto de caducar la concesión. Queremos, lo ha pedido mi grupo parlamentario y otros grupos que también tienen presencia en el territorio, en el congreso y aquí, que sea inmediato. Por lo tanto la acepto, aunque no desvirtúa para nada aunque ya le digo que yo no lo ponía porque lo que quería es centrar el compromiso y que una cosa no condicionara la otra. Ningún problema.

Senador Romero, yo le agradezco su tono y el hecho de haber podido contrastar. Usted sabe, porque aunque viva en Aragón frecuenta las *terres* de Lleida, perfectamente que no es un capricho traer este problema aquí para intentar buscarle una solución. Soy tozuda, me lo tomo con cariño porque lo soy, y además soy montañesa y si los montañeses no somos tozudos no sobrevivimos, pero lo soy y lo continuaré siendo.

No le puedo aceptar esta enmienda, con todo el cariño, aunque se lo he puesto fácil. He presentado una moción con la que he intentado solo encontrar la reafirmación de un compromiso, ya que aquellos compromisos que se consiguieron cuando yo personalmente acompañé a los alcaldes se estaban incumpliendo en algunos de los plazos. Yo puedo entender que haya plazos que se tengan que modificar porque hay cosas sobrevenidas y que no dependan de falta de voluntad, pero dicho esto, cuando esto pasa, hay que tener una previsión de cuándo van a tener una solución y cuándo se van a hacer las obras.

No le he puesto plazos yo en mi moción porque le tendía esa mano a que usted reafirmara este compromiso y dijera algo más de lo que digo yo. Por tanto, sintiéndolo mucho y entendiéndolo que es cierto que se están haciendo cosas, solo faltaría, hay que atender al territorio y a sus necesidades porque su obligación hacerlo, no puedo aceptarla porque creo que no suma ni añade más a mi moción, sino que, al contrario, yo creo que la rebaja. Lo que queremos no es solo que continúen trabajando, sino que lo hagan a otro ritmo y que cumplan los compromisos.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señora Rivero.  
Turno de portavoces.  
Por el Grupo Mixto, tiene la palabra la senadora Domínguez de Posada.

La señora DOMINGUEZ DE POSADA PUERTAS: Para manifestarse el sentido del voto que será negativo.

El señor PRESIDENTE: Gracias señoría.  
Turno para el Grupo Nacionalista. (*Denegaciones*).  
Turno de Esquerra.  
Tiene la palabra la senadora Castel.

La señora CASTEL FORT: Gracias presidente. No voy a añadir mucho más porque la senadora Rivero ya ha hecho una detallada exposición de las reiteradas necesidades históricas del territorio y que son de justicia.

Pero sí señalar que nosotros vamos a dar apoyo a la moción porque en lugar de hablar de desdoblamiento, que sería cuando realmente se está construyendo la nueva infraestructura, habla de duplicación, que es doblar la capacidad de las infraestructuras existentes, que es de necesidad porque se trata del corredor del Ebro, del corredor que enlaza todas las ciudades como Zaragoza, Lleida, la parte de Navarra con Tarragona, el puerto, su *cluster*, etcétera. Ya lo ha explicado la senadora Rivero, por tanto, de gran importancia económica para el territorio que lo recose y que lo une.

Nosotros hemos reivindicado la finalización de la A-27 como parte de este corredor también históricamente y reivindicamos que se finalice ya el túnel del Coll de Lilla, por lo tanto, entra dentro de nuestras reivindicaciones.

Es cierto que nosotros somos más partidarios de liberar los peajes de la A-2, igual que de la A-7 porque entendemos que se trata de una infraestructura que daría disponibilidad inmediata, y además tiene importantes impactos medioambientales en el sentido de que tiene más ventajas. Por lo tanto, dicho esto, nuestra posición, por supuesto, es de apoyo a la moción.

El señor PRESIDENTE: Gracias señoría.  
Turno ahora para Unidos-Podemos.  
Tiene la palabra la senadora Freixanet.

La señora FREIXANET MATEO: Lamentablemente el problema de la N-240 no es nuevo, ni ajeno a la polémica o a la falta de consenso a lo largo de los años.

Si estuviera aquí mi compañera Sara Vilà, ella lo ha vivido de primera mano, yo creo que les podría decir que cada uno ahí ha servido a los intereses que más les ha interesado, algunos a las concesionarias, otras, nosotras, a solucionar el problema de forma definitiva y sostenible.

Ahora parece que existe el consenso necesario en el territorio para enfocar medidas que eviten más accidentes en la carretera, y quiero agradecerle a la señora Rivero que haya aceptado nuestra enmienda, que ha sido incorporada y que esa sea la perspectiva con la que vayamos a trabajar.

Nuestro voto será favorable.

El señor PRESIDENTE: Gracias señoría.  
Turno para el Grupo Socialista.  
Tiene la palabra el senador Oñate.

El señor OÑATE MARÍN: Gracias, señor presidente.

Si el Ministerio de Fomento tuviera establecido algún sistema de estándares para planificar sus inversiones, las actuaciones deberían ser de oficio, porque este es un caso claro para una intervención de este tipo. La señora Rivero casi que ha hecho una *master class* sobre la N-240. Poco podemos añadir nosotros; si acaso podríamos decir que este tipo de obra es de gran utilidad por el volumen de tráfico. Ya se ha explicado aquí que la conexión Cantábrico-Mediterráneo tiene un tráfico de 10 000 vehículos, de los cuales el 40 % son pesados, con lo que eso significa. La carretera es de alta siniestralidad. Ha habido 29 muertes en un espacio corto de tiempo. Además, el coste, si pensamos en el volumen de dinero que suele manejar Fomento, es relativamente bajo y, por tanto, la inversión es de gran rentabilidad.

Para finalizar, diré que una de las dos propuestas que ha hecho el Grupo de Unidos Podemos y que usted ha aceptado, la del rescate, nos hace dudar; nos preguntamos, en concreto, en qué momento se puede hacer un rescate de una autopista. No obstante, la contundencia de los argumentos del cuerpo principal de la moción nos hace inclinarnos definitivamente por el voto favorable, aún con esta advertencia.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.  
Por el Grupo Popular, tiene la palabra el senador Romero.

El señor ROMERO SANTOLARIA: Muchas gracias, señor presidente.

La moción que plantean habla de urgencia versus calendario, temporalidad y —añado yo— aprobación de Presupuestos Generales del Estado. Señora Rivero, las urgencias se hacen al momento, pero los milagros lamentablemente requieren más tiempo. No obstante, intuyo que, como en la moción ha hablado de que es urgente una partida presupuestaria para la mejora de la N-240 y de la A-27, en coherencia con lo que ha dicho aquí, y dado que esas partidas aparecen en los presupuestos de 2010, votarán a favor de los mismos, cuando se presenten. Porque sin dinero difícilmente se pueden hacer las obras.



Me decía, además, que me lo había puesto fácil en la moción. Pues mire, sí, si hubiéramos quitado la urgencia y el calendario; si así hubiera sido probablemente nuestro voto hubiera ido en otro sentido; pero al aceptar usted las enmiendas del Grupo Parlamentario Podemos no podemos votar a favor, porque pensamos, a diferencia de lo que han dicho, que no supone ningún ahorro, sino más bien un coste económico elevado. La senadora Vilà tiene la contestación del Gobierno que detalla el importe; costaría 64 o 65 millones anuales, unos 250 millones de aquí a la finalización de la concesión, que es el 31 de agosto de 2021.

También quiero resaltar que de forma conjunta —lo ha dicho usted— se ha pedido a la Generalitat de Cataluña que estudie las medidas que habrían de tomarse para desviar los vehículos pesados de la autopista AP-2 entre Les Borges Blanques y Montblanc, para lo cual habría que dar compensaciones en forma de bonificación.

Como le he dicho antes, este Gobierno tiene previsto la licitación de un estudio informativo que defina las diferentes alternativas viables para aumentar la capacidad y mejorar las condiciones de explotación de esa carretera 240 entre Les Borges Blanques y Lleida. Además, como somos conocedores de que hay que mejorar la fluidez del tráfico y su seguridad, se ha pensado en la construcción de esas tres glorietas a las que ya hemos hecho referencia en algunas ocasiones.

También le diré algo evidente, que el Gobierno tiene unas limitadas disponibilidades económicas y presupuestarias, y que, por tanto, está haciendo en estas vías las actuaciones que le permiten sus propias disponibilidades presupuestarias. Pero usted sabe —y lo ha dicho aquí— que el Gobierno tiene un compromiso y que lo va a cumplir. Usted estuvo en la reunión que mantuvieron el pasado verano con los alcaldes de la zona en el ministerio; una, reunión que, según declaraciones de uno de los presentes en esa reunión, que a la sazón es alcalde un municipio y portavoz de la plataforma *Prou Morts*, dejó a muchos satisfechos. Cada vez que hemos planteado aquí la mejora de una vía —hoy lo hemos vuelto a hacer— se habla de la siniestralidad. Yo creo que la cuestión es muy importante, por lo que debemos paliar la siniestralidad y mejorar los datos. Y me parece bien que se haga. Porque también para nosotros la seguridad es fundamental, pero le digo una cosa, con respeto y con cariño, que se lo pida, con la misma intensidad y vehemencia con que lo pide aquí, con que se lo pide al Gobierno central, también a su comunidad autónoma, a la Generalitat. Porque según un estudio del Eurorad, de los 10 tramos que tienen mayor riesgo de accidentes en Cataluña, cuatro son de titularidad de la Generalitat y cinco de las diputaciones provinciales de la comunidad autónoma. Por eso, le diré, como el refranero español es muy rico, que a Dios rogando y con el mazo dando, señora Rivera. Y por supuesto, que hay que mejorar la N-240, pero la solución no pasa por liberalizar autopistas a capricho. Por tanto, vamos a seguir teniendo, en esto de las carreteras, racionalidad y criterio y a seguir trabajando para mejorar la N-240 y para que la A-27 sea una realidad lo antes posible y lo sea en todo su trazado.

Por todo lo expuesto, y porque han incorporado las enmiendas sobre la liberalización y el rescate de la AP-2, nos vemos imposibilitados de votar a favor, por lo cual votaremos en contra.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Tal y como acordamos al principio de la comisión, vamos a votar por el orden que estaba en la convocatoria inicial. Pues, si los portavoces no tienen inconveniente, comenzamos las votaciones ahora.

- MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A LA ADOPCIÓN DE DETERMINADAS MEDIDAS PARA MEJORAR LA CONEXIÓN POR FERROCARRIL CON ALMERÍA. (*Votación*).  
(Núm. de exp.661/000240)  
AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

El señor PRESIDENTE: Vamos con la primera moción. Moción por la que se insta al Gobierno a la adopción de determinadas medidas para mejorar la conexión por ferrocarril con Almería. Era del Grupo Parlamentario Socialista y la votamos en los términos de la enmienda transaccional.

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 26.*

El señor PRESIDENTE: Queda aprobada por unanimidad.

# DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 244

14 de marzo de 2018

Pág. 39

- MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A LA REALIZACIÓN Y DOTACIÓN PRESUPUESTARIA PARA DIVERSAS ACTUACIONES EN LA AUTOVÍA B-40, EN CATALUÑA. (*Votación*).  
(Núm. exp. 661/000455)  
AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

El señor PRESIDENTE: Votamos la segunda moción. Moción, del Grupo Parlamentario Mixto, por la que se insta al Gobierno a la realización y dotación presupuestaria para diversas actuaciones en la autovía B-40, en Cataluña. Se vota en los términos de la enmienda del Grupo Popular.

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 23; en contra, 3.*

El señor PRESIDENTE: Queda aprobada.

- MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A FINALIZAR LA INSTALACIÓN DE PANTALLAS ACÚSTICAS EN LA AUTOVÍA A-7 A SU PASO POR LA CIUDAD DE TARRAGONA. (*Votación*).  
(Núm. exp. 661/000560)  
AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO DE ESQUERRA REPUBLICANA

El señor PRESIDENTE: Vamos con la tercera. Moción, de Esquerra Republicana, por la que se insta al Gobierno a finalizar la instalación de pantallas acústicas en la autovía A-7 a su paso por la ciudad de Tarragona. Se vota en los términos de la enmienda transaccional.

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 26.*

El señor PRESIDENTE: Queda aprobada por unanimidad.

- MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A CONTINUAR IMPULSANDO LA EJECUCIÓN DE LA VARIANTE ENTRE BEAS Y TRIGUEROS, EN LA PROVINCIA DE HUELVA, PARA CONTINUAR CON EL DESDOBLE DE LA CARRETERA NACIONAL N-435. (*Votación*).  
(Núm. exp. 661/000770)  
AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO

El señor PRESIDENTE: Moción, del Grupo Parlamentario Popular, por la que se insta al Gobierno a continuar impulsando la ejecución de la variante entre Beas y Trigueros, en la provincia de Huelva, para continuar con el desdoble de la carretera nacional N-435. Se vota en sus propios términos.

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 23; abstenciones, 3.*

El señor PRESIDENTE: Queda aprobada.

- MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A LA ADOPCIÓN DE DETERMINADAS MEDIDAS PARA REVERTIR LA FALTA DE CALIDAD DEL SERVICIO EN DIVERSAS LÍNEAS FERROVIARIAS DE LA PROVINCIA DE TOLEDO, ASÍ COMO A LA IMPLANTACIÓN DE UN PUERTO SECO Y UNA PLATAFORMA LOGÍSTICA EN TALAVERA DE LA REINA. (*Votación*).  
(Núm. exp. 661/000835)  
AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

El señor PRESIDENTE: Moción, del Grupo Parlamentario Socialista, por la que se insta al Gobierno a la adopción de determinadas medidas para revertir la falta de calidad del servicio en diversas líneas ferroviarias de la provincia de Toledo, así como a la implantación de un puerto seco y una plataforma logística en Talavera de la Reina. Se vota en sus propios términos.

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 9; en contra, 15; abstenciones, 1.*

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.

- MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO AL CUMPLIMIENTO DEL DICTAMEN DEL COMITÉ DE DERECHOS ECONÓMICOS, SOCIALES Y CULTURALES DE LA ORGANIZACIÓN NACIONAL DE LAS NACIONES UNIDAS (ONU) DE 20 DE JUNIO DE 2017, SOBRE EL DERECHO A LA VIVIENDA. (*Votación*).  
(Núm. exp. 661/000889)  
AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA

El señor PRESIDENTE: Moción, del Grupo Podemos, por la que se insta al Gobierno al cumplimiento del dictamen del comité de derechos económicos, sociales y culturales de la organización nacional de las naciones unidas (ONU) de 20 de junio de 2017, sobre el derecho a la vivienda. Se vota en sus propios términos.

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 10; en contra, 16.*

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.

- MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A IMPLEMENTAR EL DESDOBLAMIENTO DEL TRAMO DE LA CARRETERA NACIONAL N-240 COMPRENDIDO ENTRE LLEIDA Y LES BORGES BLANQUES (LLEIDA). (*Votación*).  
(Núm. exp. 661/000894)  
AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO NACIONALISTA PARTIT DEMÒCRATA (PDeCAT-CDC) - AGRUPACIÓN HERREÑA INDEPENDIENTE-COALICIÓN CANARIA (AHI/CC-PNC)

El señor PRESIDENTE: Moción por la que se insta al Gobierno a implementar el desdoblamiento del tramo de la carretera nacional N-240 comprendido entre Lleida y les Borges Blanques (Lleida). Como ya se corrigió, donde dice «desdoblamiento» ha de decir «duplicación». Queda hecha la corrección entonces. La moción es del Grupo Parlamentario Nacionalista Partit Demòcrata (PDeCAT-CDC)-Agrupación Herreña Independiente-Coalición Canaria. Se vota en los términos de la enmienda de Unidos Podemos.

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 10; en contra, 16.*

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.  
Señorías, se levanta la sesión.

*Eran las catorce horas y cuarenta minutos.*