



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES

SENADO

XII LEGISLATURA

Núm. 365

13 de noviembre de 2018

Pág. 1

COMISIÓN DE FOMENTO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JOSÉ CRESPO IGLESIAS

Sesión celebrada el martes, 13 de noviembre de 2018

ORDEN DEL DÍA

PREGUNTAS PARA RESPUESTA ESCRITA RECONVERTIDAS EN PREGUNTAS ORALES EN COMISIÓN

TRAMITACIÓN AGRUPADA

Contestación del Gobierno a

- Pregunta sobre el número de personas que han necesitado atención médica o sanitaria en los aeropuertos del Estado durante los veinte últimos años.
(Núm. exp. 681/002956)
Autor: IÑARRITU GARCÍA, JON (GPMX)
- Pregunta sobre el número de personas que han resultado gravemente heridas en los aeropuertos del Estado durante los veinte últimos años.
(Núm. exp. 681/002957)
Autor: IÑARRITU GARCÍA, JON (GPMX)
- Pregunta sobre el número de personas que han fallecido en los aeropuertos del Estado durante los veinte últimos años.
(Núm. exp. 681/002958)
Autor: IÑARRITU GARCÍA, JON (GPMX)
- Pregunta sobre la evolución experimentada por el personal sanitario y médico de Aena, S.A. para dar servicio en cada aeropuerto durante los veinte últimos años.
(Núm. exp. 681/002959)
Autor: IÑARRITU GARCÍA, JON (GPMX)

TRAMITACIÓN INDIVIDUAL

Contestación del Gobierno a

- Pregunta sobre la razón por la que hay personas que están accediendo a las salas de autoridades de los aeropuertos de Aena, S.A. sin ostentar el cargo que les daría opción a ello.
(Núm. exp. 681/003005)
Autor: IÑARRITU GARCÍA, JON (GPMX)

TRAMITACIÓN INDIVIDUAL

Contestación del Gobierno a

- Pregunta sobre cuando tiene previsto el Ministerio de Fomento responder a las peticiones del Ayuntamiento de Valencia para la rehabilitación de la Torre Miramar.

(Núm. exp. 681/003164)

Autores: NAVARRETE PLA, JORDI (GPMX) y MULET GARCÍA, CARLES (GPMX)

TRAMITACIÓN INDIVIDUAL

Contestación del Gobierno a

- Pregunta sobre el número de avistamientos de buitres registrados desde el día 1 de enero de 2017 por el Servicio de Control Aéreo del aeropuerto de Bilbao (Bizkaia), con indicación de las medidas adoptadas.

(Núm. exp. 681/003203)

Autor: IÑARRITU GARCÍA, JON (GPMX)

TRAMITACIÓN INDIVIDUAL

Contestación del Gobierno a

- Pregunta sobre el tipo de peaje previsto por el Gobierno una vez recuperada la gestión de la autopista AP-7.

(Núm. exp. 681/003208)

Autor: MULET GARCÍA, CARLES (GPMX)

TRAMITACIÓN AGRUPADA

Contestación del Gobierno a

- Pregunta sobre el número de estaciones de la red ferroviaria de cercanías de Zaragoza que cuentan con aparcabicis, con indicación de las previsiones existentes con respecto a su ampliación en los dos próximos años.

(Núm. exp. 681/003261)

Autor: FREIXANET MATEO, MARIA (GPPOD)

- Pregunta sobre el número de estaciones de la red ferroviaria de cercanías de Valencia que cuentan con aparcabicis, con indicación de las previsiones existentes con respecto a su ampliación en los dos próximos años.

(Núm. exp. 681/003262)

Autor: FREIXANET MATEO, MARIA (GPPOD)

- Pregunta sobre el número de estaciones de la red ferroviaria de cercanías de Sevilla que cuentan con aparcabicis, con indicación de las previsiones existentes con respecto a su ampliación en los dos próximos años.

(Núm. exp. 681/003263)

Autor: FREIXANET MATEO, MARIA (GPPOD)

- Pregunta sobre el número de estaciones de la red ferroviaria de cercanías de Donostia/San Sebastián (Gipuzkoa) que cuentan con aparcabicis, con indicación de las previsiones existentes con respecto a su ampliación en los dos próximos años.

(Núm. exp. 681/003264)

Autor: FREIXANET MATEO, MARIA (GPPOD)

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 365

13 de noviembre de 2018

Pág. 3

- Pregunta sobre el número de estaciones de la red ferroviaria de cercanías de Santander (Cantabria) que cuentan con aparcabicis, con indicación de las previsiones existentes con respecto a su ampliación en los dos próximos años.
(Núm. exp. 681/003265)
Autor: FREIXANET MATEO, MARIA (GPPOD)
- Pregunta sobre el número de estaciones de la red ferroviaria de cercanías de Murcia y Alicante/Alacant que cuentan con aparcabicis, con indicación de las previsiones existentes con respecto a su ampliación en los dos próximos años.
(Núm. exp. 681/003266)
Autor: FREIXANET MATEO, MARIA (GPPOD)
- Pregunta sobre el número de estaciones de la red ferroviaria de cercanías de Málaga que cuentan con aparcabicis, con indicación de las previsiones existentes con respecto a su ampliación en los dos próximos años.
(Núm. exp. 681/003267)
Autor: FREIXANET MATEO, MARIA (GPPOD)
- Pregunta sobre el número de estaciones de la red ferroviaria de cercanías de Cádiz que cuentan con aparcabicis, con indicación de las previsiones existentes con respecto a su ampliación en los dos próximos años.
(Núm. exp. 681/003268)
Autor: FREIXANET MATEO, MARIA (GPPOD)
- Pregunta sobre el número de estaciones de la red ferroviaria de cercanías de Bilbao (Bizkaia) que cuentan con aparcabicis, con indicación de las previsiones existentes con respecto a su ampliación en los dos próximos años.
(Núm. exp. 681/003269)
Autor: FREIXANET MATEO, MARIA (GPPOD)
- Pregunta sobre el número de estaciones de la red ferroviaria de cercanías de Barcelona que cuentan con aparcabicis, con indicación de las previsiones existentes con respecto a su ampliación en los dos próximos años.
(Núm. exp. 681/003270)
Autor: FREIXANET MATEO, MARIA (GPPOD)
- Pregunta sobre el número de estaciones de la red ferroviaria de cercanías de Asturias que cuentan con aparcabicis, con indicación de las previsiones existentes con respecto a su ampliación en los dos próximos años.
(Núm. exp. 681/003271)
Autor: FREIXANET MATEO, MARIA (GPPOD)
- Pregunta sobre el número de estaciones de la red ferroviaria de cercanías de Madrid que cuentan con aparcabicis, con indicación de las previsiones existentes con respecto a su ampliación en los dos próximos años.
(Núm. exp. 681/003272)
Autor: FREIXANET MATEO, MARIA (GPPOD)
- Pregunta sobre si el Plan de mejora integral de los servicios de Cercanías de Madrid 2018-2025 va a incluir medidas de fomento de la intermodalidad y, en concreto, del uso de la bicicleta.
(Núm. exp. 681/003273)
Autor: FREIXANET MATEO, MARIA (GPPOD)

TRAMITACIÓN INDIVIDUAL

Contestación del Gobierno a

- Pregunta sobre la vigencia del Protocolo de colaboración entre el Ministerio de Fomento y el Departamento de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalitat de Cataluña para la ejecución de actuaciones en materia ferroviaria en la Comunidad Autónoma, de fecha 28 de septiembre de 2006, acerca de la variante de Figueres (Girona) del tren convencional, la nueva estación de red convencional y de alta velocidad y la supresión de pasos a nivel en esta localidad. (Núm. exp. 681/003361)
Autores: MARTÍ DEULOFEU, JORDI (GPER) y CASTEL FORT, LAURA (GPER)

TRAMITACIÓN INDIVIDUAL

Contestación del Gobierno a

- Pregunta sobre la valoración que realiza el Gobierno del informe realizado por el Tribunal de Cuentas Europeo, que constata el fracaso económico del tren de alta velocidad en España. (Núm. exp. 681/003362)
Autor: IÑARRITU GARCÍA, JON (GPMX)

TRAMITACIÓN AGRUPADA

Contestación del Gobierno a

- Pregunta sobre los avances producidos durante año 2017 en la variante del tramo de la línea ferroviaria de alta velocidad comprendido entre la ciudad de Vigo y Cerdedo (Pontevedra). (Núm. exp. 681/003406)
Autor: FIDALGO IGLESIAS, MIGUEL (GPP)
- Pregunta sobre la razón por la que el Ministerio de Fomento retrasa la supresión del peaje de la autopista en Redondela (Pontevedra). (Núm. exp. 681/003419)
Autor: FIDALGO IGLESIAS, MIGUEL (GPP)
- Pregunta sobre las características del plan alternativo de transporte de la línea ferroviaria de Vigo (Pontevedra) a Madrid, con indicación de las causas de los problemas que lo motivan y de su duración. (Núm. exp. 681/003464)
Autor: FIDALGO IGLESIAS, MIGUEL (GPP)

TRAMITACIÓN INDIVIDUAL

Contestación del Gobierno a

- Pregunta sobre la planificación en proyectos de infraestructura que el Ministerio de Fomento pretende acometer en el puerto de Ceuta en los ejercicios 2018 a 2020. (Núm. exp. 681/003416)
Autores: MARTÍNEZ ARCAS, GUILLERMO (GPP) y MOHAMED DOS SANTOS, FÁTIMA (GPP)

TRAMITACIÓN AGRUPADA

Contestación del Gobierno a

- Pregunta sobre diversos extremos en relación con la problemática de los incidentes de aves con aviones sucedidos en Getxo y Zamudio (Bizkaia). (Núm. exp. 681/003467)
Autor: IÑARRITU GARCÍA, JON (GPMX)

- **Pregunta sobre diversos extremos en relación con los incidentes de aviones con aves producidos en las cercanías del aeropuerto de Bilbao (Bizkaia).**
(Núm. exp. 681/003468)
Autor: IÑARRITU GARCÍA, JON (GPMX)
- **Pregunta sobre el número de avistamientos de buitres registrados entre los años 2010 y 2017, tanto por la dirección del aeropuerto de Bilbao (Bizkaia), como por la torre de control del mismo, gestionada por ENAIRE.**
(Núm. exp. 681/003469)
Autor: IÑARRITU GARCÍA, JON (GPMX)

TRAMITACIÓN INDIVIDUAL

Contestación del Gobierno a

- **Pregunta sobre diversos extremos en relación con la ejecución de actuaciones de insonorización de viviendas en Zamudio (Bizkaia).**
(Núm. exp. 681/003470)
Autor: IÑARRITU GARCÍA, JON (GPMX)

Debatir

- **Moción por la que se insta al Gobierno a la ampliación del traspaso de competencias a la Generalitat de Cataluña relativas a los servicios ferroviarios de cercanías de Barcelona.**
(Núm. exp. 661/000144)
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO NACIONALISTA PARTIT DEMÒCRATA (PDeCAT-CDC) - AGRUPACIÓN HERREÑA INDEPENDIENTE-COALICIÓN CANARIA (AHI/CC-PNC)
- **Moción por la que se insta al Gobierno a la adopción de determinadas medidas de protección de los derechos de los usuarios del transporte aéreo que ven alterados sus planes de viaje por circunstancias imputables a las compañías aéreas.**
(Núm. exp. 661/000957)
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO VASCO EN EL SENADO (EAJ-PNV)
- **Moción por la que se insta al Gobierno a la reparación del firme de la autovía A-4 a su paso por las provincias de Córdoba, Jaén, Sevilla y Cádiz.**
(Núm. exp. 661/001019)
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA
- **Moción por la que se insta al Gobierno a realizar un seguimiento exhaustivo de la intervención prevista en el yacimiento arqueológico de Chao Samartín, en Grandas de Salime (Asturias).**
(Núm. exp. 661/001070)
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO
- **Moción por la que se insta al Gobierno a licitar inmediatamente las obras de la ronda sur de Logroño (La Rioja), a fin de que se puedan comenzar en 2018.**
(Núm. exp. 661/001094)
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO
- **Moción por la que se insta al Gobierno a la eliminación de dos pasos a nivel situados en el municipio de Gádor (Almería).**
(Núm. exp. 661/001113)
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO
- **Moción por la que se insta al Gobierno a ejecutar en su totalidad determinadas inversiones previstas en el presupuesto del Ministerio de Fomento para la provincia de Teruel.**
(Núm. exp. 661/001118)
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 365

13 de noviembre de 2018

Pág. 6

- **Moción por la que se insta al Gobierno al incremento en las bonificaciones de los peajes a abonar por los transportistas en los desvíos obligatorios a las autopistas de peaje AP-7 y AP-2 en Cataluña.**
(Núm. exp. 661/001131)
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO DE ESQUERRA REPUBLICANA

 - **Moción por la que se insta al Gobierno a solucionar los problemas de infraestructuras ferroviarias en la provincia de Gipuzkoa.**
(Núm. exp. 661/001183)
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA

 - **Moción por la que se insta al Gobierno a presentar el Plan de Acción Nacional para la implantación de U-Space en España.**
(Núm. exp. 661/001197)
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA
-

Se abre la sesión a las once horas y cuarenta minutos.

El señor PRESIDENTE: Buenos días a todos. Señorías, se abre la sesión.

Antes de nada, someto a su consideración el acta de la sesión celebrada el 31 de octubre de 2018.

¿Se puede aprobar por asentimiento? (*Asentimiento*).

Antes de iniciar el orden del día, quiero comunicarles que en la reunión de Mesa y portavoces hemos hablado sobre la posibilidad, al ser una sesión tan maratoniada, de reducir los tiempos y, en principio, estamos todos de acuerdo. No es usual una sesión tan larga como la de hoy, pero no hemos podido hacerlo de otra forma debido a que cada martes hay nuevas preguntas escritas reconvertidas en orales y, por lo tanto, siempre que convocamos una sesión hay preguntas. A este respecto, es evidente que no podemos tener aquí al secretario de Estado cada vez que queramos celebrar una comisión dado que tiene otras ocupaciones y otros menesteres propios de su trabajo, más allá de estar en el Senado. Por lo tanto, como no podemos convocar la comisión cada vez que haya preguntas escritas reconvertidas en orales, no nos queda más remedio que hacerlo de esta forma.

En todo caso, he convocado Mesa y portavoces para el martes que viene, a las dos de la tarde, para aclarar estos pormenores con el fin de que no vuelva a ocurrir esto, pero es que, si no, estábamos bloqueados. De hecho, como saben, hemos convocado la sesión a la que asiste el ministro por miedo a que, a partir de hoy, volviera a haber nuevas preguntas escritas reconvertidas. El ministerio, no las tramitó en tiempo y forma —y no es de ahora—, con lo cual es imposible, de acuerdo con nuestro reglamento, hacerlo de otra forma. En todo caso, hablaremos de las posibilidades que podamos tener para el futuro, con el fin de que no tengamos que convocar sesiones tan maratónicas.

Hemos acordado que para las preguntas individuales se dispondrá de un tiempo máximo de diez minutos: tres minutos para las primeras intervenciones y, dos, para las siguientes, tanto sus señorías como el secretario de Estado. Y, para las preguntas agrupadas, dispondrán de cinco minutos en las dos primeras intervenciones y de dos minutos, en las siguientes; en total, catorce minutos. En el caso de las mociones, tendrán cinco minutos para la exposición, dos minutos para la defensa de las enmiendas, otros dos minutos para su aceptación o rechazo y, finalmente, tres minutos para el turno de portavoces. Con esto conseguiremos que la sesión sea razonable. En todo caso, las mociones se votarán todas juntas al final, pero no antes de las cuatro de la tarde, para que sus señorías puedan organizarse lo mejor posible. Si acabásemos antes, lógicamente, haríamos un receso hasta las cuatro, pero no lo creo.

CONTESTACIÓN DEL GOBIERNO A

- PREGUNTA SOBRE LAS CARACTERÍSTICAS DEL PLAN ALTERNATIVO DE TRANSPORTE DE LA LÍNEA FERROVIARIA DE VIGO (PONTEVEDRA) A MADRID, CON INDICACIÓN DE LAS CAUSAS DE LOS PROBLEMAS QUE LO MOTIVAN Y DE SU DURACIÓN.

(Núm. exp. 681/003464)

AUTOR: FIDALGO IGLESIAS, MIGUEL (GPP)

El señor PRESIDENTE: De las preguntas que figuran en el orden del día previsto para hoy, queda retirada la pregunta del señor Fidalgo Iglesias número 681/003464.

- PREGUNTA SOBRE EL NÚMERO DE PERSONAS QUE HAN NECESITADO ATENCIÓN MÉDICA O SANITARIA EN LOS AEROPUERTOS DEL ESTADO DURANTE LOS VEINTE ÚLTIMOS AÑOS.

(Núm. exp. 681/002956)

AUTOR: IÑARRITU GARCÍA, JON (GPMX)

- PREGUNTA SOBRE EL NÚMERO DE PERSONAS QUE HAN RESULTADO GRAVEMENTE HERIDAS EN LOS AEROPUERTOS DEL ESTADO DURANTE LOS VEINTE ÚLTIMOS AÑOS.

(Núm. exp. 681/002957)

AUTOR: IÑARRITU GARCÍA, JON (GPMX)

- PREGUNTA SOBRE EL NÚMERO DE PERSONAS QUE HAN FALLECIDO EN LOS AEROPUERTOS DEL ESTADO DURANTE LOS VEINTE ÚLTIMOS AÑOS.

(Núm. exp. 681/002958)

AUTOR: IÑARRITU GARCÍA, JON (GPMX)

- PREGUNTA SOBRE LA EVOLUCIÓN EXPERIMENTADA POR EL PERSONAL SANITARIO Y MÉDICO DE AENA, S.A. PARA DAR SERVICIO EN CADA AEROPUERTO DURANTE LOS VEINTE ÚLTIMOS AÑOS.

(Núm. exp. 681/002959)

AUTOR: IÑARRITU GARCÍA, JON (GPMX)

El señor PRESIDENTE: Antes de iniciar la contestación de las preguntas, quiero dar la bienvenida una vez más al señor secretario de Estado.

Vamos a iniciar el turno de respuestas del Gobierno a las preguntas para respuesta escrita reconvertidas en preguntas orales en comisión. Preguntas agrupadas del señor Iñarritu, sobre el número de personas que han necesitado atención médica o sanitaria en los aeropuertos del Estado durante los veinte últimos años; sobre personas que han resultado gravemente heridas; sobre las personas que han fallecido en los aeropuertos del Estado durante los últimos veinte años; y, la última, sobre el bloqueo experimentado por el personal sanitario y médico de AENA, para dar servicio al aeropuerto durante los veinte últimos años.

Para su formulación, tiene la palabra el señor Iñarritu.

El señor IÑARRITU GARCÍA: Muchas gracias, señor presidente. Muchas gracias, señor secretario de Estado por comparecer de nuevo en esta comisión para dar respuesta a estas preguntas.

Tengo una buena noticia, y es que no voy a agotar los tiempos tan generosos que ha establecido la Presidencia de esta comisión.

Quiero comenzar con una reflexión y es que esta mañana, cuando venía, me he dado cuenta de que, al llamar por teléfono al presidente de esta comisión, me comunicaban en el gabinete que no se podía poner al teléfono ya que su tren estaba entrando en un túnel y perdía la cobertura. Sería positivo, no solo para el presidente de esta comisión sino para la ciudadanía en general, que se mejorara la cobertura móvil, especialmente en los túneles de la red de ADIF.

Las primeras preguntas que realizo al secretario de Estado, que son agrupadas, tienen que ver con la sanidad de los aeropuertos, más allá de los metadatos que solicité al Gobierno y que no me ha facilitado. Me ha ofrecido unos datos globales, pero los solicité por aeropuerto, por año y motivo, así como qué incidencias se habían producido en los aeropuertos, por lo que rogaría al secretario de Estado que me los faciliten desde su gabinete porque, obviamente, sí los tienen. Además, me gustaría saber su valoración sobre qué está ocurriendo en los aeropuertos porque, como lugar donde se reúnen millones de personas, se dan hechos luctuosos, como no puede ser de otra manera habiendo tantos millones de personas que usan estas instalaciones, pero también hay muchos heridos y enfermos graves. En este sentido, me gustaría conocer la relación que existe con la reducción del personal médico en los diferentes aeropuertos del Estado durante los últimos años.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Iñarritu.

Tiene la palabra el señor secretario de Estado.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Saura García): Gracias, señor presidente.

En primer lugar, voy a tener en cuenta su sugerencia; es decir, que la cobertura sea mayor en las infraestructuras del Estado. Y, en segundo lugar, quiero agradecerle, como siempre, el tono mostrado.

En cuanto a lo que me ha planteado, no tenemos ningún problema en facilitarle los datos micro, y se los vamos a suministrar, como ya hemos hechos con los datos agregados, según la información de que dispongo.

Respecto a la valoración que hacemos en el Gobierno, la atención primaria y el transporte sanitario de urgencia están garantizados por el Estado español mediante el régimen general de la Seguridad Social. Los aeropuertos de la red mantienen en todo momento una comunicación fluida y óptima con las autoridades locales y con las autonómicas, lo que es muy importante porque ahí es donde están las transferencias sanitarias. Además, AENA, en los aeropuertos con mayor volumen de tráfico, dispone de un servicio de asistencia sanitaria y de ambulancia, como usted sabe, en consonancia con la situación de la mayoría de los aeropuertos. De manera global, se cumple con todas las normas y los métodos reconocidos en materia de asistencia aeroportuaria por la Organización de Aviación Civil Internacional. En ese sentido, creemos

que cualquier prestación siempre es mejorable porque en seguridad y en materia sanitaria siempre se puede mejorar y es necesario hacerlo, pero quiero mandar un mensaje de tranquilidad.

Gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor secretario de Estado.

Tiene la palabra el señor Iñárritu.

El señor IÑARRITU GARCÍA: Muchas gracias, señor presidente.

En los datos que me han facilitado por escrito señalaban que en estos dieciocho años habían fallecido en los aeropuertos del Estado 367 personas y se habían prestado 27 500 asistencias anuales. Son datos amplios y hablan de numerosos aeropuertos pero, por ir a lo concreto, voy a hablar del aeropuerto que utilizo habitualmente, el aeropuerto de Bilbao. Hasta el año 2014, el aeropuerto de Bilbao contaba con un servicio médico durante todas sus horas de apertura, pero entonces se cerró este servicio —porque así lo decidió el Gobierno—, a pesar de que prestaba atención a más de 2500 personas al año, de los que 300 casos eran muy graves. De hecho, posteriormente al cierre de ese servicio, ha fallecido alguna persona en ese aeropuerto, como sucedió con un taxista, algo que no sé si se habría podido evitar si hubiera habido un servicio médico como anteriormente. Esto es algo que reclaman los trabajadores y los usuarios, y hay numerosas solicitudes en las instituciones del País Vasco.

Curiosamente, ese año 2014, un diario titulaba: el aeropuerto de Bilbao estrena sala VIP, pero suprime el servicio médico. Yo creo que si el aeropuerto de Bilbao contaba con este servicio cuando tenía dos o tres millones de pasajeros, ahora que llega a los cinco millones de pasajeros sería de sentido común que volviese a contar con el servicio que tenía, no tanto para mejorarlo —aunque creo que todos los presentes en esta sala estaríamos de acuerdo en que hay que mejorar la sanidad en los aeropuertos—, sino para volver a la situación anterior a 2014, que es lo que solicita el comité de empresa. Es cierto que no llega a los ocho millones de pasajeros que establece la normativa de aviación para tener ese servicio permanente, pero supera los cinco millones anuales de pasajeros y es el aeropuerto más importante de la zona norte. Por lo tanto, si hacemos la división, hay más de 13 500 usuarios al día en ese aeropuerto y si a eso le sumamos los acompañantes y los trabajadores directos e indirectos, serían más de 20 000 las personas que se reúnen en ese aeropuerto a diario.

Creo que, desde el sentido común, al igual que cualquier población de 20 000 habitantes tiene un servicio médico permanente, se debería dar respuesta a esta solicitud de los trabajadores, trabajadoras y usuarios de ese aeropuerto y volver a la situación precedente. No es tanto una cuestión de normas sino de sentido común porque se suprimió el servicio por una cuestión económica, pero los resultados de ese aeropuerto son positivos. No comparto que se deba cerrar un servicio médico por razones económicas, pero es que, además, la razón que se alegó para cerrarlo tampoco era cierta. Por eso le rogaría que apunte esta sugerencia y corrija lo que hizo el Gobierno anterior.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Iñárritu.

Tiene la palabra el señor secretario de Estado.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Saura García): Gracias, señor presidente.

Todas las reflexiones encaminadas a mejorar la sanidad y la seguridad de los ciudadanos y los pasajeros hay que atenderlas y escucharlas, sin duda alguna. Sin embargo, también le quiero decir que el número de pasajeros que fueron asistidos durante los años que usted ha señalado representan el 0,01 % del total de pasajeros. Es decir, que las cosas también hay que ponerlas en su justa medida. Y, como le decía, desde nuestro punto de vista y, desde el punto de vista de AENA, se está cumpliendo perfectamente con toda la normativa internacional y, además, la relación con aquellos que tienen las competencias en materia sanitaria es óptima.

Insisto en que todas las sugerencias son bienvenidas y, por supuesto, estamos abiertos a ese tipo de planteamientos. No obstante, en este momento, el resultado del trabajo y del servicio es adecuado, aunque vamos a seguir avanzando en esta materia.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor secretario de Estado.

- PREGUNTA SOBRE LA RAZÓN POR LA QUE HAY PERSONAS QUE ESTÁN ACCEDIENDO A LAS SALAS DE AUTORIDADES DE LOS AEROPUERTOS DE AENA, S.A. SIN OSTENTAR EL CARGO QUE LES DARÍA OPCIÓN A ELLO.

(Núm. exp. 681/003005)

AUTOR: IÑARRITU GARCÍA, JON (GPMX)

El señor PRESIDENTE: Pasamos a la siguiente pregunta, también del senador Iñarritu, sobre la razón por la que hay personas que están accediendo a las salas de autoridades en los aeropuerto de AENA sin ostentar el cargo que les daría opción a ello.

Tiene la palabra el senador Iñarritu.

El señor IÑARRITU GARCÍA: Muchas gracias.

Estaba buscando los papeles que tenía en relación con esta pregunta, pero los he perdido. Da igual, en cualquier caso, porque lo recuerdo.

El pasado año, varios sindicatos de AENA interpusieron una denuncia por el uso irregular de las salas de autoridades de, entre comillas, las autoridades. Estas salas son diferentes a las salas VIP o a las salas que tienen las compañías aéreas y su acceso se regula por un real decreto de 1983, donde se estipula qué personas tienen la capacidad o el derecho de entrar en ellas. Por otro lado, según diversas noticias, el pasado año, el señor Millo, exdelegado del Gobierno en Cataluña, denegó el acceso a la sala al *president* Torra, con una decisión arbitraria, cuando el *president* Torra tenía derecho a acceder a ella. Asimismo, hemos visto cómo acceden a ellas otras personas que no tienen derecho a hacerlo —o cuyo acceso, por lo menos, no está regulado—. Por no dar nombres, solo les diré que en el aeropuerto de Bilbao hay un eurodiputado vasco del Partido Popular que accede con regularidad a esta sala, como han denunciado numerosos sindicatos, sin tener derecho a ello. Y no es que este señor utilice esos servicios por razones de seguridad, como ocurría en el pasado debido a la situación existente —cuando se hacía la vista gorda, especialmente en las salas de autoridades del País Vasco, y nadie decía nada—, sino que se ha tolerado por una decisión arbitraria.

Yo pregunté por ello al Gobierno anterior, que no quiso facilitarme el listado de personas autorizadas por razón de la Ley de protección de datos, como tampoco la de los cargos que estaban accediendo a estas salas. Por ello, querría saber si este nuevo Gobierno va a cumplir con su propia legalidad y va a limitar el acceso a estas salas a aquellas personas para las que están destinadas o si se va a seguir con esa práctica oscura del Gobierno anterior de permitir entrar a sus amigos, evitando con ello los controles de seguridad que todos los ciudadanos debemos pasar cuando accedemos a un aeropuerto.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Tiene la palabra el secretario de Estado.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Saura García): Gracias, señor presidente.

Este Gobierno va a cumplir con la norma y AENA, en concreto, va a cumplir con la norma.

Lo que le puedo decir con relación a esa norma es que hay autoridades que, por el cargo que desempeñan, su acceso a estas salas de autoridades es inmediato y se puede solicitar de forma directa. Sin embargo, existen otras autoridades que, tratándose de desplazamientos oficiales y con carácter excepcional, pueden ser autorizadas a acceder. Esas autorizaciones corresponden a Protocolo de Presidencia del Gobierno o del Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación. Por consiguiente, señoría, las personas que acceden a las salas de autoridades son aquellas que cuentan con la correspondiente autorización de la norma que las regula. En este caso, como le decía, hay personas que tienen autorización inmediata por el cargo que ocupan y, también, puede darse una interpretación en función del carácter excepcional del desplazamiento oficial, y esa autorización depende de Protocolo de Presidencia del Gobierno y del Ministerio de Asuntos Exteriores.

Gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor secretario de Estado.

- PREGUNTA SOBRE CUANDO TIENE PREVISTO EL MINISTERIO DE FOMENTO RESPONDER A LAS PETICIONES DEL AYUNTAMIENTO DE VALENCIA PARA LA REHABILITACIÓN DE LA TORRE MIRAMAR.

(Núm. exp. 681/003164)

AUTORES: NAVARRETE PLA, JORDI (GPMX) Y MULET GARCÍA, CARLES (GPMX)

El señor PRESIDENTE: Pasamos a la siguiente pregunta, de Jordi Navarrete y Carles Mulet, sobre cuándo tiene previsto el Ministerio de Fomento responder a las peticiones del Ayuntamiento de Valencia para la rehabilitación de la Torre Miramar.

Tiene la palabra el senador Mulet.

El señor MULET GARCÍA: Gracias, señor presidente. Quiero dar la bienvenida al señor secretario de Estado.

Comentaba anteriormente el señor presidente que estas comisiones se hacen muy largas, pero si el Gobierno respondiera antes, muchas de las preguntas no llegarían a reconvertirse. Bien es cierto que muchas de las preguntas reconvertidas las retiramos posteriormente, porque el Gobierno contesta después del plazo establecido, pero muchas las mantenemos porque la respuesta que da el Gobierno no es directamente sobre lo que le preguntamos, no entra en el fondo del asunto o contestan sin entender el fondo de la pregunta. En este caso, se trata de preguntas que se han contestado, pero pensamos que no se ha hecho en su integridad. También iría mejor esta comisión si se pudieran tramitar con más agilidad las mociones que tenemos pendientes. Nosotros tenemos decenas de mociones pendientes de debatir en esta comisión, desde el verano de 2016, y ninguna de ellas se ha tramitado.

Por este motivo se incrementan las preguntas y las peticiones de información al Gobierno, porque estas mociones, que en muchas ocasiones son simbólicas, tampoco se desbloquean en esta comisión.

Yendo a la pregunta, en 2019 entró en funcionamiento la entrada norte de Valencia con una nueva rotonda y nuevos accesos y se construyó la Torre Miramar, que acabó costando 24 de millones de euros de los 15 presupuestados. Esta torre, bastante ridícula, por llamarlo de alguna manera, porque simplemente es un ascensor donde se puede ver una zona de Valencia, estuvo abierta al público durante poco más de tres meses, ya que se estropeó a los primeros días de su apertura.

Desde 2019 la torre permanece cerrada, sin ningún tipo de mantenimiento y sin rehabilitarla, lo que ha supuesto que haya quedado prácticamente degradada. Desde entonces, el ayuntamiento se ha puesto en contacto con el Gobierno para intentar buscar algún tipo de acuerdo. Quiero recordar que entre 2011 y 2015, tanto el Gobierno de España como el Gobierno de Valencia eran del mismo color político y no se llegaron a poner de acuerdo.

Desde que cambió el Gobierno en 2015, en reiteradas ocasiones se ha pedido al Gobierno colaboración porque entendían que, si la obra fue entregada en malas condiciones, habría algún tipo de responsabilidad por parte de los constructores o de la Administración. El Gobierno municipal pidió que se reparara la torre, el ascensor, y a partir de ahí se haría cargo de esta instalación el ayuntamiento.

Según nos informan, no se ha contestado a estos requerimientos. Y el Gobierno no contesta a las preguntas que le formulamos sobre qué actuaciones ha previsto para dotar a esa torre de la operatividad inicialmente prevista; tampoco contestaron si iba a realizar el Gobierno alguna actuación para recuperar la inversión, qué falló en esta obra para que haya tenido un final tan deplorable, si existe algún responsable de tal situación, qué actuaciones se han realizado para determinar las posibles responsabilidades por acción u omisión y por qué motivo no se contestó al requerimiento del ayuntamiento de Valencia en cuanto a buscar el pacto que proponían. No es únicamente que la torre funcionara mal desde el principio, sino que los primeros días se produjeron inundaciones en los túneles debido a un insuficiente sistema de achique de agua por lluvias.

Por todo ello, quiero preguntar al Gobierno si piensa adoptar alguna medida, viendo que el ayuntamiento no es responsable de estas averías, y si tiene previsto algún tipo de acuerdo para arreglar esta vergonzosa situación, este despilfarro de dinero público, y que al menos pueda entrar en funcionamiento y no se cargue a las arcas municipales.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Tiene la palabra, señoría.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Saura García): Gracias, señor presidente.

Señoría, un poco de historia y después mirar hacia el futuro. Sobre la historia, estamos hablando de un convenio suscrito en el año 1991. Una vez finalizadas las obras en 2019, se produce un debate entre el ayuntamiento y el Ministerio de Fomento y en principio lo que dice ese convenio es que corresponde al ayuntamiento la conservación, explotación, iluminación, señalización, el desarrollo y la utilización de las infraestructuras ejecutadas. Asimismo, se contempla en el convenio que el ayuntamiento ostentaría su titularidad. Esto es con lo que nos hemos encontrado y es la historia.

Lo que le puedo decir es que se han mantenido varias reuniones a petición del ayuntamiento con el Ministerio de Fomento. En estas reuniones se ha llegado a la conclusión de que el ayuntamiento debe elaborar un informe único con las necesidades planteadas. La última reunión se llevó a cabo el 25 de octubre e, insisto, se ha determinado la necesidad de que el ayuntamiento elabore un único informe con las necesidades planteadas por todos los sectores que de ellos dependen: iluminación, jardinería, etcétera, y sobre esta base se estudiará la forma de actuar para consensuar una solución. Asimismo, el pasado 5 de noviembre —seguro que lo conoce usted, señoría—, el ministro se reunió con el alcalde de Valencia y ambos estuvieron de acuerdo en que hay que ir dando pasos para avanzar en este sentido, siendo, obviamente, el primero elaborar ese informe para consensuar su solución con la Administración central.

Por tanto, señoría, estamos trabajando junto con el ayuntamiento de Valencia con el fin de buscar una solución a este asunto pensando en el futuro, como le decía hace unos segundos, pendiente desde hace más de nueve años. Así, esperamos una nueva reunión a finales de este mes, con las propuestas municipales encima de la mesa, y esperemos que antes de final de año podamos llegar a un acuerdo con la Administración Local.

Gracias, señor presidente.

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

El señor MULET GARCÍA: Gracias, señor presidente.

Señoría, me gusta su respuesta, ya que la respuesta escrita era bastante más ambigua, hablaban del mantenimiento de la glorieta y de la organización y reposición de elementos constructivos que corresponde al ayuntamiento, pero de la torre en concreto no se mencionaba nada.

El ayuntamiento ha realizado más informes, no es el primero, y me imagino que no tendrá ningún problema si se los pedimos; los informes anteriores existen y muestran el deterioro de la torre. Sabemos los acuerdos a los que se llegó en 1991 pero el problema es que se entregaron mal las obras. No es que el ayuntamiento no esté cumpliendo con su parte, es que o bien incumplió el constructor o la Administración del Estado.

Por tanto, si la voluntad del Gobierno es llegar a un acuerdo con el ayuntamiento, bienvenido sea porque desde 2009 han transcurrido diez años y el Gobierno no ha querido escuchar, y el Gobierno anterior tampoco hizo sus deberes. Espero que se solucione pronto esta cuestión y repito que me ha gustado su respuesta.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.
¿Desea intervenir, señor secretario de Estado? (*Denegaciones*).

— PREGUNTA SOBRE EL NÚMERO DE AVISTAMIENTOS DE BUITRES REGISTRADOS DESDE EL DÍA 1 DE ENERO DE 2017 POR EL SERVICIO DE CONTROL AÉREO DEL AEROPUERTO DE BILBAO (BIZKAIA), CON INDICACIÓN DE LAS MEDIDAS ADOPTADAS.

(Núm. exp. 681/003203)

AUTOR: IÑARRITU GARCÍA, JON (GPMX)

— PREGUNTA SOBRE DIVERSOS EXTREMOS EN RELACIÓN CON LA PROBLEMÁTICA DE LOS INCIDENTES DE AVES CON AVIONES SUCEDIDOS EN GETXO Y ZAMUDIO (BIZKAIA).

(Núm. exp. 681/003467)

AUTOR: IÑARRITU GARCÍA, JON (GPMX)

- PREGUNTA SOBRE DIVERSOS EXTREMOS EN RELACIÓN CON LOS INCIDENTES DE AVIONES CON AVES PRODUCIDOS EN LAS CERCANÍAS DEL AEROPUERTO DE BILBAO (BIZKAIA).
(Núm. exp. 681/003468)
AUTOR: IÑARRITU GARCÍA, JON (GPMX)
- PREGUNTA SOBRE EL NÚMERO DE AVISTAMIENTOS DE BUITRES REGISTRADOS ENTRE LOS AÑOS 2010 Y 2017, TANTO POR LA DIRECCIÓN DEL AEROPUERTO DE BILBAO (BIZKAIA), COMO POR LA TORRE DE CONTROL DEL MISMO, GESTIONADA POR ENAIRE.
(Núm. exp. 681/003469)
AUTOR: IÑARRITU GARCÍA, JON (GPMX)

El señor PRESIDENTE: Pasamos a la siguiente pregunta del senador Iñarritu, sobre el número de avistamientos de buitres registrados desde el día 1 de enero de 2017 por el servicio de control del aeropuerto de Bilbao.

Tiene la palabra el senador Iñarritu.

El señor IÑARRITU GARCÍA: Muchas gracias, señor presidente.

En primer lugar, quiero disculparme porque he visto que esta pregunta trata de lo mismo que una agrupación de preguntas posterior, también sobre el avistamiento de buitres en las cercanías del aeropuerto de Bilbao. No ha sido mi intención ir a pillar a nadie al separar estas preguntas, simplemente ha debido de haber algún error a la hora de comunicar la agrupación.

Este asunto no es nuevo, se conoció el año pasado, y está motivado porque en las cercanías del aeropuerto de Bilbao desde hace siete años se está incrementando el avistamiento de grandes rapaces planeadoras —así es como califican a los buitres en los servicios de Aena y Enaire—, lo que ha provocado, como ya venían avisando algunos expertos, dos incidentes o accidentes, depende de la terminología que se quiera usar, con dos aviones. Afortunadamente, dentro del susto, estos dos accidentes se han producido contra aviones de grandes dimensiones, aviones comerciales, lo que ha supuesto según el Colegio Oficial de Pilotos, el Copac, colisiones graves. Ellos apuntan esta gravedad, pero no ha tenido consecuencias fatales gracias a la pericia de los pilotos.

Dicho esto, cabe recordar que en el aeropuerto de Bilbao también operan aviones mucho más pequeños, aerotaxis, avionetas, helicópteros —hay que recordar que el helicóptero de Osakidetza tiene base en ese aeropuerto— y que ese mismo accidente con este tipo de aeronaves habría sido diferente en caso de colisión.

Lo que sorprende es que los alcaldes de la zona no tuvieran conocimiento de esta situación, de este peligro que existe actualmente en las cercanías del aeropuerto hasta dos días después del accidente que se produjo el 6 de mayo. Es decir, AENA venía constatando que desde hace siete años los avistamientos van en aumento; 53 en 2017 contra 0 en 2010. Y en la respuesta que me dio el Gobierno por escrito, hasta julio de este mismo año, 2018, había ya 39 avistamientos. Supongo que ahora se habrán multiplicado. Por tanto, hay un incremento que no es culpa de nadie, porque es un elemento de la naturaleza. Hay que buscar fórmulas de convivencia que no generen ningún daño para nadie, ni para los humanos y otro tipo de animales ni para las instalaciones aeroportuarias.

Me gustaría saber cuáles son las gestiones que se están realizando, y si hay alguna medida concreta para evitar que se puedan producir accidentes como los que han ocurrido, tanto en mayo como en julio. Sé que ha habido reuniones con los alcaldes de la zona y con la Diputación Foral de Vizcaya. Sé que se está trabajando sobre el asunto, pero me gustaría saber qué medidas efectivas se están barajando para evitar cualquier nuevo incidente con aviones y, en este caso, buitres.

Muchas gracias, señor presidente

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Tiene la palabra el secretario de Estado.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTES Y VIVIENDA (Saura García): Gracias, señor presidente.

Gracias, señoría, por la pregunta. Aquí hay dos instrumentos, dos vías para abordar la problemática que usted señala. Por una parte, está la labor de los entes públicos que gestionan el aeropuerto de Bilbao y por otra parte, algo que creo que es importante, el enfoque, la vía preventiva, y ahí es muy necesaria la colaboración de todas las administraciones. AENA dispone en todos sus centros de un sistema de gestión

de riesgos asociados a la fauna. Asimismo, en los distintos aeropuertos de la red de AENA se llevan a cabo, en coordinación con las administraciones del entorno, numerosas y variadas actuaciones orientadas a compatibilizar sus estándares de seguridad operativa, con el máximo respeto al entorno natural en el que se localiza.

En concreto, en el aeropuerto de Bilbao se dispone de un sistema de gestión de riesgos asociados a la fauna, constituido por una serie de medidas entre las que figura la coordinación y cooperación en esta materia con las administraciones del entorno. Además, el aeropuerto envía periódicamente información sobre el número y las características de los avistamientos a la diputación foral. Asimismo, convoca con carácter anual un comité de fauna del aeropuerto, en el que están representados tanto el Gobierno vasco como la diputación foral competente en materia de medioambiente. Y en el año 2018 se han celebrado dos reuniones que tuvieron lugar el 31 de mayo y el pasado 26 de septiembre. Adicionalmente, tras los acuerdos alcanzados en dicho comité, se están llevando a cabo estas nuevas actuaciones en el aeropuerto de Bilbao, realizando, de entrada, un estudio específico de estos vertebrados pertenecientes al entorno. Además, se está compartiendo con todas las autoridades, y participa en este foro la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

Por tanto, es un motivo de ocupación y de preocupación por parte de las autoridades. Y, como le decía, aquí hay dos vías, dos componentes, dos instrumentos sobre cómo abordar el problema. De una parte, en la gestión diaria y, de otra parte, en los aspectos preventivos. Y ahí las autoridades locales tienen mucho que decir.

Gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor secretario de Estado.

Tiene la palabra el senador Iñarritu.

El señor IÑARRITU GARCÍA: Muchas gracias, señor presidente.

Yo comparto que es un problema poliédrico, que no solamente compete a una administración, que la solución, si se encuentra, debe ser múltiple, y que, obviamente, la coordinación y la colaboración entre instituciones es fundamental para abordar este caso. Pero cuando me relataba que AENA tiene un protocolo de gestión de esos asuntos, hay que preguntarse si no hubo algún error para que no funcionara en mayo y para que no funcionara en agosto. Y esperemos que no tengamos que volver a hablar de problemas de gestión ante un hecho similar. A mí me gustaría saber qué se va a hacer para que no se vuelva a repetir eso. Qué medida nueva se va a poner en marcha o qué cambios en la gestión interna de este tipo de sucesos se van a llevar a cabo para que no se repitan.

Me hablaba de los avistamientos. Según comunicó una diputada de la Diputación Foral de Vizcaya durante una comparecencia en las Juntas Generales de Vizcaya, la diputación tuvo conocimiento en el año 2017 de este incremento de aves y de que había un problema. Los ayuntamientos del Txorrieri, que es el valle circundante al aeropuerto de Bilbao, se enteraron dos días después del primer incidente. Como digo, no se puede minusvalorar lo que ocurrió porque pedazos del motor cayeron sobre Zamudio en mayo y, de igual forma, en julio sucedió lo mismo sobre las poblaciones de Getxo y Leioa. Ha habido avistamientos desde hace siete años y no se han comunicado inmediatamente, por lo que ahí hay también un problema de transmisión de datos. Supongo que habrá alguna o algún responsable por no habérselo comunicado a las instituciones. Ya hemos dicho que es positivo que se coordine, se colabore y se comunique este tipo de sucesos.

Le rogaría al presidente que me dejase alargarme un poco durante esta intervención y elimino el grupo de tres preguntas sobre este mismo tema.

El señor PRESIDENTE: De acuerdo.

El señor IÑARRITU GARCÍA: Los expertos no se ponen de acuerdo en cuál es el motivo. Unos hablan de que ha sido la modificación o eliminación de algunos vertederos o depósitos de basuras que había en las zonas circundantes de Vizcaya lo que ha supuesto que hayan aparecido estas aves en torno al aeropuerto. Como digo, hay que abordar el problema desde varios vértices, pero desde el punto de vista aeroportuario, los expertos también señalan que esto ocurre en numerosos aeropuertos del mundo —porque en Bilbao somos muy especiales en algunas cosas, pero no somos los únicos que tenemos que abordar este asunto—. Así, me han hablado de que en Shiphol, el aeropuerto de Ámsterdam, en los Países Bajos o en el aeropuerto de Estambul, en Turquía, disponen de tecnologías que son radares para localizar este tipo de aves. Decían que en muchas ocasiones dan fallos y errores, pero es mejor que haya un error relativo a un aviso erróneo

a que no haya ningún aviso y un avión que trasporta a cientos de personas tenga un incidente que suponga, en una maniobra complicada como es la toma de tierra, perder un motor, o más allá, que piezas de un avión caigan sobre poblaciones, como ha ocurrido en el Gran Bilbao.

Por eso me gustaría —y es una sugerencia, porque yo no soy ningún experto en la materia— que tomasen medidas en serio, que se abordasen, que se comunicase a todas las instituciones en tiempo y forma, así como que se estudiase lo que ocurrió en los accidentes o incidentes anteriores, tanto en mayo, como en julio, para que no se vuelvan a repetir, y ver qué protocolo se debe poner en marcha para evitar este tipo de situaciones.

Muchas gracias, señor presidente.

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

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTES Y VIVIENDA (Saura García): Gracias, señor presidente.

Yo estoy de acuerdo con usted en dos cuestiones. La primera es que, en efecto, se trata de una problemática que debe ser abordada de manera global, como un todo. Por tanto, hay varios ángulos y varias perspectivas para abordar esta problemática, porque no hay consenso en el origen del problema. Por tanto, insisto, visión global sobre cómo abordar este asunto. Y, en segundo lugar, comunicación y diálogo permanente con todos los agentes afectados y con todas las administraciones que pueden colaborar en la resolución del problema, tanto en el corto como en el medio plazo. Completamente de acuerdo.

Ahora querría abrirle un ángulo nuevo sobre lo que he dicho antes, y es la perspectiva de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, AESA, que, como sabe, tiene unas funciones que cumplir y tiene un comportamiento independiente. En ese sentido, tiene un área de análisis de riesgos dedicada, exclusivamente, a los potenciales riesgos sobre la aviación ocasionados por la presencia de fauna. Esta área, entre otras tareas, realiza inspecciones periódicas de los aeropuertos españoles para comprobar cómo están cumpliendo con sus responsabilidades relacionadas con la gestión del riesgo de fauna. Este es un dato importante. AESA está haciendo su trabajo desde el punto de vista de mejorar la seguridad de cara a los agentes que intervienen.

Además, desde una perspectiva estratégica y global, como usted señalaba en su intervención, también destacan otras medidas impulsadas por AESA, como la creación de la primera fase del mapa de aviación y fauna, publicada recientemente en su página web. Usted hablaba no solo de este aeropuerto, sino de todos los aeropuertos de la red. Efectivamente, ahí hay un mapa donde se internaliza la fauna en la aviación y, luego, hay un Foro Nacional de Aviación y Fauna, donde destaca el establecimiento de un programa nacional de aviación y fauna, que está en desarrollo, en el cual se incluye un grupo de trabajo sobre grandes planeadoras, que se reunió el pasado día 18 de octubre de 2018 y ahí se pusieron medidas encima de la mesa.

Como ve, señoría, es una preocupación y ocupación del ministerio, de las autoridades del ministerio y de todos los agentes del ministerio, es decir, se está trabajando en muchos ángulos y con todas las administraciones. En ese sentido, cualquier sugerencia del Senado o de su señoría siempre es bienvenida.

Gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor secretario de Estado.

— PREGUNTA SOBRE EL TIPO DE PEAJE PREVISTO POR EL GOBIERNO UNA VEZ RECUPERADA LA GESTIÓN DE LA AUTOPISTA AP-7.

(Núm. exp. 681/003208)

AUTOR: MULET GARCÍA, CARLES (GPMX)

El señor PRESIDENTE: La siguiente pregunta es de tramitación individual. La formula el senador Mulet y es sobre el tipo de peaje previsto por el Gobierno una vez recuperada la gestión de la AP-7.

Tiene la palabra el senador Mulet.

El señor MULET GARCÍA: Gracias.

Esta pregunta la hemos hecho reiteradas veces; se la hicimos aquí, en la anterior interpelación, al señor ministro, y la respuesta que nos dio continuaba con la ambigüedad que nos preocupa. Después,

presentamos aquí una moción y, también, una PNL en el Congreso y, curiosamente, se aprobó, por práctica unánimidad, garantizar que, una vez terminada la concesión de la AP-7, no saliera ningún tipo de sorpresa en forma de gestión que supusieran peajes en la sombra, peajes blandos, euroviñetas u otras formas de gestión privada. Únicamente se abstuvo el Partido Socialista, tanto aquí como en el Congreso.

En otras preguntas, le preguntamos, de manera directa, si, una vez rescatada la AP-7, se contempla implantar peajes en la sombra, peajes blandos, euroviñetas u otras opciones y la respuesta que nos dan por escrito siempre es la misma: El día 31 de diciembre de 2019 se termina la explotación privada de la AP-7. Eso ya lo sabemos, pero no queremos tener ningún tipo de duda y queremos saber si contemplan algún tipo de gestión privada a partir de 2019. Ayer, el ministro explicaba que no se va a relicitar y será gratuita. La otra semana decía que sería gratuita para los vecinos; tampoco especificaba quiénes eran los vecinos. Eso abre la puerta a que pueda tener algún tipo de gestión privada. El ministro dijo también aquí que nada es gratis y dejaba entrever que buscaban algún tipo de explotación privada, aunque para los usuarios fuera gratuita.

Por tanto, queremos que nos expliquen con claridad si contemplan algún tipo de gestión privada, a pesar de que no sea de peaje la autopista AP-7 a partir del día 1 de enero de 2020.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, senador Mulet.

Tiene la palabra el secretario de Estado.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Saura García): Gracias, señor presidente.

Señoría, creo que su pregunta permite al Gobierno explicarse con claridad y, por tanto, se la agradezco. Sobre esa pregunta quería hacerle tres grandes contribuciones, tres grandes ideas, tres grandes líneas. La primera se refiere a lo que dijo el ministro en la rueda de prensa del Consejo de Ministros del viernes pasado, donde puso de manifiesto la decisión que hemos tomado de no prorrogar las concesiones que vencen en la actual legislatura, es decir, en los próximos años. Lo hacemos por una razón de justicia. Los usuarios de las concesiones de estas autopistas han pagado durante muchísimos años su construcción, de tal manera que podemos estar hablando de cuatro o tres prórrogas, dependiendo de la autopista de que se trate; en el caso de la AP-7 estamos hablando de tres prórrogas. Inicialmente, era para veintisiete y veinticuatro años, pero, al final, con las prórrogas, han sido cuarenta y siete, en el caso del tramo Tarragona-Valencia, o cincuenta años, en el caso del tramo Valencia-Alicante. Por razones de justicia, el Gobierno no va a prorrogar esas concesiones y, por consiguiente, no van a ser gestionadas por ninguna empresa. Dicho de otra manera, se van a levantar los peajes de estas autopistas que acaban en los próximos meses, antes de que termine la legislatura. Esa es la decisión del Gobierno de manera clara y contundente. Esa es la primera idea que quería transmitirle.

En segundo lugar, el Gobierno cree que la sociedad debe abrir una reflexión, y parte importante de la sociedad son el Congreso y el Senado porque son los representantes del pueblo español. Y también deben abrir esta reflexión quienes están en relación con las infraestructuras: la academia, los sindicatos, los empresarios. Esta reflexión debe ir sobre cómo financiar las infraestructuras en el futuro. Ese debate se tiene que abrir en muchos foros. Ya se ha abierto en las academias españolas y se tiene que abrir en el Congreso y en el Senado para, al final, llegar a un acuerdo sobre qué hacer con esa financiación, que tiene que internalizar los costes del mantenimiento de la infraestructura y, también, los costes medioambientales.

Esto es lo que el Gobierno ha puesto encima de la mesa. Ha dicho, de entrada, que no se van a prorrogar las concesiones de las autopistas cuyo plazo de concesión termina los próximos años y, por consiguiente, se van a levantar los peajes. Pero, junto a eso, de manera responsable, dado que las infraestructuras de nuestro país necesitan inversiones en mantenimiento y, más en concreto, las de alta capacidad tienen unos costes medioambientales, creemos que, como se ha hecho en el conjunto de Europa, ese debate franco, directo y valiente se tiene que producir. El Gobierno quiere alentarlos, pero se tiene que producir y concluir en el Congreso y en el Senado. Esa sería la segunda idea que le quería transmitir esta mañana.

La tercera idea es que, evidentemente, cuando se levantan los peajes en la AP-7 tiene que haber una mejora de la conectividad de la AP-7 y, por consiguiente, el Gobierno, junto con el Gobierno de la Generalitat, tiene que trabajar en estudiar y mejorar esa conectividad. En ese sentido, le puedo decir que en las próximas semanas nos vamos a reunir con el Gobierno valenciano, con la Generalitat, para trabajar en ese estudio y en esa mejora de la conectividad.

Esas son las tres grandes cosas que le quería transmitir. Creo que he sido bastante explícito y claro, pero si no lo he sido, en la segunda intervención estaría encantado de serlo.

Gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor secretario de Estado.
Es el turno de réplica del senador Mulet.
Tiene la palabra, señoría.

El señor MULET GARCÍA: Sabíamos, efectivamente, que no iba a haber una prórroga. Usted reconoce que estas prórrogas han sido injustas —o lo he entendido así— para los valencianos, catalanes y para la gente afectada. A pesar de ello, fue también un Gobierno del PSOE quien hizo una de estas prórrogas totalmente injustas.

Que abra ahora la reflexión el Gobierno de cómo se gestionan estas autovías, estas autopistas, en fin, hubiera sido oportuno hacerla cuando se rescataron las autopistas radiales que nadie usa, cuando se hacían autovías que continúan yendo vacías... Preocupa que sea justamente ahora, cuando la AP-7 pasará a titularidad del Estado, cuando se aborde cómo se financia su mantenimiento. Esto deja la puerta abierta a formas de mantenimiento que no sean cien por cien públicas; deja la puerta abierta a euroviñetas; deja la puerta abierta a una concesión privada, a un peaje en la sombra; deja la puerta abierta a que no sea cien por cien gratuita. Es lo que también decía el ministro, que no hay nada gratis, pero no hay nada gratis cuando interesa, porque ya hemos visto que para otros territorios sí que ha habido durante décadas infraestructuras gratis. Por lo tanto, entiendo que van a abrir un debate, una vez rescatada la AP-7, para ver qué se hace con ella, quién la gestiona y cómo la gestiona. Imagino que no descartan, como les pedimos reiteradamente, las euroviñetas o un peaje en la sombra.

Nosotros reivindicamos que los accesos y conectividad no se deje para 2020, porque si tenemos que empezar los proyectos en 2020 para ver por dónde se conecta la AP-7, seguramente hasta 5, 4 o 3 años después no estarán estas conexiones básicas en condiciones.

Pedimos que en los Presupuestos Generales del Estado de este año se contemplen partidas para analizar estas conexiones, al menos en aquellos puntos más críticos. Estamos hablando de la afección que tiene la 340 o la 332 —son dos puntos negros—, porque en el momento en que se liberalice la AP-7, sea gratuita o no, y entre en funcionamiento como una autovía, en los puntos más complicados tendría que haber un conexión directa y no esperar a futuros proyectos a partir de 2020. Por tanto, la preocupación continúa ahí, porque vemos que no descartan, a partir del 1 de enero de 2020, cualquier tipo de gestión privada, peaje en la sombra o euroviñeta, que pensamos que es totalmente injusto. Está claro que hay que buscar financiación para todas las autovías y carreteras, pero empecemos por aquellas que no han sufrido la presión recaudatoria que ha tenido esto. Si tenemos que analizar cómo se mantienen estos viales, empecemos por aquellos que han sido siempre gratis o por aquellos que han sido rescatados con dinero público.

Por tanto, continuamos teniendo la mosca detrás de la oreja porque, a raíz de su intervención, pensamos que nos depara alguna sorpresa a partir de 2020.

Le agradezco, igualmente, que haya explicado sus previsiones.
Gracias.

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

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Saura García): Gracias, señor presidente.

Al hilo de sus reflexiones me surgen tres ideas. La primera es que el Gobierno abre el debate justamente al principio de su mandato, es decir, en los primeros meses de su mandato no lo ha podido abrir porque el rescate de las autopistas fue algo que hizo el Gobierno anterior, no este Gobierno. Este Gobierno tiene gestionar esa herencia y, por tanto, el Gobierno, al principio de su mandato, plantea un debate sobre la financiación de las infraestructuras porque nuestro país tiene un déficit en su mantenimiento. De acuerdo con el objetivo que la mayoría de técnicos plantea como inversión óptima anual en mantenimiento de carreteras, desde el año 2012 tenemos un déficit acumulado de 2000 millones de euros. Para los ciudadanos la seguridad es importante, para este Gobierno también y seguro que para todos ustedes también. Por consiguiente, hay un déficit en mantenimiento de infraestructuras que va a más y que hay abordar. Por eso hemos abierto al principio de nuestro mandato ese debate, no antes ni después, al principio.

La segunda idea que también le quiero transmitir ahora no es que al hilo de que la AP-7 acaba su concesión abrimos el debate, sino que abrimos el debate porque el modelo español, el modelo de autopistas de peaje, es injusto territorialmente, y precisamente por eso abrimos el debate, porque se ha tratado de

manera asimétrica a los territorios, ha sido injusto. Por eso entendemos que tiene que ser un modelo justo, para que sea viable en el tiempo. Este es el debate, y por ahí empezamos, por la justicia y por la eficiencia. Cuando hablo de eficiencia hablo de internalizar costes medioambientales y de mantenimiento. Precisamente, al hilo de la injusticia planteamos un modelo distinto. Yo ya le digo a usted de manera clara que no va a haber una gestión privada de la AP-7 después de que acabe la concesión, sino que se van a levantar los peajes de manera clara y directa. Más claro, imposible. No ha dobles interpretaciones en mis palabras.

La tercera consideración tiene que ver con la segunda. Si el Gobierno está hablando de invertir para mejorar la operatividad y la conectividad de la AP-7, si está pensando invertir con los Presupuestos Generales del Estado, no está pensando en volver a privatizar. Usted me dice: Que esté en los presupuestos del año que viene. Justamente, eso es lo que queremos hacer. Luego esa es la garantía, la prueba del nueve de que, en la medida en que hay inversión pública, no habrá nueva privatización de la concesión de la AP-7.

Termino ya. La contestación es clarísima: no hay duda sobre la AP-7. Yo creo que hay opinión mayoritaria en el Congreso y en el Senado para que se abran esos debates, y estoy convencido de que se puede hacer la pedagogía necesaria para que se internalicen los costes medioambientales y los costes de mantenimiento, porque todos los modos de transporte tienen que estar en las mismas condiciones desde el punto de vista de la racionalidad económica, de la racionalidad política y de la sostenibilidad medioambiental. Esto es lo que está planteando de manera franca, directa y valiente el Gobierno. En sus manos está.

Gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor secretario de Estado

- PREGUNTA SOBRE EL NÚMERO DE ESTACIONES DE LA RED FERROVIARIA DE CERCANÍAS DE ZARAGOZA QUE CUENTAN CON APARCABICIS, CON INDICACIÓN DE LAS PREVISIONES EXISTENTES CON RESPECTO A SU AMPLIACIÓN EN LOS DOS PRÓXIMOS AÑOS.
(Núm. exp. 681/003261)
AUTOR: FREIXANET MATEO, MARIA (GPPOD)
- PREGUNTA SOBRE EL NÚMERO DE ESTACIONES DE LA RED FERROVIARIA DE CERCANÍAS DE VALENCIA QUE CUENTAN CON APARCABICIS, CON INDICACIÓN DE LAS PREVISIONES EXISTENTES CON RESPECTO A SU AMPLIACIÓN EN LOS DOS PRÓXIMOS AÑOS.
(Núm. exp. 681/003262)
AUTOR: FREIXANET MATEO, MARIA (GPPOD)
- PREGUNTA SOBRE EL NÚMERO DE ESTACIONES DE LA RED FERROVIARIA DE CERCANÍAS DE SEVILLA QUE CUENTAN CON APARCABICIS, CON INDICACIÓN DE LAS PREVISIONES EXISTENTES CON RESPECTO A SU AMPLIACIÓN EN LOS DOS PRÓXIMOS AÑOS.
(Núm. exp. 681/003263)
AUTOR: FREIXANET MATEO, MARIA (GPPOD)
- PREGUNTA SOBRE EL NÚMERO DE ESTACIONES DE LA RED FERROVIARIA DE CERCANÍAS DE DONOSTIA/SAN SEBASTIÁN (GIPUZKOA) QUE CUENTAN CON APARCABICIS, CON INDICACIÓN DE LAS PREVISIONES EXISTENTES CON RESPECTO A SU AMPLIACIÓN EN LOS DOS PRÓXIMOS AÑOS.
(Núm. exp. 681/003264)
AUTOR: FREIXANET MATEO, MARIA (GPPOD)
- PREGUNTA SOBRE EL NÚMERO DE ESTACIONES DE LA RED FERROVIARIA DE CERCANÍAS DE SANTANDER (CANTABRIA) QUE CUENTAN CON APARCABICIS, CON INDICACIÓN DE LAS PREVISIONES EXISTENTES CON RESPECTO A SU AMPLIACIÓN EN LOS DOS PRÓXIMOS AÑOS.
(Núm. exp. 681/003265)
AUTOR: FREIXANET MATEO, MARIA (GPPOD)

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 365

13 de noviembre de 2018

Pág. 19

- PREGUNTA SOBRE EL NÚMERO DE ESTACIONES DE LA RED FERROVIARIA DE CERCANÍAS DE MURCIA Y ALICANTE/ALACANT QUE CUENTAN CON APARCABICIS, CON INDICACIÓN DE LAS PREVISIONES EXISTENTES CON RESPECTO A SU AMPLIACIÓN EN LOS DOS PRÓXIMOS AÑOS.
(Núm. exp. 681/003266)
AUTOR: FREIXANET MATEO, MARIA (GPPOD)
- PREGUNTA SOBRE EL NÚMERO DE ESTACIONES DE LA RED FERROVIARIA DE CERCANÍAS DE MÁLAGA QUE CUENTAN CON APARCABICIS, CON INDICACIÓN DE LAS PREVISIONES EXISTENTES CON RESPECTO A SU AMPLIACIÓN EN LOS DOS PRÓXIMOS AÑOS.
(Núm. exp. 681/003267)
AUTOR: FREIXANET MATEO, MARIA (GPPOD)
- PREGUNTA SOBRE EL NÚMERO DE ESTACIONES DE LA RED FERROVIARIA DE CERCANÍAS DE CÁDIZ QUE CUENTAN CON APARCABICIS, CON INDICACIÓN DE LAS PREVISIONES EXISTENTES CON RESPECTO A SU AMPLIACIÓN EN LOS DOS PRÓXIMOS AÑOS.
(Núm. exp. 681/003268)
AUTOR: FREIXANET MATEO, MARIA (GPPOD)
- PREGUNTA SOBRE EL NÚMERO DE ESTACIONES DE LA RED FERROVIARIA DE CERCANÍAS DE BILBAO (BIZKAIA) QUE CUENTAN CON APARCABICIS, CON INDICACIÓN DE LAS PREVISIONES EXISTENTES CON RESPECTO A SU AMPLIACIÓN EN LOS DOS PRÓXIMOS AÑOS.
(Núm. exp. 681/003269)
AUTOR: FREIXANET MATEO, MARIA (GPPOD)
- PREGUNTA SOBRE EL NÚMERO DE ESTACIONES DE LA RED FERROVIARIA DE CERCANÍAS DE BARCELONA QUE CUENTAN CON APARCABICIS, CON INDICACIÓN DE LAS PREVISIONES EXISTENTES CON RESPECTO A SU AMPLIACIÓN EN LOS DOS PRÓXIMOS AÑOS.
(Núm. exp. 681/003270)
AUTOR: FREIXANET MATEO, MARIA (GPPOD)
- PREGUNTA SOBRE EL NÚMERO DE ESTACIONES DE LA RED FERROVIARIA DE CERCANÍAS DE ASTURIAS QUE CUENTAN CON APARCABICIS, CON INDICACIÓN DE LAS PREVISIONES EXISTENTES CON RESPECTO A SU AMPLIACIÓN EN LOS DOS PRÓXIMOS AÑOS.
(Núm. exp. 681/003271)
AUTOR: FREIXANET MATEO, MARIA (GPPOD)
- PREGUNTA SOBRE EL NÚMERO DE ESTACIONES DE LA RED FERROVIARIA DE CERCANÍAS DE MADRID QUE CUENTAN CON APARCABICIS, CON INDICACIÓN DE LAS PREVISIONES EXISTENTES CON RESPECTO A SU AMPLIACIÓN EN LOS DOS PRÓXIMOS AÑOS.
(Núm. exp. 681/003272)
AUTOR: FREIXANET MATEO, MARIA (GPPOD)
- PREGUNTA SOBRE SI EL PLAN DE MEJORA INTEGRAL DE LOS SERVICIOS DE CERCANÍAS DE MADRID 2018-2025 VA A INCLUIR MEDIDAS DE FOMENTO DE LA INTERMODALIDAD Y, EN CONCRETO, DEL USO DE LA BICICLETA.
(Núm. exp. 681/003273)
AUTOR: FREIXANET MATEO, MARIA (GPPOD)

El señor PRESIDENTE: Pasamos a la tramitación agrupada de las preguntas de la senadora Freixanet. Son 13 preguntas, todas ellas relacionadas entre sí, que tratan de varias estaciones de la red ferroviaria de cercanías que cuentan con aparcabícis.

Tiene la palabra la senadora Freixanet.

La señora FREIXANET MATEO: Sí, presidente.

Esta es una serie de preguntas que presenté primero por escrito el pasado marzo y que, tras un tiempo sin respuesta, las convertimos en orales. Se trata de una petición de información sencilla que busca poder

tener un mapa claro sobre el grado de adaptación de las distintas redes de cercanías que hay en España a la bicicleta, concretamente a la posibilidad de aparcarlas y así favorecer su uso.

La intermodalidad entre bicicleta y tren solo tiene ventajas y entendemos que debería ser motivo de inversión y de priorización. Me interesa conocer cuántas estaciones de la red de cercanías de Barcelona cuentan con aparcabicis, cuántas estaciones tienen esa adaptación a la bici. Quiero conocer también si existen previsiones de ampliación de ese recurso en los próximos dos años, y esa misma información la solicito para la red de cercanías de Zaragoza, Valencia, Sevilla, San Sebastián, Santander, Murcia, Alicante, Málaga, Cádiz, Bilbao, Asturias y Madrid. Básicamente, pido datos sobre la implantación en el presente y previsiones a dos años vista.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Turno para el secretario de Estado.

Tiene la palabra.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Saura García): Gracias, señor presidente.

A nosotros, al Gobierno, esta pregunta nos parece oportuna y no solamente interesante, sino muy importante. Para el Gobierno la movilidad de los ciudadanos tiene que ser el objetivo de la política de infraestructuras y del transporte. Tenemos que pasar de las infraestructuras al transporte, y más concretamente de una visión modal del transporte a una intermodal y la intermodalidad en red; es decir, que esa visión moderna es la que tenemos que implementar en la política del Gobierno. Las infraestructuras no pueden ser un fin en sí mismo, sino un medio para lo que quieren los ciudadanos. Tenemos que ser capaces de conectar todos los modos de transporte, tenemos que resolver todos los cuellos de botella que existen y abordar los problemas de intermodalidad, los problemas de interoperabilidad, probablemente en muchos casos con microinversiones —no se necesitan grandes inversiones— para hacer frente a esa política que usted demanda y que creo que el Gobierno tiene como objetivo prioritario, lo tiene en el frontispicio de su política de transporte.

Además, le quiero anunciar que vamos a poner en marcha una estrategia de movilidad sostenible, intermodal y conectada, y queremos liderar esa estrategia con todas las administraciones. La administración local es muy importante, la autonómica también, pero queremos liderar esa estrategia con todas las administraciones.

Renfe está elaborando un plan estratégico, y una de las líneas de ese plan estratégico, como no podía ser de otra manera, está en trabajar, en avanzar para que la bici sea un elemento importante en esa conectividad de los ciudadanos. En concreto, usted me pregunta sobre cuántas estaciones de cercanías tienen aparcamientos para bicis en determinados núcleos, y yo le contesto que en Asturias en este momento hay 6, en Bilbao 9, en Cádiz 5, en Cantabria 37, en Málaga 2, en Murcia 25, en San Sebastián 9, en Sevilla 11, en Valencia 38 y en Zaragoza 5. Esta es la información que Renfe me suministra.

Gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor secretario de Estado.

Turno para la senadora Freixanet.

La señora FREIXANET MATEO: Gracias, secretario de Estado.

No sé si ha dicho Barcelona, pero aparte de pedirle el dato de Barcelona, que me interesa especialmente, quiero decirle que compartimos la perspectiva en ese sentido, es decir, la intermodalidad del transporte público es la palabra clave, es imprescindible para luchar contra el cambio climático, para favorecer la movilidad y para potenciar el mayor número de desplazamientos sostenibles. Intermodalidad significa que el sistema de transporte público tenga perfectamente integrados los distintos medios de transporte que tenemos al alcance, especialmente aquellos menos contaminantes. Estamos convencidas de la importancia de la intermodalidad entre bicicleta y transporte público, y debería ser prioridad estratégica para cualquier política de promoción de la movilidad sostenible, y así es ya en muchos países de nuestro alrededor.

Es cierto que en los últimos años ha habido algunos avances, pero básicamente las limitaciones predominan en ese sentido. Los trenes españoles siguen en el furgón de cola de Europa en esa intermodalidad, y los ciclistas se siguen encontrando con serios problemas para aparcar o para subir sus bicicletas en nuestros medios de transporte públicos.

Entre el tren y la bicicleta, que es lo que me interesaba puntualizar aquí, existen barreras. Una es por la que me interesaba hoy, y otra es el hecho de que la red de cercanías y de media distancia —que cada día desplaza a millones de personas en este país— cuentan con escasas plazas para viajar en bicicleta, siendo ya barrera y freno para miles de desplazamientos cotidianos y laborales que podrían realizarse de forma más sostenible.

Además, respecto al ocio perdemos una importante forma de favorecer el turismo sostenible y de interior. Pero especialmente en las zonas urbanas, la combinación bici y tren sería una gran alternativa al coche si el sistema estuviera bien adaptado. Conseguir, por ejemplo, que las y los ciclistas accedan con normalidad, y sin ser por ello problemático para el resto de viajeros, al metro, a los autobuses o al tren aumentaría su autonomía, así como ampliar el alcance de la red de transporte público y proporcionaría a esos usuarios una potente alternativa al automóvil. Eso significa sacar coches de las carreteras y rebajar contaminación y peligrosidad.

Hay un elemento fundamental que le quería trasladar, que es la capacidad de la bicicleta para ampliar el radio de alcance de las estaciones de transporte público. Hay estudios que exponen que ese radio de influencia pasa de los 300 metros que se consideran habitualmente en un planeamiento de una estación, hasta distancias cercanas a los 3 kilómetros. Es decir, una parada de transporte público pasa de ser utilizada no solo por la gente que la tiene más cerca, sino por población que la tiene a una distancia media. Eso, claro, si ese transporte está adaptado a la bicicleta y se puede hacer ese camino.

Nosotras creemos que el Gobierno debería realizar una política muy decidida de fomento del uso de la bicicleta y el tren de forma intermodal. Esto está íntimamente ligado a la sostenibilidad, al beneficio físico, al ahorro y a la lucha contra el cambio climático.

Básicamente, lo que le pedimos al Gobierno es que ponga en marcha un plan para instalar y reservar espacios para los aparcamientos públicos gratuitos y seguros de bicicletas en todas las estaciones de ferrocarril, o sea, que la respuesta a mi pregunta sea que todas, señoría, que todas estén adaptadas. Obviamente, también le pedimos la ampliación de la capacidad del transporte de bicicletas en los trenes de Renfe en media distancia y en cercanías, con vagones adaptados que no resten ni capacidad ni seguridad ni comodidad al resto de personas usuarias. Además, le pedimos que trabajen ustedes con las administraciones locales y las autoridades metropolitanas del transporte para favorecer esa intermodalidad, empezando por asegurar que los accesos y las zonas cercanas a cada estación de ferrocarril están también adaptados a la bicicleta, porque no sirve adaptar solo la estación, hay que adaptar también el entorno.

Por tanto, le pregunto si comparte esta visión, esta priorización que estoy haciendo aquí, y, básicamente, cuándo cree usted que tendremos un sistema eficiente de intermodalidad entre tren y bici en las doce redes de cercanías que hay en España.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Tiene la palabra el secretario de Estado.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Saura García): Gracias, señor presidente.

Primero un dato, y luego la valoración. Sobre el dato, efectivamente, no le dado el de Barcelona: son 60, y en Madrid hay 29 más 12 nuevos aparcamientos previstos. Primero el dato, le decía, y luego la reflexión. Para nosotros la movilidad, y por consiguiente las cercanías, son importantes. Por eso le digo que vamos a poner en marcha una estrategia global. Creemos que en el Plan estratégico de Renfe la movilidad tiene que ser un eje importante, prioritario; pero le digo más, en el año 2017 en España hubo 420 millones de pasajeros de cercanías y 21 millones de pasajeros de alta velocidad; sin embargo, en estos últimos años se ha invertido 16 veces más de media en alta velocidad que en cercanías.

Creo que hay que hacer muchas cosas, y también reorientar esa política de inversión y, como le decía en mi primera intervención, hacer microinversiones en microdecisiones que contribuyan a hacer posible la conectividad y la movilidad. Ahí necesitamos hablar todas las administraciones, porque en las ciudades los competentes son los ayuntamientos, en las comunidades autónomas son las comunidades autónomas, pero el Ministerio de Fomento hace una parte importante en la inversión del transporte. Por tanto, creo que tenemos que ponernos de acuerdo y trabajar en esas decisiones pequeñas que pueden hacer un mundo y pueden cambiar la vida de mucha gente.

Gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor secretario de Estado.

- PREGUNTA SOBRE LA VIGENCIA DEL PROTOCOLO DE COLABORACIÓN ENTRE EL MINISTERIO DE FOMENTO Y EL DEPARTAMENTO DE POLÍTICA TERRITORIAL Y OBRAS PÚBLICAS DE LA GENERALITAT DE CATALUÑA PARA LA EJECUCIÓN DE ACTUACIONES EN MATERIA FERROVIARIA EN LA COMUNIDAD AUTÓNOMA, DE FECHA 28 DE SEPTIEMBRE DE 2006, ACERCA DE LA VARIANTE DE FIGUERES (GIRONA) DEL TREN CONVENCIONAL, LA NUEVA ESTACIÓN DE RED CONVENCIONAL Y DE ALTA VELOCIDAD Y LA SUPRESIÓN DE PASOS A NIVEL EN ESTA LOCALIDAD.

(Núm. exp. 681/003361)

AUTORES: MARTÍ DEULOFEU, JORDI (GPER) Y CASTEL FORT, LAURA (GPER)

El señor PRESIDENTE: Pasamos a la siguiente pregunta, de tramitación individual, que presenta la señora Laura Castel Fort, sobre la vigencia del protocolo de colaboración entre el Ministerio de Fomento y el Departamento de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalitat de Cataluña para la ejecución de actuaciones en materia ferroviaria en la comunidad autónoma, de fecha 28 de septiembre de 2006, acerca de la variante de Figueres del tren convencional, la nueva estación de red convencional y de alta velocidad y la supresión de pasos a nivel en esta localidad.

Tiene la palabra la senadora Castel.

La señora CASTEL FORT: Gracias, presidente.

Doy por planteada la pregunta porque, de hecho, la ha leído usted y tampoco hay mucho más que decir. Se pregunta por la vigencia de este protocolo. Además, es una pregunta que realmente debería hacer mi compañero, Jordi Martí, que es el senador de Figueres y está interesado en este protocolo de colaboración y su vigencia.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, senadora Castel.

Turno ahora para el secretario de Estado.

Tiene la palabra.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Saura García): Vamos a hacer un poco de historia y luego plantearemos nuestra visión de futuro.

En el año 2006, el Ministerio de Fomento y la Generalitat de Cataluña suscribieron un protocolo en materia ferroviaria que incluía inversiones por valor de 3565 millones de euros. En el caso concreto de Figueres, dentro de las actuaciones previstas para la red convencional se incluía la construcción de una variante, con un coste estimado de 120 millones de euros. La cláusula cuarta del protocolo establecía que los acuerdos recogidos, para ser vinculantes, requerían su desarrollo mediante el correspondiente convenio, y para el caso concreto de la variante, además, se establecía que la actuación se financiara sobre la base de las plusvalías provenientes de la recalificación de los suelos ferroviarios que se abandonasen al construir la variante y, en su caso, con aportaciones adicionales del resto de administraciones.

El Ministerio de Fomento, me informan, redactó y tramitó el estudio informativo de esta actuación, que trasladaba la línea convencional hacia el corredor previsto para la alta velocidad, que fue aprobado en noviembre de 2007. En definitiva, señoría, no se llegó a firmar ningún convenio para el desarrollo de esta variante para articular su financiación a través de los citados aprovechamientos y aportaciones de todas las administraciones. El Ministerio de Fomento procedió a ejecutar una primera fase, la fase suroeste de la variante, que comunica la vía convencional desde la estación de Vilamalla con las vías de ancho estándar de Figueres-Vilafant, obras que se licitaron por valor de 48 millones de euros y fueron puestas en servicio en el año 2010. Esto es, desde nuestro punto de vista, la historia, lo que ha sucedido.

Como le he indicado, el espíritu del protocolo era suprimir el ferrocarril a su paso por el casco urbano de Figueres, cofinanciado mediante plusvalías urbanísticas para la construcción de la variante, pero este espíritu nunca se tradujo en la firma de un convenio. Además, hay que tener en cuenta que desde el año 2008 el Ayuntamiento de Figueres ha variado también el planteamiento poniendo sobre la mesa otras alternativas, como el soterramiento de las líneas de ancho ibérico por el centro de la ciudad. En ese sentido, lo que le puedo decir es que en aras del diálogo, del acuerdo, nosotros estamos abiertos, tenemos voluntad de dialogar, y prueba de ello es que en once años no se ha reunido la Comisión Bilateral de Infraestructuras, mientras que el pasado 15 de octubre esa comisión, prevista en la disposición adicional tercera del Estatuto de Autonomía de Cataluña, sí se reunió, y en ese marco estamos dispuestos a seguir hablando para hacer efectivo el compromiso de una sentencia que hay que cumplir por parte de la Administración del Estado.

Estamos dispuestos a hablar, a seguir hablando de infraestructuras con la Generalitat. Por eso le decía al principio que le he hablado del pasado y ahora le pongo sobre la mesa el futuro.

Gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor secretario.

Tiene la palabra la senadora Castel.

La señora CASTEL FORT: Muchísimas gracias. No voy a añadir nada más.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

— PREGUNTA SOBRE LA VALORACIÓN QUE REALIZA EL GOBIERNO DEL INFORME REALIZADO POR EL TRIBUNAL DE CUENTAS EUROPEO, QUE CONSTATA EL FRACASO ECONÓMICO DEL TREN DE ALTA VELOCIDAD EN ESPAÑA.

(Núm. exp. 681/003362)

AUTOR: IÑARRITU GARCÍA, JON (GPMX)

El señor PRESIDENTE: Vamos con la siguiente pregunta, de tramitación individual, del senador Iñarritu, sobre la valoración que realiza el Gobierno del informe realizado por el Tribunal de Cuentas Europeo, que constata el fracaso económico del tren de alta velocidad en España.

Tiene la palabra el senador Iñarritu.

El señor IÑARRITU GARCÍA: Muchas gracias, señor presidente.

Esta pregunta es relativa a la valoración que hace el Gobierno sobre el varapalo que dio el Tribunal de Cuentas Europeo al tren de alta velocidad en España, ya que en este informe, que se hizo público el pasado mes de julio, se señala que desde el año 2000, España ha recibido 11 200 millones de euros para el tren de alta velocidad, lo que supone el 47 % de las ayudas que ha destinado la Unión Europea a este modelo de transporte.

En el informe los auditores destacan que en el caso de España hay una falta total de viajeros, que se han producido unos sobrecostes continuos y que hay una demora constante en los plazos. Además, un dato curioso: el tren de alta velocidad en muchas ocasiones no alcanza la velocidad para la que se instauró y se convierte en un tren rápido.

Por todo esto, ante este informe duro y realista a la vez, me gustaría saber cuál es la valoración que hace el Gobierno sobre él y si comparte estas conclusiones del Tribunal de Cuentas Europeo.

Gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Tiene la palabra el señor secretario de Estado.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTES Y VIVIENDA (Saura García): Gracias, señor presidente.

Señoría, el informe del Tribunal de Cuentas es sobre la red ferroviaria europea de alta velocidad en su conjunto. No obstante, sobre ese informe, que habla de toda la alta velocidad en su conjunto, también me gustaría hacer varias consideraciones desde el punto de vista político.

España ha invertido en torno a 50 000 millones de euros en estos últimos años —desde el principio de los años noventa— en alta velocidad. Ha contribuido, desde nuestro punto de vista, a la cohesión territorial de nuestro país; por consiguiente, la valoración que hacemos es positiva. Ahora, lo que les toca a las administraciones y al Ministerio de Fomento es maximizar los impactos que esa inversión tiene sobre el crecimiento a medio plazo de nuestro país. Esto es lo que yo creo que tenemos que hacer. Se han invertido 50 000 millones de euros, se van a seguir invirtiendo cantidades importantes en el futuro y lo que tenemos que hacer es buscar la manera de que esas inversiones sean lo más rentables posible económica y socialmente. Por eso creo que hay que impulsar actuaciones que mejoren la interoperabilidad de las infraestructuras de nuestro país. Creo que esta es una asignatura pendiente que pone de manifiesto, por ejemplo, que las relaciones en mercancías de nuestro país con Europa en el modo ferrocarril solo impliquen en ese tráfico de mercancías con el resto de Europa, insisto, un 1,5 del total. Eso exige pensar qué cosas podemos mejorar para que la inversión dé resultados y obtenga unos retornos económicos y sociales.

Insisto, estamos hablando de microinversiones, no estamos hablando de grandes inversiones para mejorar la interoperabilidad.

En segundo lugar, hay que plantear una estrategia para la movilidad sostenible intermodal de la que le hablaba anteriormente a su compañera, porque creemos que ahí tenemos que conectar el ferrocarril con el resto de medios de transporte.

En tercer lugar, debemos abordar adecuadamente la liberalización del transporte ferroviario de pasajeros, porque si hacemos esa liberalización adecuadamente también podremos obtener más retornos de la inversión en alta velocidad que hemos hecho en estos últimos años.

Por último, de cara al futuro, las nuevas inversiones tienen que venir precedidas por evaluaciones *ante* sobre sus retornos económicos y sociales. Los ciudadanos nos piden, cada vez más, que hagamos evaluaciones coste-beneficio de las inversiones que vamos a hacer de cara al futuro.

Como le decía, el informe del Tribunal de Cuentas es para toda la Unión, pero siempre hay que sacar conclusiones positivas, siempre tenemos retos por delante. Desde luego, después de la inversión que hemos realizado en nuestro país, y a la vista de los datos, hay cuestiones que tenemos que abordar, y el Gobierno se va a poner manos a la obra.

Gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor secretario de Estado.

Tiene la palabra el senador Iñarritu.

El señor IÑARRITU GARCÍA: Muchas gracias, señor presidente.

Yo también encaro la vida de forma positiva, pero decir que se puedan sacar conclusiones positivas de este informe del Tribunal de Cuentas Europeo en lo que tiene que ver con España y con la alta velocidad es tremendamente positivo, porque no hay ni un solo dato positivo en el informe, señor Saura. Usted hablaba de cohesión, pero la mayoría de los desplazamientos de los ciudadanos del Estado se produce de una ciudad a un municipio o de un municipio a un municipio, mientras que aquí se está potenciando el transporte entre ciudades, que solamente una élite utiliza constantemente. No hay más que ver los precios del tren de alta velocidad. En cuanto a la rentabilidad, en el informe se señala que ninguna de las líneas es rentable. Hay un despilfarro continuo de dinero. Hay que tener en cuenta que la deuda de ADIF en estos momentos es de 18 000 millones de euros. Y hay líneas, y le puedo hablar de la que se está construyendo en la comunidad autónoma vasca, de la «Y» vasca, que van a ser un despilfarro siempre, toda la vida va a haber que poner dinero. Un estudio reciente de un profesor de la universidad del País Vasco señalaba que sería más barato poner un servicio de helicóptero a cada uno de esos potenciales usuarios del tren de alta velocidad que la línea que se está construyendo; esto solamente en la Comunidad Autónoma Vasca.

Por otra parte, le vuelvo a insistir en el tema de las mercancías, del que usted me hablaba. El transporte de mercancías por ferrocarril, que el pasado año era de un 4,8 %, ha descendido a la mitad. Por lo tanto, en vez de ir a más —ahora que hay que sacar vehículos de las carreteras—, desciende. Por tanto, tampoco para las mercancías resulta rentable, y lo de la cohesión es algo más que discutible. Por eso se lo planteo con espíritu de autocrítica.

Asimismo, el informe también señala que en muchas ocasiones estas redes de transporte —voy acabando, señor presidente— se han realizado más por motivación política que por un cálculo de necesidad, y además no se han hecho evaluaciones del coste-beneficio de esas líneas. A mí me gustaría saber si ustedes hacen alguna autocrítica o si van a emplear alguna medida en relación con el TAV tras este informe y conocer, según su punto de vista, cuáles son las razones de esa falta de viajeros que señala el informe y de ese sobrecoste. No estamos hablando de un 5 % o un 10 %, sino incluso de un 40 % de sobrecoste en algunas de las líneas y de la demora continua en los plazos. Leía recientemente un artículo que señalaba que el tren de alta velocidad iba a llegar a la Comunidad Autónoma Vasca en 2013. Pues bien, parece que va a haber diez años de retraso sobre esa estimación.

Para acabar, quiero anunciar que voy a retirar la última de mis preguntas, ya que el Gobierno me ha respondido esta misma semana y me ha facilitado los datos sobre la insonorización de edificios en Zamudio debido a su cercanía con el aeropuerto.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Tiene la palabra el señor secretario de Estado.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Saura García): Muchas gracias, señor presidente.

Le agradezco la retirada de su última pregunta, porque así ganamos tiempo.

En cuanto a sus reflexiones acerca del informe del Tribunal de Cuentas tengo que decirle que, en el fondo, he ido contestando a todo ello a lo largo de mis intervenciones durante la semana. En mi opinión, la alta velocidad sí tiene un elemento positivo desde el punto de vista de la cohesión territorial. El debate es cuán grande es el impacto, pero sí tiene un efecto positivo sobre la cohesión territorial. No obstante, es verdad lo que usted dice sobre que la mayoría de los usuarios del transporte de nuestro país no utiliza la alta velocidad. Anteriormente, en contestación a una pregunta de una senadora y compañera suya, decía que en España, en el año 2017, fueron 420 millones de españoles los que utilizaron las cercanías y 24 millones los que utilizaron la alta velocidad y, sin embargo, durante estos últimos años la inversión en alta velocidad ha sido dieciséis veces la de cercanías. Por lo tanto, evidentemente, tenemos que aprender la lección y, sobre todo, invertir allí donde están los ciudadanos. Tenemos que pensar en los ciudadanos y en lo que estos nos demandan, entendiendo sobre todo —desde mi punto de vista— que la política de movilidad y de cercanías es también una política social, porque precisamente quien más utiliza al final el tren convencional y las cercanías son las personas con menor disponibilidad económica. Por lo tanto, pensar en movilidad es pensar en política social. Yo soy de los que creo que la movilidad es un derecho que los poderes públicos tienen que garantizar.

A continuación, quiero decirle que, dado que hemos hecho una inversión importante en nuestro país en la alta velocidad, lo que tenemos que hacer es poner a trabajar esa inversión. Por eso, tenemos que mirar el futuro con optimismo. Hay una inversión hecha y hay que buscar su máximo rendimiento económico a medio plazo. Dicho de otra manera: que esa inversión en infraestructuras tenga un efecto sobre la productividad del país. En mi primera contestación le he dicho que hay cosas que se pueden hacer. Le he hablado de la interoperabilidad, de la intermodalidad y de esa estrategia de movilidad conjunta de todos los medios de transporte. Le he hablado de la evaluación *ex ante* y de la evaluación *ex post*, que nos permita tener luego una metodología *ex ante* para tomar decisiones. Por tanto, creo que el Gobierno sí tiene entre sus prioridades el poner a trabajar, a obtener el máximo rendimiento a las inversiones que hemos realizado. ¿Que han dado cohesión territorial? Sí, pero yo he puesto los resultados encima de la mesa: en lo que respecta al transporte de mercancías y su conexión con el resto de Europa, el ferrocarril solo aporta el 1,5 %. Por lo tanto, hemos de resolver esos cuellos de botella. Pero, insisto, probablemente esto no exige grandes inversiones, sino solo un trabajo conjunto entre las administraciones para tomar esas microdecisiones que hagan rentable esa inversión. Ese es uno de los trabajos del Ministerio de Fomento en la España moderna del siglo XXI, señoría.

Gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor secretario de Estado.

— PREGUNTA SOBRE LOS AVANCES PRODUCIDOS DURANTE AÑO 2017 EN LA VARIANTE DEL TRAMO DE LA LÍNEA FERROVIARIA DE ALTA VELOCIDAD COMPRENDIDO ENTRE LA CIUDAD DE VIGO Y CERDEDO (PONTEVEDRA).

(Núm. exp. 681/003406)

AUTOR: FIDALGO IGLESIAS, MIGUEL (GPP)

— PREGUNTA SOBRE LA RAZÓN POR LA QUE EL MINISTERIO DE FOMENTO RETRASA LA SUPRESIÓN DEL PEAJE DE LA AUTOPISTA EN REDONDELA (PONTEVEDRA).

(Núm. exp. 681/003419)

AUTOR: FIDALGO IGLESIAS, MIGUEL (GPP)

El señor PRESIDENTE: Pasamos a las siguientes preguntas, de tramitación agrupada y del senador Fidalgo, sobre los avances producidos durante el año 2017 en la variante del tramo de la línea ferroviaria de alta velocidad comprendido entre la ciudad de Vigo y Cerdedo, en Pontevedra, y también sobre la razón por la que el Ministerio de Fomento retrasa la supresión del peaje de la autopista en Redondela.

Tiene la palabra el senador Fidalgo.

El señor FIDALGO IGLESIAS: Gracias, señor presidente.

Señor secretario de Estado, muy buenos días.

Vengo hoy a plantearle dos cuestiones muy importantes, sobre todo para todas las personas que vivimos en el área metropolitana de Vigo, área en la que viven más de 500 000 personas. Quiero transmitirle nuestra preocupación por la conexión con Madrid en alta velocidad desde Vigo y, también, por la supresión del peaje de la autopista en Redondela. Lo que está pasando con estas dos cuestiones nos preocupa mucho, sobre todo porque supone una absoluta discriminación hacia nuestro territorio.

La ciudad de Vigo es, junto con Almería, el único municipio español de más de 100 000 habitantes en la que el viaje por tren a la capital de España dura más de seis horas. La opción que rebajaría en menos de tres horas el viaje sería a través de la variante por Cerdedo para el AVE directo Vigo-Ourense-Madrid. Y le digo que estamos muy preocupados porque el pasado 3 de octubre vino a Galicia el ministro Ábalos, y acudió a Vigo —y se lo digo con todo el respeto, y perdón por la expresión— a reírse en la cara de los vigueses y de los redondelanos —como lo oye— porque sobre la supresión del peaje a Redondela dijo que lo iba a mirar, que había hablado dos veces con la concesionaria; y sobre el AVE por Cerdedo, dijo que había que hacer un estudio hidrogeológico y que eso iba a tardar treinta y seis meses, o sea, tres años, y que después de hacer el estudio ya se vería. Por eso uno se pregunta, por ejemplo, ¿por qué otros estudios hidrogeológicos similares, como el que ya está encargado entre Palencia y Santander, va a llevar poco más de doce meses y el de Vigo tres años? En cuanto al peaje de Redondela, le diré que había un compromiso para eliminarlo en julio de este año, pero cuando entraron en el Gobierno tras la moción de censura dijeron que no había ni un solo papel, aunque luego se comprobó que era falso porque apareció la propuesta de Audasa en el mes de marzo.

Por todo ello, entenderá nuestra preocupación por la conexión de Vigo con Madrid en alta velocidad y la supresión del peaje de Rande. Por eso le planteo estas dos cuestiones.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Turno para el señor secretario de Estado. Tiene la palabra.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Saura García): Gracias, señor presidente.

Como se han agrupado las dos preguntas, si me permite, le contestaré también de manera agrupada.

En cuanto a la variante de Cercedo, le diré, primero, que en marzo de 2010 se aprobó el estudio informativo del proyecto: la nueva línea de alta velocidad Ourense-Vigo, con un coste estimado de 1700 millones de euros. Dada la complejidad del trazado de la línea, para su materialización se licitó en 2010 la redacción de tres proyectos básicos. Durante esta redacción, se propusieron modificaciones respecto al estudio informativo, la más sustancial tenía por objeto no afectar a la localidad de Portas, y llevaron a la necesidad de realizar de nuevo la tramitación ambiental del proyecto. Pero dicha tramitación se quedó estancada en el año 2005. O sea, cuando llegamos al Gobierno, nos encontramos que el desarrollo de esta actuación estaba estancado. Yo también, con todo el respeto, le digo que el Gobierno anterior se rio de los gallegos porque, como digo, nos la hemos encontrado estancada, en un cajón. Lo que ha hecho este Gobierno, en su visita a Galicia el pasado mes de octubre, justamente ha sido dar un impulso, a través de ADIF, a la tramitación ambiental, asumiendo ADIF el complejo estudio hidrogeológico que hay que realizar.

Por tanto, la conclusión a la que llegamos sobre esta infraestructura es que no se ha hecho nada durante los años del gobierno anterior, y yo creo que sería más prudente por su parte hacer la pregunta, interesarse por esta cuestión, que es importante y a la que queremos dar una solución. Pero es mejor no poner ningún tipo de adjetivo porque, en realidad, a la vista de los datos, el gobierno anterior no estaba muy interesado en hacer esta infraestructura, esta conexión.

En relación con el tramo de Vigo-Redondela de la autopista del Atlántico AP-9, en el marco de la reunión de la comisión de seguimiento de esta autopista celebrada el pasado 23 de enero, el anterior Ejecutivo aceptó la propuesta de la Xunta de Galicia de establecer la gratuidad del peaje entre Vigo y Redondela, vía compensación en las tarifas generales de la AP-9 para el conjunto de los usuarios. Posteriormente, el entonces ministro de Fomento, anunció que la gratuidad del peaje entre Vigo y Redondela estaría implantada el mes de junio del presente año. No obstante, tras ese compromiso, el anterior Gobierno no llevó a cabo los estudios ni inició los trámites necesarios para la modificación del contrato concesional y para aprobar la gratuidad del peaje, por lo que es imposible que pudiese haber estado listo en esa fecha. Actualmente, le informo, se ha iniciado la tramitación de la modificación concesional necesaria para establecer la gratuidad del tramo, esencialmente, mediante un convenio entre el ministerio y la sociedad concesionaria que deberá aprobarse por real decreto.

Con fecha 9 de julio de 2018, se solicitó conformidad de la sociedad concesionaria, que ha sido reiterada con fecha 26 de septiembre; por tanto, se está a la espera de la contestación de la concesionaria para continuar su tramitación. Además, quiero decirle a usted y a sus señorías que este tema lo vamos a tratar esta tarde con la consejera, ya que tenemos convocada una reunión de la comisión de seguimiento de la AP-9.

Gracias, señor presidente.

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

El señor FIDALGO IGLESIAS: Muchas gracias, señor presidente.

Señor secretario de Estado, me deja bastante preocupado. Dice que tiene esta tarde una reunión de la comisión de seguimiento de la AP-9, pues ya podría haber aprovechado esta mañana para darnos la buena noticia —si es que la hay— de la supresión del peaje por Redondela, pero no nos ha aportado ninguna novedad.

El 26 de octubre sí que estuvieron ustedes reunidos con Audasa para firmar la adenda del convenio para incrementar las tarifas. O sea, que para incrementar las tarifas de toda la AP-9 sí que se reúnen con Audasa, pero para suprimir el peaje de Redondela parece ser que no. Sepa usted que los ciudadanos del área metropolitana de Vigo llevamos muchos años esperando el AVE; llevamos 15 años con el trazado del AVE por Cerceda a vueltas, sin que haya pasado de la fase de proyecto, y llevamos doce años también pagando un peaje injusto, porque para cruzar el puente de Rande hacia el Morrazo no se paga desde el año 2006 y, en cambio, para ir a Redondela, que no hay que pasar por el puente de Rande, pagan 90 céntimos los turismos y 1,70 euros, los camiones.

No me esperaba otra cosa de usted, sinceramente, señor secretario de Estado. Su discurso, y se lo digo con todo respeto, nos parece muy ambiguo, lleno de evasivas, lleno de excusas y sin ninguna concreción. Sinceramente, esto no era lo que debía esperar, por ejemplo, el alcalde de Vigo de su gobierno amigo en Madrid. Tenía usted hoy una excelente oportunidad para poner fecha. Era sencillo: fijar un día, un mes y un año, y nos íbamos todos contentos, pero hoy no ha dado ninguna fecha. Por eso, le digo, señor Saura, que nos deja preocupados su mensaje contradictorio. Decía que hay muchos ciudadanos que no usan la alta velocidad, es que no la usan porque no la tienen. Los gallegos no usamos la alta velocidad porque no la tenemos, y hay más gente en cercanías porque no llega la alta velocidad a Galicia. Llevamos cinco meses perdidos, señor secretario de Estado, y nos parece vergonzoso que el Ministerio de Fomento venga a Vigo y no dé ninguna fecha, y hoy, tampoco. Vigo debería ser una prioridad para el Gobierno socialista de Pedro Sánchez, porque las palabras del ministro fueron muy claras y preocupantes, igual que las suyas: 36 meses para un estudio, y después ya se verá. En cuanto al peaje de Rande, tampoco encontramos ninguna concreción.

Está claro que no podemos esperar nada de este Gobierno en precario y que el alcalde de Vigo, que además es el presidente de la Federación Española de Municipios y Provincias, que antes se parecía a un tigre, cuando el Gobierno de Madrid era del Partido Popular, ahora, como el Gobierno de Madrid es del Partido Socialista, se parece más a un lindo gatito. Se ha quedado mucho, se ha quedado callado y ya no reclama nada a su ministro Ábalos.

Mire, el Grupo Parlamentario Popular en el Senado va a seguir peleando para eliminar esta situación discriminatoria e injusta, también en materia de infraestructuras. Por eso le digo que no tengo ni la más mínima duda de que se va a suprimir el peaje de Rande ni tampoco tengo la más mínima duda de que al final se acabará haciendo el proyecto para unir Vigo con Madrid por alta velocidad. No sé si será con ustedes o a pesar de ustedes, pero espero y deseo que este Gobierno lo haga y que no dé la espalda a los ciudadanos de Vigo y de Redondela.

Muchísimas gracias.

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

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Saura García): Gracias, señor presidente.

A la vista de los datos y de las inversiones, mal van los gallegos si confían en un gobierno liderado por el Partido Popular. Mal van si confían en un Gobierno del Partido Popular, porque justamente es ahora, en estas dos infraestructuras, donde el Gobierno se ha puesto las pilas y donde quiere resolver

eficazmente lo que el PP no ha querido resolver. Es que desde el año 2015 no han movido un papel de la conexión Orense-Vigo por ferrocarril; ni un papel, y mire que su anterior ministro prometió 40 000 millones de euros por todo el territorio. Prometió, prometió el oro y el moro, pero para ahí, ni un solo euro. Se quedó estancado, ningún compromiso. Por tanto, yo creo que es poco serio lo que usted dice, y desde luego es poco creíble. Lo que usted dice es tan poco creíble que no se lo compra nadie, porque han pasado muchos años de Gobierno del Partido Popular; si desde el año 2015 no se ha movido ni un papel, ¿quién se va a creer ahora su discurso? Nadie. Justamente lo que están esperando es que un nuevo gobierno aborde definitivamente el problema. Esta es la realidad. Y ese es el problema que tienen usted y su partido, que su discurso no es creíble, que cada día van a peor, que no tienen credibilidad. Y ahí están las encuestas; cada día van peor porque lo que ahora dicen no es creíble. Yo sería un poco más moderado —y este es un pequeño consejo— a la hora de hacer afirmaciones, porque esas afirmaciones carecen de credibilidad. Es mucho mejor preguntar por esta infraestructura, preguntar al Gobierno qué está haciendo, pedirle, exigirle. A mí eso me parece razonable, creo que eso es lo que demandan los ciudadanos y también sus votantes. Ahora bien, decir que es este Gobierno el que ha parado la inversión entre Orense y Vigo en materia de ferrocarril, eso, no se lo cree nadie. Usted puede hacer el pino si quiere, pero no se lo cree nadie. Por tanto, tengan un poco más de sentido común a la hora de hacer política. Elija usted el camino que crea conveniente (*El señor Fidalgo Iglesias: ¡Solo faltaba, hombre! ¡Solo faltaba!*), que a nosotros nos va bien; al Gobierno le va fenomenal ese camino.

Sobre la segunda de las consideraciones que ha hecho, efectivamente nos hemos encontrado lo mismo. Se prometió, pero no se acordó nada. Y lo que hemos hecho nosotros es pedirselo por escrito a la concesionaria, y esa es la prueba del 9 de que efectivamente queremos llevar a cabo esa bonificación. No lo hemos hecho de palabra, no; lo hemos hecho por escrito, y esa es, repito, la prueba del 9 de nuestro compromiso. Y esta tarde, como tenemos ese compromiso político, vamos a trabajar con la Xunta de Galicia para que esa bonificación sea efectiva. No había nada y nos hemos puesto a trabajar, y no ha sido de palabra o por teléfono, sino por escrito. Esa es la prueba del 9 de nuestro compromiso.

Termino ya, señorías. Senador, elija usted el camino que crea conveniente, pero esa vía nos va fenomenal.

Gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor secretario de Estado.

— PREGUNTA SOBRE LA PLANIFICACIÓN EN PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA QUE EL MINISTERIO DE FOMENTO PRETENDE ACOMETER EN EL PUERTO DE CEUTA EN LOS EJERCICIOS 2018 A 2020.

(Núm. exp. 681/003416)

AUTORES: MARTÍNEZ ARCAS, GUILLERMO (GPP) Y MOHAMED DOS SANTOS, FÁTIMA (GPP)

El señor PRESIDENTE: Vamos con la última pregunta de tramitación individual, de los senadores Martínez Arcas y Mohamed Dos Santos, sobre la planificación en proyectos de infraestructura que el Ministerio de Fomento pretende acometer en el puerto de Ceuta en los ejercicios 2018 a 2020.

Tiene la palabra el senador Martínez Arcas.

El señor MARTÍNEZ ARCAS: Muchas gracias, señor presidente.

Al hilo de la última intervención del señor secretario de Estado, yo soy senador por Ceuta, y hombre, alguna credibilidad debe tener el Partido Popular en Ceuta cuando llevamos ganando todas las elecciones consecutivamente desde el año 2000, y a nivel nacional alguna credibilidad tendrá que tener nuestro discurso cuando también llevamos ganando todas las elecciones que se producen desde el 2010.

No obstante, señor secretario, me centro en la pregunta y le digo, además, con absoluta sinceridad, que no tengo el más mínimo interés de que sea una pregunta de confrontación, sino todo lo contrario. Creo que es necesario que entre todos contribuyamos a mejorar las inversiones y las actuaciones a desarrollar en el puerto de Ceuta, aunque la respuesta que nos ha dado el Gobierno fuera extemporánea, y si me lo permite, también errónea, porque creo que les faltan cinco millones de euros respecto al plan de inversiones actualmente vigente para el puerto de Ceuta en el periodo 2018-2020. Pero seguro que es un error interno que se podrá rectificar y que cuando elaboren los presupuestos de 2019 sabrán hacerlo.

Insisto en que el objetivo es captar la sensibilidad del Gobierno para que considere el puerto de Ceuta como una infraestructura estratégica, y no solo para Ceuta sino también en el ámbito nacional. Como sabe,

el puerto de Ceuta está ubicado en la principal vía natural de transporte marítimo del mundo y ni unos ni otros hemos sido capaces de convertirlo en el motor de desarrollo económico de nuestro entorno, como puede ser el de Algeciras, el de Gibraltar o el Tánger Med, que está a escasos 25 kilómetros de la ciudad de Ceuta.

Nosotros invitamos al Gobierno a que contribuya a generar un punto de inflexión en ese desarrollo de la actividad portuaria en Ceuta. Como sabe, el puerto constituye la principal, y si me apura, la única vía de salida para los ceutíes con el resto de España. Cada año se producen más de dos millones de desplazamientos. Es el equivalente a cualquier estación de tren, a cualquier autovía, a cualquier aeropuerto para el resto de España. Sabe que existe un proyecto en el que se está trabajando por un importe de 15 millones de euros para remodelar la estación marítima de Ceuta. Pueden tener disponibilidad de fondos estructurales a través del programa operativo Feder 2014-2020. Es absolutamente imprescindible acometer esa inversión. Le he seguido atentamente a lo largo de sus intervenciones anteriores y ha dicho usted que hay que invertir donde están los ciudadanos. Yo le compro ese discurso y allí, en Ceuta, donde están los ciudadanos es en la estación marítima, y por tanto, entendemos que es imprescindible acometer esa inversión de remodelación de la estación marítima.

En segundo lugar, usted también ha comentado aquí —y me parece un discurso razonable— que hay que llevar a cabo las inversiones calculando el efecto que puedan tener en la productividad. Y en ese ámbito también me permito hacerle una sugerencia, señor secretario: para dar impulso a la actividad tradicional del puerto de Ceuta, le sugiero que se acometan dos inversiones importantes. Por un lado, la adquisición de una grúa. Es increíble que a estas alturas del siglo XXI un puerto como el de Ceuta no tenga una sola grúa para la carga y descarga de contenedores, estando, además, en la situación geográfica en la que está. Está valorada en 4 millones de euros; y yo le pido, señor secretario, que impulse la adquisición de esa grúa. Y en ese mismo ámbito también es absolutamente imprescindible acometer una obra de mejora del dragado en la bocana del puerto de Ceuta para facilitar la entrada de petroleros de gran tamaño de forma que puedan llevar a cabo la actividad de *bunkering* tradicional en nuestro puerto.

Un tercer eje de desarrollo de la actividad portuaria debe ser fomentar el turismo de crucero. Ceuta tiene un potencial en el desarrollo turístico. El incremento de las visitas de cruceros en los últimos años así lo ponen en valor. Nada tenemos que envidiar a la vecina Gibraltar, que tiene más de 200 cruceros al año. El problema es fundamentalmente la carencia de infraestructuras. Por tanto, también le pedimos, señor secretario, que tenga en consideración la posibilidad de crear un nuevo muelle para permitir el atraque de cruceros de más de 350 metros de eslora, lo que nos permitiría establecer de manera regular líneas de visita en el ámbito de los cruceros.

Una cuarta cuestión es que en Ceuta también apostamos por el desarrollo portuario como vanguardia en el suministro de combustibles ecológicos, en concreto en el gas natural licuado. Yo también le pediría, señor secretario, que escuche a los técnicos de la Autoridad Portuaria de Ceuta y que no se nos pase también el tren en esta ocasión en el ámbito del suministro de combustibles ecológicos, que es el futuro del *bunkering* en las próximas décadas.

Finalmente y como última reflexión, usted sabe que el fondo de compensación interportuaria, señor secretario, debería compensar la pérdida de recaudación que los puertos de Ceuta y Melilla tienen como consecuencia de las bonificaciones vigentes en el ámbito de las tasas portuarias. Lamentablemente esa no ha sido la realidad en las tres últimas décadas. Así que yo le invito también a que, en la medida de lo posible, arbitre los mecanismos que permitan compensar y que se dote a la Autoridad Portuaria de Ceuta, y en su caso a la de Melilla, de las cantidades necesarias para compensar esa pérdida de recaudación en el ámbito de las tasas.

Concluyo, señor secretario, pidiéndole, por favor, implicación en el desarrollo de la actividad portuaria tan estratégica para la ciudad de Ceuta.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Martínez Arcas.

Tiene la palabra el secretario de Estado.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Saura García): Gracias, señor presidente.

Señoría, yo estoy de acuerdo con usted en que es necesaria la colaboración de todos los niveles de la Administración y creo que ese es el camino y estamos firmemente implicados en esa coordinación para una mayor eficacia del puerto de Ceuta. Estamos también de acuerdo en la implicación por parte del Gobierno

en relación con el puerto de Ceuta y, evidentemente, todas las cuestiones que usted ha puesto encima de la mesa como la grúa o un nuevo de muelle son inversiones importantes que hay que acometer entre todas las administraciones. Estoy convencido de que en el ámbito de ese diálogo se tendrán que implementar esas nuevas inversiones de cara al futuro.

Efectivamente, las dudas que a mí me pasan es que en el presupuesto del año 2018 hay una inversión de 4 millones de euros, para el presupuesto del 2019 en torno a otros 4 millones de euros y en el presupuesto del año 2020 7,5 millones de euros. Pero, insisto, si hay algún tipo de discrepancia estamos dispuestos a hablar porque seguro que tiene que haber algún tipo de error en alguna de las partes que está proporcionando los números.

La inversión más significativa que se ha incluido en las propuestas de presupuestos del año 2019 es la correspondiente al nuevo complejo para el tráfico de pasajeros y vehículos que supondrá una inversión de unos 15 millones de euros programada para el año 2019 al año 2020. Se trata de construir una nueva estación marítima, como usted sabe perfectamente, y zonas anexas para reemplazar a la actual que data de los años setenta. Este proyecto pondrá énfasis en la ordenación de los flujos de pasajeros y vehículos y en la seguridad con una clara implicación de la tecnología en todos los procesos. Para su financiación estamos tramitando ante la Comisión Europea una modificación del programa operativo de fondos Feder 2014-2020 y también, dentro del capítulo de actuaciones de refuerzo de la seguridad, las cuales se van dotando año a año en función de las necesidades. La seguridad también es importante para todos.

En definitiva, termino como empezaba, creo que es importante esa colaboración de todos los entes que tienen que invertir en el puerto de Ceuta y desde luego la máxima implicación por parte del Gobierno de España.

Gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor secretario de Estado.

Tiene la palabra el senador Martínez Arcas.

El señor MARTÍNEZ ARCAS: Muchas gracias, señor presidente.

Señor secretario, celebro que anuncie y se comprometa a llevar a cabo esa inversión tan necesaria que le reclamábamos en el Grupo Popular de reforma de la estación marítima, además con esos parámetros a los que usted hace alusión, priorizando la seguridad, indudablemente un objetivo ineludible en la implementación de las nuevas tecnologías y sobre todo la confortabilidad de los 2 millones de pasajeros que utilizan habitualmente esa estación marítima todos los años.

Quiero cerrar mi intervención pidiéndole, señor secretario, que tengan en cuenta el peso específico que tiene la Administración General del Estado en las ciudades de Ceuta y Melilla. Es absolutamente imprescindible garantizar la presencia del Estado en ambas ciudades en todos los ámbitos, por supuesto en educación, en sanidad y en seguridad, pero también en la inversión pública. Más del 50 % del producto interior bruto de ambas ciudades depende de las inversiones de las administraciones públicas en su conjunto y de manera especial de la Administración General del Estado. Así que, como responsable que es usted del área de infraestructuras, transporte y vivienda del Ministerio de Fomento yo le pido y le reivindico desde el Grupo Popular que mantengan el pulso inversor en la Ciudad Autónoma de Ceuta y en particular, y por terminar y para concretar en esta pregunta, en el ámbito de la Autoridad Portuaria que, indudablemente, es un eje absolutamente estratégico para el desarrollo económico de la Ciudad Autónoma de Ceuta.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Tiene la palabra el señor secretario de Estado.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Saura García): Gracias, señor presidente.

Suscribo todas las palabras que, evidentemente, planteé en mi primera intervención de compromiso del Gobierno con la inversión pública en Ceuta y solo quiero terminar con un dato y es que en el año 2020, de acuerdo con lo previsto, la inversión pública en el puerto de Ceuta se multiplicará prácticamente por dos. Como he dicho en mi primera intervención vamos a pasar de 4 millones de euros en el año 2018 a 7,5 millones en el año 2020. Esa es una muestra clara de ese compromiso con la inversión pública en Ceuta.

Gracias, señor presidente.

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 365

13 de noviembre de 2018

Pág. 31

- PREGUNTAS SOBRE DIVERSOS EXTREMOS EN RELACIÓN CON LA EJECUCIÓN DE ACTUACIONES DE INSONORIZACIÓN DE VIVIENDAS EN ZAMUDIO (BIZKAIA).
(Núm. exp. 681/003470)
AUTOR: IÑARRITU GARCÍA, JON (GPMX)

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

La última pregunta de tramitación individual del senador Iñarritu ha sido retirada, como ha expresado anteriormente.

Por lo tanto, agradecemos la presencia del señor secretario de Estado por segunda vez desde el cambio de Gobierno en esta comisión y agradecemos que haya estado aquí con nosotros. También le hago un ruego y es que, dentro de las posibilidades del ministerio, responda a las preguntas escritas, si es posible, sin que puedan ser reconvertidas después en tiempo y forma. Ya sé que es difícil, pero dentro de lo posible yo creo que es más fácil e incluso no suscita tanto debate porque la escrita es escrita y la oral, como estamos viendo, a veces genera debates externos incluso a la propia pregunta.

Por lo tanto, muchísimas gracias y que sepa que yo le hago este ruego porque es el escollo que tenemos más grande en esta comisión porque el Reglamento del Senado nos prohíbe convocar comisión si hay preguntas escritas reconvertidas a orales, con lo cual, a veces, podríamos tener comisión y no la podemos convocar porque tiene que venir el secretario de Estado a responderlas.

Muchísimas gracias.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Saura García): Gracias, señor presidente.

Yo ese ruego lo voy a atender encarecidamente, primero por respeto a la Cámara y segundo por eficacia en el tiempo de todos. Yo soy uno de los más interesados en que se cumpla ese ruego.

Gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchísimas gracias.

DEBATIR

- MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A LA AMPLIACIÓN DEL TRASPASO DE COMPETENCIAS A LA GENERALITAT DE CATALUÑA RELATIVAS A LOS SERVICIOS FERROVIARIOS DE CERCANÍAS DE BARCELONA.
(Núm. exp. 661/000144)
AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO NACIONALISTA PARTIT DEMÒCRATA (PDeCAT-CDC) - AGRUPACIÓN HERREÑA INDEPENDIENTE-COALICIÓN CANARIA (AHI/CC-PNC)

El señor PRESIDENTE: Continuamos con la comisión y vamos con las mociones. Como hemos dicho al principio las votaciones no serán nunca antes de las cuatro de la tarde. Por lo tanto, vamos con la primera de las diez mociones para el día de hoy.

La primera moción es del Grupo Parlamentario Nacionalista por la que se insta al Gobierno a la ampliación del traspaso de competencias a la Generalitat de Catalunya relativas a los servicios ferroviarios de cercanías de Barcelona.

Para la defensa de la moción, tiene la palabra la senadora Marta Pascal.

La señora PASCAL CAPDEVILA: Gracias, señor presidente.

Antes de nada quería hacer una precisión. Esta es una moción que nosotros presentamos con registro de entrada de octubre del 2016, estamos en noviembre de 2018 y ha sido necesaria, evidentemente, una autoenmienda para intentar que el texto fuera votable en noviembre de 2018. (*Rumores*).

El señor PRESIDENTE: Señorías, silencio, por favor.
Continúe, señoría.

La señora PASCAL CAPDEVILA: Solo lo digo para que conste en el *Diario de Sesiones* pues probablemente entre los tempos y las formas de incorporar las mociones a los órdenes del día de las comisiones pues haya algo que mejorar.

Dicho esto, entro de pleno a presentar esta moción. Insisto que es de actualidad porque creo que seguimos teniendo en *rodalies*, Barcelona, y de hecho en general con los servicios de trenes y cercanías en Cataluña, un problema por un servicio absolutamente deficiente con falta de inversión y de ejecución de estas inversiones. (*Rumores*).

Señor presidente, yo le ruego si fuera posible un poco de silencio.

El señor PRESIDENTE: Señorías, les ruego silencio porque no se escucha a la senadora.

Por favor, ruego silencio.

Continúe, señoría.

La señora PASCAL CAPDEVILA: Gracias, señor presidente.

Hay deficiencias en el servicio, falta de inversión, no ejecución de los compromisos y en cualquier caso la vulnerabilidad evidente de las líneas férreas que acaban provocando que cualquier circunstancia ya sea meteorológica o técnica comporte una deficiencia evidente del servicio.

Nosotros en esta autoenmienda, en esta parte resolutive de la moción, lo que hemos planteado es algo muy sencillo. En primer término, ampliar el traspaso de competencias en el ámbito de las infraestructuras ferroviarias y, en segundo término, utilizar la comisión bilateral Estado-Generalitat para revisar el estado de la situación ahora mismo y para garantizar que se produzcan las transferencias competenciales y de los compromisos adquiridos y, por último, requerir de forma clara y urgente a ADIF que haga las actuaciones pendientes de forma prioritaria.

Quisiera utilizar el poco tiempo que me queda para hacer mención a quien fue senador de esta Casa, también diputado en el Congreso, el señor Pere Macias, que hace un tiempo escribió, en un medio de comunicación, algo que creo que es interesante que se pueda explicar en esta comisión. Decía él: En la capital del reino —por lo tanto, en la ciudad de Madrid y en el área metropolitana de Madrid— ha habido durante treinta años un gran ritmo inversor en aquello que hace referencia a las infraestructuras: se han duplicado redes, multiplicado estaciones y cuadruplicado vías que son muy utilizadas, con lo cual necesitaban una infraestructura acorde. Me parece bien, me parece que, si es necesario, se puede hacer. Pero decía el senador y diputado Pere Macias en aquel momento: En Barcelona, la red prácticamente es la misma; solo se ha hecho una estación nueva; hay colapso de túneles y de trenes, y los sistemas de control son anacrónicos y obsoletos. Francamente, esto no nos puede pasar. Ha habido una gran inversión en alta velocidad, lo sabemos —muchos de los que estamos aquí somos usuarios de la alta velocidad—, pero, en aquello que afecta a *rodalies* Barcelona o a cercanías, está todo pendiente.

En el Pleno de la semana pasada, yo recordaba algo grave, que no se trata solo del compromiso de inversión que hace el Estado en Cataluña; es que el grado de ejecución sigue siendo absolutamente impresentable. En el resto del Estado, 9 de cada 10 euros se ejecutan; en Cataluña, solo 7 de cada 10. Hemos presentado esta moción con el espíritu de que sea una moción inclusiva, que se pueda aceptar por parte de todos los grupos y de reivindicar algo que ya estaba pactado y acordado, con lo cual, esperemos que, a través de esta comisión bilateral, se puedan producir estos planteamientos y las peticiones que se han hecho.

Gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

A esta moción, se ha presentado una enmienda.

Por el Grupo Socialista, tiene la palabra el senador Delgado.

El señor DELGADO JIMÉNEZ: Gracias, presidente.

Como bien decía la ponente de la moción, esta moción venía del año 2016, y se han sucedido una serie de circunstancias con las que ha quedado desfasado lo que se solicitaba en ella. En principio solicitaba que ADIF tuviese y asumiese esa responsabilidad. Hace ya dos años que se produjeron los hechos y entendemos que la habrá asumido.

En cuanto al punto 2 que había antes en su moción, esa solicitud de reunión de la comisión bilateral, todos sabemos que el pasado 15 de octubre se reunió esa comisión. Entendemos que, durante estos cinco meses, desde que gobierna el Partido Socialista en este país, las circunstancias y la actitud han cambiado mucho. Y para nuestro partido es algo fundamental la voluntad de diálogo como medio para solucionar problemas.

También introducen un elemento nuevo. Antes solicitaban la ampliación de competencias de servicios y ahora están solicitando el traspaso de infraestructuras, a lo cual me referiré luego en el turno de portavoces.

Hay algo en lo que sí es cierto que estamos de acuerdo, en que todos los problemas que existen ahora mismo se deben a la falta de inversión que se ha producido en los últimos años de Gobierno Popular, y no solo la falta de inversión en las cercanías de Barcelona, sino también en las de Madrid y en las del resto del país. Este senador que les habla ya lo puso así de manifiesto en octubre de 2016, en el debate en Pleno de una moción que presentó Esquerra, y en marzo del presente año en una interpelación que le hice yo precisamente al ministro para hablar del tema ferroviario. Pues bien, me remito —y ya finalizo— a la enmienda que presenta el Grupo Parlamentario Socialista, que está en consonancia con la filosofía del actual Gobierno de diálogo para la consecución de acuerdos tanto en esa comisión bilateral como en la negociación y aprobación de los Presupuestos Generales del Estado.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Para el turno de aceptación o rechazo de la enmienda, tiene la palabra la senadora Pascal.

La señora PASCAL CAPDEVILA: Gracias, señor presidente.

Agradezco de entrada el tono de esta enmienda del Grupo Socialista, pero a nosotros nos parece que se queda un poco corta o que distorsiona un poco el ánimo de esta moción. Es una enmienda que plantea que sigamos hablando y estudiando cómo están las inversiones y la implementación de las necesidades de la red de *rodalies*, de cercanías, no solo en Barcelona, sino también en el resto de Cataluña, pero tenemos planes, convenios firmados entre el Estado y la Generalitat que no se han cumplido, con lo cual, para nosotros, es un poco extraño aceptar una enmienda que insta a seguir estudiando el caso cuando ya sabemos que hay algunos compromisos firmados previamente que no se han ejecutado.

Por lo tanto, no aceptamos esta enmienda, si bien sabemos que la voluntad y el tono del Partido Socialista son, evidentemente, de suma. A nosotros también nos encontrarán ahí, pero nos parece que necesitamos algo más que buenas intenciones y hablar solo de que queremos dialogar sin solucionar aquello que es necesario, que es que se ejecuten de una vez los acuerdos que se han firmado.

Gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, senadora Pascal.

Pasamos al turno de portavoces.

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

La señora DOMÍNGUEZ DE POSADA PUERTAS: Gracias, presidente.

Intervengo brevemente nada más que para manifestar el sentido del voto, que será negativo.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Es el turno ahora del Partido Nacionalista.

Tiene la palabra la senadora Marta Pascal.

La señora PASCAL CAPDEVILA: Renuncio al turno.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Es el turno ahora del Grupo Vasco.

La senadora Iparragirre tiene la palabra.

La señora IPARRAGIRRE BEMPOSTA: Gracias, presidente.

Como no podía ser de otra manera, intervengo para manifestar el voto favorable de nuestro grupo. Lo que el Grupo PDeCAT solicita en este caso nos parece no solo de sentido común, sino que, en otras muchas ocasiones, hemos sido nosotros los que hemos reclamado en el mismo sentido. Por lo tanto, nuestro voto será favorable.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

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

La señora CASTEL FORT: Gracias, presidente.

Señorías, el posicionamiento de Esquerra Republicana respecto a esta moción, como no podía ser de otra manera, va a ser de apoyo. Agradecemos la presentación de esta moción al grupo proponente para tener la oportunidad de volver a reclamar un traspaso integral de la red ferroviaria de cercanías de Cataluña, esto es, la gestión total de las vías, estaciones, infraestructuras, material móvil y unidad empresarial de gestión, así como la financiación suficiente para poder prestar un servicio de calidad; una financiación que los ciudadanos catalanes pagamos con nuestros impuestos.

El problema en el modelo de infraestructuras del Estado español viene de lejos. Podíamos hablar del corredor mediterráneo, de gestión aeroportuaria o de peajes, pero no quiero entrar en eso porque todos conocemos la situación. Nuestro posicionamiento es claro: la gestión de infraestructuras de movilidad debe recaer en aquella Administración que mejor responda a las necesidades del ciudadano. Siguiendo el principio de subsidiariedad, aquella Administración más cercana entenderá mejor las necesidades de los ciudadanos a los que sirve que otra Administración más alejada. Así lo entienden en la Unión Europea y así se debería entender en sus Estados miembros.

En Cataluña tenemos un problema en la gestión de cercanías y queremos asumir este problema para ponerle remedio. De la misma manera que los transportes públicos urbanos como el metro o el autobús corresponden a las administraciones municipales y supramunicipales donde se presta el servicio, la red de ferrocarril de Cataluña debe ser gestionada en su totalidad por la Generalitat de Catalunya.

¿Cómo hemos llegado hasta aquí? Como ya expone la moción presentada por el PDeCAT, la mala calidad del servicio que ofrece Renfe-ADIF en Cataluña causa gravísimas molestias a miles de ciudadanos y ciudadanas en sus desplazamientos. Los usuarios de la red ferroviaria son víctimas continuadas de un mal servicio y sufren frecuentes incidencias y retrasos prácticamente a diario. Incluso la misma Renfe reconoce líneas con un 60 % de incumplimiento de horarios, hecho que pretende mejorar cambiando los horarios de los trenes en lugar de mejorar el estado de las infraestructuras y del material rodante, que sería su supuesta y presupuestada obligación.

Hemos llegado a una situación esperpéntica en que los tiempos de trayecto son mayores hoy que décadas atrás. Lo último que hemos visto es un plan de cercanías del Gobierno que preveía una inversión de 4000 millones de euros, de los cuales todavía no se ha invertido ni un 15 %. Este plan de inversiones, entre otros proyectos, incluía el túnel ferroviario en Hospitalet, el intercambiador de la Torrassa, el cubrimiento de las vías a su paso por San Feliú, obras que mejorarían el servicio ferroviario que afecta a más de 50 000 personas. Pues bien, los catalanes aún esperan.

En 2013, después de cuatro importantes accidentes de tren, el Estado se comprometió a invertir 306 millones de euros antes del 2016, para hacer microcirugía en la red de cercanías, sobre todo en los aspectos relacionados con la seguridad.

El Gobierno español solamente ejecutó el 2 % de los 306 millones. Teniendo en cuenta que era una de las actuaciones prioritarias, pues da miedo. Dicho compromiso de gasto se dilató hasta el 2018, y los 152 millones previstos para invertir en 2015 se convirtieron en 30, según el texto de los presupuestos generales. Esta carencia de inversión provoca que las estaciones se encuentren en pésimas condiciones; en muchas, los andenes no se han adaptado al nuevo material rodante o a sus composiciones, dificultando a las personas de movilidad reducida subir y bajar de los vagones con una mínima seguridad. Ya acabo.

El Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana, como ha hecho todos los años, exigirá las inversiones, las leyes y las competencias, porque es aquello que nuestros ciudadanos nos exigen que debemos hacer, y esto incluye hacer efectivo el traspaso de servicios de cercanías y regionales cuyo recorrido se realice en la misma comunidad autónoma, incluyendo las vías, estaciones, infraestructuras, material móvil, unidad empresarial de gestión y la financiación suficiente para poder prestar un servicio de calidad y, lógicamente, la aportación económica para realizar todas las inversiones necesarias y que, a fecha de hoy, no han sido realizadas por parte de ADIF.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Por el Grupo Parlamentario Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, tiene la palabra la senadora Freixanet.

La señora FREIXANET MATEO: Gracias, presidente.

Este debate se repite, porque la situación es crónica. La movilidad cotidiana, la de cada día, es la más importante para la vida de la gente. El 90 % de los viajes que hacemos duran menos de una hora, y este

tipo de movilidad es la que menos inversión recibe. Es por ello que cercanías es la red menos puntual, más averiada y más pobre de toda España y es la que más gente usa. Cercanías recibe una inversión muchísimo menor que el AVE para un servicio que utiliza muchísima más gente. Debe terminarse ya esta lógica perversa. Debemos invertir en cercanías.

En Cataluña, lo sabemos bien, la situación de cercanías y de regionales es agónica; vivimos con retrasos constantes, con averías y falta de mantenimiento; hay promesas que nunca se ejecutan, desdoblamientos que no llegan, accesos a estaciones o apeaderos que hace décadas que esperamos, falta de personal, vulneración de derechos como la falta de accesibilidad todavía en algunas estaciones y algunos trenes, accidentes y muertes. Digo muertes, porque hay soterramientos de vías que están pendientes y, mientras no llegan, pues se cobran vidas, y eso es imperdonable.

Vamos a votar a favor de esta moción, como ya hemos hecho anteriormente en esta misma temática otras veces. Al mismo tiempo quiero decir que hemos hecho de esta cuestión materia de prioridad, de negociación y de acuerdo presupuestario. Necesitamos una red de transporte pública amplia, accesible, bien conectada, adaptada, intermodal, vertebradora de territorio, puntual y con una alta y previsible frecuencia de paso. Necesitamos una red que sea segura, libre y sostenible.

Con este objetivo y con esa idea de futuro, reclamamos las inversiones que nos corresponden y una gestión eficiente y de proximidad del transporte público.

Gracias, presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

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

El señor DELGADO JIMÉNEZ: Gracias, presidente.

Lamentamos que no nos acepten la enmienda que hemos presentado, porque entendemos que el diálogo es la senda a través de la cual se pueden encontrar soluciones a los problemas. Lamentamos también que de manera unilateral entiendan que en la solicitud del traspaso, en este caso, porque han modificado así el *petitum* de la moción, de las infraestructuras, ya que en la anterior moción hablábamos de los servicios, de los servicios ferroviarios de *rodalies* de Cataluña, está la solución al problema, cuando todos sabemos que es la falta de inversión que se ha producido en los últimos años el motivo principal de cómo se encuentra ahora mismo el sistema de cercanías, pero no solamente, como decía, en Cataluña, sino en el resto de España.

Si hablamos de traspaso, y ustedes lo saben igual que nosotros, en el año 2010, con un Gobierno Socialista, hubo traspaso de los servicios de transporte de viajeros de cercanías a Barcelona en lo referente a los horarios, a las tarifas, a las frecuencias en la información y en el personal y que a finales del mismo año, de 2010, con efectos de 1 de enero del 2011, también se produjo el traspaso de los servicios ferroviarios regionales. Además, ustedes saben, igual que lo sabemos nosotros, que el Estado es el titular de las infraestructuras pertenecientes a la red ferroviaria de interés general y que la Generalitat viene solicitando en el año 2016, al hilo de la presentación de esta moción, la exclusión de varios tramos de esa red ferroviaria de interés general cercanos a Barcelona para que fuesen traspasados a la Generalitat, circunstancia con la que queda claro que nosotros no estamos de acuerdo, porque son tramos de líneas de interés general por las cuales, entre otras cosas, no solamente circulan trenes de cercanías, sino también de larga distancia y mercancías. Precisamente por eso es el Estado el que debe velar por ese interés general.

Para finalizar, les diré que el problema, todos lo sabemos, no es otro que esa falta de inversión que ha habido en los últimos años, que la solución es priorizar las inversiones y que se vayan allí donde más se necesite y que el medio no es otro más que la negociación y la aprobación de unos presupuestos generales, pues es el instrumento a través del cual se da solución a los problemas, se priorizan inversiones y, sobre todo, se palía la anterior falta de inversión.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Romero.

El señor ROMERO SANTOLARIA: Muchas gracias, señor presidente.

Esta moción, como ya se ha dicho, es similar, casi idéntica a la que se debatió ya en octubre del 2016, en la que también mostramos nuestro voto en contra.

Aquí se está acusando al Gobierno del Partido Popular reiteradamente de no querer invertir en la Comunidad Autónoma de Cataluña cuando los datos dicen todo lo contrario.

ADIF en su conjunto invirtió desde el 2012 hasta el 2016 la nada desdeñable cifra de 1243 millones de euros y mantenía una previsión —ya veremos lo que hace el Gobierno actual— de 872 millones hasta el 2020, lo que significa un 72 % de la previsión que se tiene estimada en cercanías para toda España.

Las comparaciones son todas odiosas, siempre, y ustedes, algunos de los comparecientes, tienen la manía siempre en sus debates de hacer una comparación con Madrid. Han hablado de puntualidad, pues es mucho más puntual, según los informes que a mí me constan, cercanías o *rodalies* en Cataluña que el de Madrid. Lo que ocurre es que, si estuviéramos hablando en términos futbolísticos, ustedes en ocasiones o casi siempre lo que padecen es madriditis.

Además, les voy a decir otra cosa: el traspaso de la competencia no garantiza *per se* que el servicio vaya a ser mucho mejor, y mucho menos si nos remitimos a las pruebas de lo que ustedes ya gestionan. Lo que ustedes gestionan en Cataluña es una ruina, señorías; es una verdadera ruina. Me remito a lo que dice la prensa: Cataluña lidera las listas de espera sanitarias en España. Tarragona denuncia la deficiente gestión sanitaria del Gobierno de la Generalitat. La sanidad en Cataluña camino de un año a la deriva. Los servicios sociales desmantelados. Cataluña la única comunidad autónoma que acumula recortes en servicios sociales desde el año 2014. Los servicios sociales de Barcelona al borde del colapso. Y estos solo son algunos de los ejemplos que podríamos poner. ¿Sabe lo que ocurre? Pues que al final el árbol no les deja ver el bosque.

A mí señoría me asaltan algunas dudas siempre; en este caso, yo no sé si ustedes quieren las competencias o lo que quieren es el acompañamiento que llevan esas competencias, es decir, la financiación, la dotación económica para dedicarla probablemente a otros menesteres. Y aquí coincido con el compañero del Partido Socialista, con el señor Delgado, porque al punto 1 yo le niego la mayor, es que se cae por inconstitucional, es que las infraestructuras ferroviarias de interés general no se pueden transferir. Léanse el artículo 149 de la Constitución, además, léanselo con cariño porque no les va a producir urticaria; no pasa nada por leerlo. Hablan del AVE, hablan de... En fin. Cuando hablan del AVE, como ustedes ya lo tienen, pues hablan de cercanías. Me parece bien que ustedes hablen de cercanías, pero vamos a ser equitativos. Por qué no le preguntan sobre el AVE a los cántabros, a los asturianos, a los extremeños, a los gallegos. A los extremeños les cuesta más de seis horas llegar en un tren rudimentario a Extremadura.

Para finalizar, señor presidente, les pediría que no hablasen más de agravios comparativos ni de deuda histórica. Siempre han tenido un discurso victimista, que les ha funcionado, porque siempre han recogido algo. Pero les diré que tener paciencia, tenemos, y tenemos mucha paciencia, pero la Comunidad Autónoma de Cataluña es con diferencia la que más se beneficia siempre de los Presupuestos Generales del Estado.

Y les voy a decir una cosa que dicen en Cataluña: se puede ser bueno, es decir, *bo*, pero lo que nunca se puede ser es dos veces bueno, es decir, bobo.

Muchas gracias. (*Aplausos*).

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

— MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A LA ADOPCIÓN DE DETERMINADAS MEDIDAS DE PROTECCIÓN DE LOS DERECHOS DE LOS USUARIOS DEL TRANSPORTE AÉREO QUE VEN ALTERADOS SUS PLANES DE VIAJE POR CIRCUNSTANCIAS IMPUTABLES A LAS COMPAÑÍAS AÉREAS.

(Núm. exp. 661/000957)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO VASCO EN EL SENADO (EAJ-PNV)

El señor PRESIDENTE: Pasamos a la siguiente moción del Grupo Parlamentario Vasco, por la que se insta al Gobierno a la adopción de determinadas medidas de protección de los derechos de los usuarios del transporte aéreo que ven alterados sus planes de viaje por circunstancias imputables a las compañías aéreas. A esta moción se han presentado en plazo tres enmiendas: una del Grupo Parlamentario Popular y dos del Grupo Parlamentario Socialista.

Para la defensa de la moción, tiene la palabra la senadora Iparragirre.

La señora IPARRAGIRRE BEMPOSTA: Gracias, presidente.

Como recordarán todos ustedes, en el Pleno celebrado los días 10 y 11 de octubre del año pasado debatimos una moción que presentó el Grupo Popular en la que se instaba al Gobierno a la adopción de determinadas medidas en relación con la notificación de cancelaciones de vuelos ya programados

y vendidos que hizo en aquellos momentos la compañía aérea Ryanair. En aquel caso, la moción se refería exclusivamente a esa compañía. En aquella ocasión, mi grupo presentó una enmienda en la que aportábamos como adición, más que como modificación, que se incluyese que aquellos pasajeros y pasajeras que vieran cancelados o alterados sus vuelos pudieran recibir información adecuada, clara y fidedigna sobre todos los derechos que les correspondieran. Como recordarán también ustedes, al final, se presentó una enmienda transaccional firmada por varios grupos, entre ellos el nuestro, ya que entendíamos que con dicha enmienda se cumplía nuestra pretensión, y la moción fue aprobada. Dichas medidas, como he dicho, se referían a un caso puntual y específico, pero, puesto que este problema afecta a muchas personas, había que tomar medidas *ad hoc*.

Esta situación ocurre muchas veces cada día en los aeropuertos del Estado español. Me atrevo a decir que cualquiera de los que estamos aquí lo padecemos bastante a menudo; yo, el viernes pasado la última vez, que casi me quedo a pasar el fin de semana aquí. Es decir, los planes se alteran muchas veces por circunstancias imputables a las compañías aéreas. Tanto los mostradores de AENA como los de cada compañía deberían ofrecer a las personas afectadas, que mediante la compra del billete quedan atadas en una relación contractual, la atención y el servicio para que estas pudieran ejercer sus derechos. Sin embargo, muchas veces nos encontramos con que esto no es así y que en dichos mostradores las y los clientes afectados no recibimos esa información y ayuda que solicitamos en lo que ya se especifica en el *petitum* de la moción. Son los tres puntos que presentamos en la moción para la que pedimos el apoyo de los grupos aquí presentes.

Eskerrik asko. Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Para la defensa de la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra la senadora Leyte Coello.

La señora LEYTE COELLO: Gracias, presidente.

Señorías, el senador Javier Arenas, del Grupo Popular, presentó una moción en Pleno por un problema puntual de cancelaciones masivas por parte de Ryanair. La moción fue aprobada por unanimidad, como ya se ha dicho, tras llegarse a un acuerdo transaccional de la mayoría de los grupos.

La moción que debatimos hoy es de interés porque afecta a miles de usuarios que cada día se enfrentan a retrasos y cancelaciones de sus vuelos, con lo que ello conlleva de problemas y trastornos familiares, sociales, profesionales y económicos. Como bien decía la senadora del PNV, a todos, María Eugenia, a todos nos ha pasado y también a gente que conocemos de cerca, porque es habitual.

El tráfico aéreo sigue creciendo en nuestro país. Entre abril y agosto de 2018 aumentó un 4,1 % respecto al año anterior, con un tráfico de 128 millones de pasajeros, lo que se consideró el mejor dato del verano de todos los aeropuertos españoles. Se calcula que en la temporada de invierno, que discurre desde noviembre hasta finales de marzo de 2019, el tráfico se incrementará un 5 % más. Sin duda, todos celebramos estas cifras positivas, que llevan implícitos datos importantes de recuperación económica y que favorecen tanto el aumento de viajeros nacionales como de procedentes de otros países, bien sea para actividades profesionales, laborales o de ocio. Sin embargo, hay puntos de alerta. La Asociación de Líneas Aéreas, ALA, en la que están incluidas todas las compañías aéreas que operan en nuestro país, recientemente ha alertado en diversos medios de comunicación sobre la alta congestión del tráfico aéreo en Europa y España, según el presidente de ALA —y cito textualmente— a niveles que no son tolerables y que inciden directamente en los retrasos de los vuelos. Según la consultora OAG, los retrasos de vuelos en toda Europa han aumentado un 60,5 % en relación con el año anterior. De estos retrasos de gestión aérea, el 80 % se produce en la fase de ruta y solo el 20 % en la terminal. El presidente de ALA también ha añadido que España, por su situación geográfica, tiene un mayor índice de vulnerabilidad a la congestión aérea que otros países. En lo que llevamos de año, solo el 25 % han sido por causas no previstas, según Enaire, mientras que el resto se han generado por incidencias en los aeropuertos.

El presidente de ALA decía que era importante que el Ministerio de Fomento constituyese una mesa en la que estuviese Aviación Civil, EASA, AENA, Aerolíneas y Enaire. Esto es importante porque sería tomar —permítanme esta expresión— el toro por los cuernos y de una vez por todas intentar presionar tanto a aeropuertos europeos como españoles ante esta situación. Por eso, el Grupo Popular en el Senado presenta una enmienda de adición a la moción del PNV que me parece importante, y es crear en el Ministerio de Fomento una mesa de alto nivel sobre el transporte aéreo enfocada a consensuar estrategias comunes

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 365

13 de noviembre de 2018

Pág. 38

para mejorar todas las cuestiones que inciden directamente en el tráfico aéreo, teniendo presente que su mejora beneficiaría a millones de usuarios.

Muchas gracias. Espero que el PNV la acepte.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el senador Ortega para defender sus enmiendas.

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

Sobre esta cuestión que se trae otra vez a esta Cámara y que, como se dice en la moción, se trató en el caso concreto de Ryanair el año pasado, me gustaría destacar que la moción se aprobó con un amplio consenso, prácticamente por unanimidad. Nuestras enmiendas no pretenden cambiar nada de lo que propone el Grupo Vasco. Por ejemplo, en el primer apartado, planteamos añadir en el párrafo primero la normativa, en este caso europea, que concreta las normas sobre la compensación y asistencia a los pasajeros que sufren estas situaciones. Igualmente, proponemos una enmienda al último párrafo, en el que se habla de la trasposición de la directiva europea. Una vez que se ha aprobado la ley, concretamente la Ley 7/2017, de 2 de noviembre, proponemos modificar este último párrafo sin cambiar el sentido de la misma, pero sí aludiendo a la legislación española en vez de a la directiva europea propuesta.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

En turno de aceptación o rechazo de las enmiendas, tiene la palabra la senadora Iparragirre.

La señora IPARRAGIRRE BEMPOSTA: Gracias, presidente.

En cuanto a la última intervención, las enmiendas que plantea el Grupo Socialista —nosotros lo hemos entendido de la misma manera— no modifican el objeto de la moción que hemos presentado. Es cierto que se refieren a la legislación española en vez de a la directiva, que ya es de aplicación, con lo cual, entendemos que no modifican el texto. Por ello, las vamos a aceptar.

Respecto a la enmienda que ha defendido la senadora Leyte, aunque puede tener sentido el planteamiento que ha hecho el Grupo Popular de que fuera un grupo de alto nivel el que liderara y que, por fin, como ha dicho ella, tomara el toro por los cuernos, la voluntad es que esta moción sirva para algo, que verdaderamente el Gobierno, en este caso el Ministerio de Fomento, tome medidas. Nos parece que puede facilitar algo más haciéndolo de una manera más abierta, sin decir al ministerio cómo debe hacerlo, es decir, las estructuras que considere oportunas y las formas en que puede llevarlo a cabo.

Por eso, y en aras de encontrar ese consenso, que ya he mencionado que se consiguió en la moción en Pleno y a la que el senador del Grupo Socialista se ha referido, creyendo que es una posibilidad, pero que puede haber otras, no aceptaremos esta enmienda. Entendemos, además, y puesto que el Grupo Parlamentario Popular así lo ha mencionado, que es una moción que tiene sentido, así lo vimos cuando la presentaron, aunque fuera exclusivamente para un caso concreto, y pudimos llegar a una transacción en Pleno. Por tanto, espero que puedan posibilitar que la moción salga adelante.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

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.

Intervengo únicamente para manifestar nuestro voto a favor.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Por el Grupo Parlamentario Nacionalista, tiene la palabra la senadora Pascal.

La señora PASCAL CAPDEVILA: Gracias, señor presidente.

Mi grupo también va a votar favorablemente a esta moción.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Por el Grupo Parlamentario Vasco, tiene la palabra la senadora Iparragirre.

La señora IPARRAGIRRE BEMPOSTA: Gracias, señor presidente.

Reitero lo que tantas veces he dicho en las comisiones, y es que se da la paradoja de que ahora me tengo que pronunciar sin saber todavía el posicionamiento del resto de grupos parlamentarios. Es una paradoja pero continuaré realizando mi intervención.

Agradezco a los dos grupos que ya se han manifestado su voto a favor. Me adelanto a agradecer a aquellos que vayan a sumarse posteriormente, creo que el Grupo Socialista con las enmiendas aceptadas no tendrá ningún problema ni el Grupo Parlamentario Popular, como ya he dicho en el turno de aceptación de enmiendas. Entiendo que el objeto final es que los usuarios vean una mejora en la calidad del servicio que, como muy bien ha dicho la senadora Leyte, padecemos todos y todas. Es cierto que la fórmula buscada por el Gobierno para conseguirlo puede ser una alternativa, como la que presenta en este caso el Grupo Popular, pero probablemente los grupos aquí representados pensamos que hay otras; de facto, si el ministerio adquiere el compromiso, esta moción se aprueba y se traslada al Gobierno su cumplimiento, tendrá que buscar una fórmula, y sea cual fuere, a todos los aquí presentes nos correspondería hacer un seguimiento.

Por eso, insisto, me queda la opción de pedir que se adhieran a esta moción y, en el caso de que así fuera, lo agradezco previamente, porque después no podré intervenir.

Eskerrik asko.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

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

La señora CASTEL FORT: Gracias, señor presidente.

Intervengo también muy rápidamente para expresar nuestro posicionamiento a favor de esta moción. Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Por el Grupo Parlamentario Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, tiene la palabra el senador Arrieta.

El señor ARRIETA ARRIETA: *Eskerrik asko.*

Voy a hacer una breve intervención, en primer lugar, para posicionarme a favor de la moción presentada y, en segundo lugar, para manifestar que las cosas de palacio van despacio, y esta fue una moción aprobada hace un año pero que hoy es necesario trasladarla a esta comisión para intentar agilizar lo que en ella se plantea.

Señorías, solo conozco dos aeropuertos de todo el Estado: el de Madrid, la T4, y el de San Sebastián, Hondarribia, y la verdad es que puedo decir que el funcionamiento es muy irregular, siempre es una incertidumbre, nunca sabes si vas a despegar; en nuestro caso, ha habido problemas con la longitud de la pista o por temas climatológicos que afectan a la operatividad del aeropuerto, y también en ocasiones hay una falta de coordinación entre proveedores. Pero lo cierto es que normalmente nadie te da una explicación del porqué y nadie te ofrece una alternativa, te la tienes que buscar tú.

Consideramos que esta iniciativa plantea un trato exquisito, humano, real y bueno que se debe dar a los usuarios y usuarias de este tipo de servicios y, por tanto, reitero mi apoyo a la moción presentada.

El señor PRESIDENTE: Gracias, senador Arrieta.

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

El señor ORTEGA FERNÁNDEZ: Gracias, señor presidente.

Señorías, ante el pronunciamiento del Grupo Vasco de admitir estas enmiendas, vamos a apoyar la moción, y también quiero decir que nos parece oportuno que no se haya aceptado la enmienda del Grupo Parlamentario Popular, porque en el fondo estamos hablando de derechos de los consumidores, de los usuarios del servicio aéreo, y esa enmienda va dirigida a solucionar otro tipo de problemas. Y no solo hubo consenso hace un año cuando no se planteó ese grupo de alto nivel, sino que también lo hubo cuando se traspuso la directiva europea a la Ley 7/2017, de 2 de noviembre. Y en aras de ese consenso, quiero destacar que en la tramitación de esa importante ley mi grupo propuso una enmienda que reforzaba

expresamente la obligatoriedad de la resolución en este tipo de litigios. La propia disposición, que dice que por orden ministerial se va a regular el procedimiento de resolución alternativa de este tipo de litigios, está actualmente en tramitación y se encuentra en el Ministerio de Política Territorial para su aprobación.

En definitiva, quiero destacar el consenso que ha habido hasta ahora en este tipo de cuestiones, porque se trata de dar esa facilidad a los usuarios afectados. Creemos que es lo más idóneo y, por ello, apoyaremos esta moción.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra la senadora Doña Carmen Leyte.

La señora LEYTE COELLO: Gracias, señor presidente.

Señorías, la Directiva Europea 261/2004 ya obligaba y dejaba claro que todos los viajeros en todos los aeropuertos tenían que recibir no solo la información, sino también la atención adecuada, que incluso quedaba especificada, siempre dependiendo del tipo de demora en el vuelo, de la distancia a la que iba el vuelo, incluso del tipo de reserva que se hacía.

Lo único que se pide en esta moción que ha planteado el PNV, que me parece bien —es una moción de guante blanco—, es que eso que ya está en una directiva europea y que está afectado, se cumpla; si ya hay obligación de que se cumpla, pues que se cumpla. La aportación de esta enmienda, que parece que no ha gustado al Grupo Socialista y el PNV tampoco la ha aceptado, es ir un poco más allá y que de alguna manera el problema fuese solucionado donde se tiene que solucionar y con las personas que lo tienen que solucionar, que son los que he nombrado en mi primera intervención, y que no voy a repetir ahora para no retrasar más esta sesión.

El Grupo Popular, en consonancia siempre con su preocupación por las personas, que en este caso son los usuarios, los viajeros, los que usamos y viajamos todos los días en aviones, todos los que nos vemos afectados por las cancelaciones de vuelos, va a votar a favor, a pesar de no aceptarnos nuestra enmienda, y lo vamos a hacer precisamente por esa preocupación que tenemos por las personas.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

— MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A LA REPARACIÓN DEL FIRME DE LA AUTOVÍA A-4 A SU PASO POR LAS PROVINCIAS DE CÓRDOBA, JAÉN, SEVILLA Y CÁDIZ.

(Núm. exp. 661/001019)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

El señor PRESIDENTE: Pasamos a la siguiente moción, del Grupo Parlamentario Socialista, por la que se insta al Gobierno a la reparación del firme de la autovía A-4 a su paso por las provincias de Córdoba, Jaén, Sevilla y Cádiz.

A esta moción se ha presentado en plazo una enmienda del Grupo Parlamentario Popular.

Para la defensa de la moción, tiene la palabra la senadora doña María José Fernández Muñoz.

La señora FERNÁNDEZ MUÑOZ: Muchísimas gracias, señor presidente. Buenos días, señorías.

Ciertamente, debatimos hoy sobre la necesidad de instar al Gobierno a la reparación del firme de la A-4 a su paso por las provincias de Andalucía. La autovía del sur o A-4, como todas sus señorías conocen, antiguamente llamada autovía de Andalucía, es una de las seis autovías radiales de España; parte de la ruta E-05 y es la principal vía de comunicación entre el centro y el sur del país, y une, entre otras ciudades, Madrid, Córdoba, Jaén, Sevilla y Cádiz. Además, es uno de los principales ejes de comunicación por carretera que articula la geografía andaluza.

Si me permiten, quiero empezar afirmando que esta vía, a día de hoy, es el más claro y fiel ejemplo —tan solo habría que transitar por ella— de lo que la Asociación Española de Carreteras exponía en el informe sobre necesidades de inversión en conservación en las carreteras, realizado durante el segundo semestre de 2017. Dicho estudio concluía hablando sobre el imparable deterioro de los pavimentos que, en ese momento, obtenían una calificación media de deficiente, a escasas décimas de muy deficiente. Ese es el caso de la autovía sobre la que hoy debatimos, la A-4: muy deficiente. Además, este estudio revelaba que la falta de conservación durante los últimos años de las infraestructuras de carreteras estaba haciendo mella

en esas infraestructuras viarias, habiendo quedado muchas de ellas durante los últimos años abandonadas a su suerte, como sucede en este caso. La A-4 ha sufrido un progresivo deterioro. Además, en esta vía ha coincidido un preocupante aumento de víctimas por accidente de tráfico. Reducir la velocidad para reducir el riesgo es una de las medidas que se han tenido que tomar en varios de sus tramos, así, en las inmediaciones de Écija, Sevilla, los problemas estructurales han hundido la carretera en numerosas ocasiones. O a su paso por la provincia de Córdoba, ante la multiplicación de accidentes, se ha tomado la decisión de limitar la velocidad a 100 kilómetros por hora, y, en algunos tramos, no se puede circular a más de 70, como ocurre en la Cuesta del Espino. O en el tramo Villaverde del Río-La Carlota, en sus 87 kilómetros de distancia, donde también ha habido que limitar la velocidad por la altísima siniestralidad que se estaba provocando.

Señorías, hay otra consecuencia importante a tener en cuenta ante el deterioro de esta vía, además de la siniestralidad, y es el sobre coste en consumo de combustible que supone transitar por una carretera con pavimento en un malísimo estado. Se evitaría emitir tres millones de toneladas de CO₂ al año, además del incremento de los gastos de mantenimiento de vehículos si nuestras infraestructuras estuvieran en mejores condiciones. Reparar de manera urgente el firme de la autovía en todo el trayecto que discurre por Andalucía, nuevas medida de seguridad, como pueden ser los quitamiedos, más seguros para los motoristas que transitan por ella, son medidas necesarias y urgentes para mejorar la seguridad vial de los cientos de miles de ciudadanos que cada día transitan por esta autovía.

Por ello, pido al conjunto de los grupos que entiendan las razones de mejora de esta infraestructura básica de Andalucía y apoyen la moción relativa a la mejora del firme de la A-4 a su paso por Jaén, Sevilla, Córdoba y Cádiz.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

A continuación, turno de defensa de la enmienda del Grupo Popular. Tiene la palabra el senador Marmolejo.

El señor MARMOLEJO SETIÉN: Gracias, presidente.

Como bien decía la senadora, la N-4 es uno de los principales ejes de comunicación entre el centro de nuestro país y el sur de España. Muchos vehículos intentan evitar uno de los tramos más perjudicados de la N-4 entre Los Palacios y Jerez y se ven obligados a transitar por una autopista de peaje. Pues bien, los socialistas, en la época en que gobernaba el Partido Popular, se hinchaban pidiendo la liberalización del peaje y el rescate de la concesión de manera inmediata. Sin embargo, hoy hemos escuchado al secretario de Estado decir que hasta el 31 de diciembre de 2019 no se va a rescatar esa concesión. Esa vía, la N-4, está en un estado bastante lamentable y lo que pedimos con nuestra enmienda es que se proceda a la terminación del proyecto de desdoblamiento entre Los Palacios y Villafranca a Jerez, así como que se libere de manera inmediata el peaje de la AP-4, como pedía la presidenta de la Junta de Andalucía, Susana Díaz.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

A continuación, en turno de aceptación o rechazo, tiene la palabra la senadora Fernández Muñoz.

La señora FERNÁNDEZ MUÑOZ: Me sorprende la poca memoria que tiene el portavoz del PP, a mi modo de ver, en todos los sentidos. En este caso, se ha olvidado de que hasta hace casi cinco meses habéis estado gobernando este país durante más de siete años. Y me sorprende la repentina preocupación por las infraestructuras de Andalucía, que creo que tiene más que ver con el oportunismo político, pues a nadie se le escapa que estamos a escasos días del 2 de diciembre. Por tanto, plantear el tema de la AP-4 o el tema del desdoble de la N-4 me parece que va más en ese sentido del oportunismo político.

Los señores del PP nos tenéis acostumbrados en mi tierra a practicar la afirmación que dice: Una cosa es predicar y otra cosa es dar trigo. Ahora os toca la fase de predicar, porque los siete años anteriores, en los que habríais tenido que dar trigo, a Andalucía le habéis dado muy poco. Solamente le voy a dar un dato, señor portavoz del Grupo Popular. De 2012 a 2017 el Gobierno del Partido Popular acumuló un déficit de inversiones de más de 130 millones de euros, incumpliendo de manera flagrante la disposición adicional segunda de nuestro estatuto, que establecía un porcentaje presupuestario en inversiones para 2017 en torno al 18 %, cuando ustedes solo contemplaban un 13,5.

En cuanto a la liberalización de la autopista AP-4, creo que ha dejado meridianamente claro el secretario de Estado y rotundamente claro el ministro, señor Ábalos, que en diciembre de 2019, a finales del año que viene, esa autopista estará liberalizada, por lo que no pagaremos más peajes. Pero ustedes dicen que lo que pedíamos antes en justicia, no lo pedimos ahora. Pues mire usted, yo llevo pidiendo la AP-4, porque

soy usuaria de ella, desde que tengo uso de razón. Y lo que era justo antes, es justo ahora. Y le voy a decir más, hace cuatro años, hace cinco años, hace seis años, hace siete años, se justificaba esa liberalización anticipada, porque la tramitación administrativa daba tiempo para poder gestionar dicha liberalización. En estos momentos, iniciar una tramitación de liberalización anticipada conllevaría más tiempo que hasta el mes de diciembre y encima un sobrecoste. Por tanto, esta ni siquiera es una cuestión presupuestaria, sino que es una cuestión de tiempo. La tramitación administrativa del expediente de esa liberalización conllevaría más tiempo.

Y me habla usted del desdoblamiento de la N-4 en su tramo Los Palacios-Jerez. En 2009 se hizo un estudio previo del nuevo trazado de ese desdoble de la N-4. Dicho informe se terminó y fue recurrido por alguno de los afectados por ese trazado. El Tribunal Supremo decidió cuál era el tramo definitivo y se aprobó en 2010. Pero, mala suerte, el Partido Popular llegó al Gobierno en 2011 y no ha desempolvado ese estudio previo de desdoblamiento de la N-4. Os habéis olvidado de ello durante siete años. Está metido en el cajón desde 2010, cuando fue aprobado definitivamente el estudio previo de desdoblamiento. Por tanto, le reitero que una cosa es predicar y otra, dar trigo. Y estáis en la fase de predicar, porque el trigo que tendríais que haber dado a mi tierra durante siete años, se lo habéis negado. Le habéis negado el pan y la sal.

Muchísimas 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.

Intervengo para manifestar nuestro apoyo a la moción.

El señor PRESIDENTE: El Partido Nacionalista no está presente.

Por el Grupo Vasco, tiene la palabra la senadora Iparragirre.

La señora IPARRAGIRRE BEMPOSTA: Gracias, presidente.

Intervengo para manifestar la abstención de mi grupo. Pero aprovecho el medio minuto que me queda para agradecer a la senadora Leyte y al Grupo Popular su apoyo a nuestra moción en los términos en los que ha sido definitivamente presentada.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

El Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana no está presente.

Por Unidos Podemos, tiene la palabra la senadora Freixanet.

La señora FREIXANET MATEO: Esa autovía es clave. Soporta mucho tráfico y la mala conservación de la vía provoca accidentes, así que nos parece importante acondicionar su firme. Además, tal y como está planteado, no supone ningún impacto ambiental ni una nueva inversión en kilómetros. Entendemos que es fundamental cuidar lo que ya tenemos y, en ese sentido, daríamos apoyo a la moción. Pero sí le pediría a la senadora que aclarara si está rechazando la enmienda del PP, porque eso condicionaría nuestro voto.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

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

La señora FERNÁNDEZ MUÑOZ: Ciertamente, creo que ha quedado claro en mi intervención que rechazamos la enmienda planteada por el Grupo Popular. Por tanto, agradezco el voto favorable que han manifestado los distintos grupos.

Al Partido Popular le digo que nunca es tarde para que todos los grupos aquí presentes arrimemos el hombro y sumemos en la mejora de las infraestructuras del conjunto del país. Creo que vamos a tener una oportunidad de oro. Hoy lo ha dicho el secretario de Estado y, también, el ministro nos ha lanzado el guante. En este país necesitamos un sistema de mantenimiento de infraestructuras que debe ser igualitario

para el conjunto del territorio, sin que incluya discriminaciones entre territorios por cuestiones de tasas o de peajes, como hasta ahora ha venido ocurriendo. Ahora hay más de 2550 kilómetros de autopista de peaje en este país concentrados en unos territorios y no en otros. Por tanto, el ministro nos ha lanzado el guante cuando ha dicho que necesitamos un nuevo sistema para que nuestras carreteras tengan un mantenimiento adecuado y para que, por solidaridad, el conjunto de los ciudadanos del territorio tenga el mismo trato. Y nos ha dicho que el Partido Socialista promueve una subcomisión en el Congreso para ver qué modelo de financiación sostenible de las carreteras puede surgir de ese consenso parlamentario.

Por tanto, señor del Partido Popular, esa repentina preocupación que ha manifestado por las infraestructuras creo que vamos a poder demostrarla todos en esa subcomisión del Congreso y ver, como dice el ministro, qué modelo de financiación conseguimos para tener unas infraestructuras adecuadas, que es lo que nos exigen nuestros ciudadanos, con las máximas garantías de seguridad.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.
Turno para el Grupo Parlamentario Popular.
Tiene la palabra el senador Marmolejo.

El señor MARMOLEJO SETIÉN: Gracias, presidente.

Señora Fernández, de predicar y dar trigo en Andalucía su Gobierno, poco. Si hablamos de infraestructuras, mejor que se callen porque es una vergüenza cómo tienen ustedes las infraestructuras en Andalucía. En Málaga hay una carretera, la A-357, que va desde Málaga a Ronda, el municipio más visitado de Andalucía, que tiene un cartel, desde hace más de quince años, que pone: Precaución, firme en mal estado. O se han dejado el cartel puesto o no hemos visto todavía las actuaciones. Durante quince años llevo viendo el cartel, y voy allí con muchísima frecuencia. Es una vergüenza. (*Aplausos*). Y no le quiero hablar de las infraestructuras en mi ciudad. Con el metro, lleva veinte años la ciudad abierta; llevamos veinte años soportando una obra. Prometieron que el 11-11-2011 se abrían tres líneas de metro; hay dos, y parcialmente. Por tanto, en infraestructuras, de predicar y dar trigo, mejor ni hablar.

Nosotros vamos a apoyar esta moción, claro que la vamos a apoyar, pero el Gobierno del Partido Popular, durante 2018, ha sacado la licitación de algunas de las actuaciones de esta N-4: sacó una el 20 de octubre entre Córdoba y Écija, por 4 800 000 euros, otra en la provincia de Jaén por más de 800 000 euros y había impulsado muchas actuaciones de emergencia en el tramo de Córdoba a Jaén.

El Congreso de los Diputados ha reclamado al Gobierno actual la licitación de actuaciones que estaban previstas en el Plan de inversiones en infraestructuras de carreteras, que afectaban a 2300 kilómetros, con más de 5900 millones de inversión para la conservación de más de 21 carreteras que vertebraban todo el país. El ministerio del señor Ábalos está frenando este plan de inversiones, que ya estaba aprobado y fue presentado por el anterior presidente del Gobierno. Ahora, ¿qué hace el señor Ábalos? En vez de poner en marcha este plan, que iban a sufragar las constructoras con una financiación del BEI del 40 % y que devolvía el Estado según su grado de conservación, el señor Ábalos se inventa que van a abrir la puerta a que todo contribuyente pague por circular por la autovía, que es lo que ahora corresponde. Les van a poner un peaje a las autovías y a las autopistas. Eso lo ha dicho públicamente el señor Ábalos. Esto está en este recorte de prensa: «El señor Ábalos abre la puerta al pago por el uso de autovías». Eso no lo pueden desmentir, está dicho por él. Ahora, no pueden cambiar ustedes de opinión.

Si se preocupan tanto por el estado de la A-4, como usted dice, vamos a retomar ese proyecto; retomemos el proyecto de desdoblamiento entre Los Palacios y Cádiz. Usted es usuaria de la AP-4. El alcalde de Lebrija y usted son los que más reclaman que se libere el peaje, pero no quieren desdoblamiento ahora y quieren trasladar todo ese tráfico al peaje. Por tanto, van a crear un problema. Eso es lo que pretenden ahora mismo. Informen en esta Cámara cuántas actuaciones tienen programadas o se pretenden hacer para la mejora de la A-4 en Andalucía. Díganlas, porque en el PIC venían detalladas; había cinco actuaciones claras. Digan qué se va a hacer. El Ministerio de Fomento debería decir: Estas son las actuaciones previstas que se van a ejecutar. Tres de las cuatro que había están ya en marcha, a ver si la cuarta no se va a ejecutar.

De todas formas, nosotros vamos a votar a favor de esta moción porque para la seguridad y para el bien de todos los usuarios, transportistas de mercancías y usuarios normales es interesante que todas las autovías del sur de Andalucía estén en perfecto estado. (*Aplausos*).

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

- MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A REALIZAR UN SEGUIMIENTO EXHAUSTIVO DE LA INTERVENCIÓN PREVISTA EN EL YACIMIENTO ARQUEOLÓGICO DE CHAO SAMARTÍN, EN GRANDAS DE SALIME (ASTURIAS).
(Núm. exp. 661/001070)
AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

El señor PRESIDENTE: Siguiente moción, del Grupo Parlamentario Mixto, por la que se insta al Gobierno a realizar un seguimiento exhaustivo de la intervención prevista en el yacimiento arqueológico de Chao Sanmartín, en Grandas de Salime, en Asturias.

El Grupo Parlamentario Popular ha presentado una enmienda.

Tiene la palabra, para la defensa de la moción, la senadora Domínguez de Posada.

La señora DOMÍNGUEZ DE POSADA PUERTAS: Gracias, presidente.

Señorías, entre el final de la Edad del Bronce y la plena implantación romana, no se conoce en Asturias otra modalidad de asentamiento que el fortificado. Es lo que conocemos como cultura castreña por ser el hábitat fortificado el rasgo más representativo, poderoso y reconocible de los pueblos asentados, entre otros lugares, en lo que hoy es Asturias.

El castro era, en esencia, un poblado instalado en una posición topográfica dominante, al que sus habitantes dotaron, además, con defensas, casi siempre monumentales. Los fosos y murallas que protegían el caserío son la mejor expresión del tipo de sociedad que las concibió. Durante los siglos previos a la conquista romana —periodo que en términos arqueológicos se denomina Edad del Hierro—, los habitantes de la región se organizaban en comunidades autárquicas, que competían entre ellas por los recursos más indispensables: la caza, las tierras cultivables, la madera, los yacimientos minerales, etcétera. Gracias a las excavaciones arqueológicas, hoy sabemos que eran expertos muy hábiles en la alfarería, de su pericia metalúrgica y la capacidad artística para fabricar joyas. Estas actividades se desarrollaban al abrigo de murallas, junto a cabañas de planta circular o de esquinas redondeadas, que se distribuían en torno a otras construcciones singulares, como podían ser la sauna o las casas de asamblea.

Pues bien, las ruinas del Chao Sanmartín se localizan en el extremo sur occidental de la Comunidad Autónoma del Principado de Asturias, en Grandas de Salime, y fue catalogado como castro en el año 1967, aunque la existencia de antiguas fortificaciones ya venía recogida en los diccionarios geográficos elaborados durante los siglos XVIII y XIX. Sin embargo, las excavaciones sistemáticas comenzaron en el año 1990 y su extraordinaria secuencia estratigráfica ha posibilitado la revisión y actualización de la investigación sobre el desarrollo de la cultura castreña asturiana.

La verdad es que el descubrimiento se produjo de una manera casual, al encontrar bajo unas tierras de labor en Chao una cabaña que sirvió de entretenimiento arqueológico a los vecinos. La preocupación de José Naverías, más conocido en Asturias como Pepe El Ferreiro, hizo posible la conservación de aquel extraordinario material y el conocimiento de su existencia por los investigadores universitarios. Las excavaciones arqueológicas se han sucedido hasta el año 2009, primero, por don Elías Carrocera Fernández y, a partir de 1995, por el equipo de don Ángel Villa Valdés.

El Gobierno de España va a financiar con el 1 % cultural un proyecto de intervención en el Chao Sanmartín, por un importe de más 499 000 euros, que supone un 67,5 % del total del proyecto. Las obras que se van a ejecutar serán las de acondicionamiento de un camino de acceso, un aparcamiento, un edificio de acogida, un almacén y una pasarela elevada. Distintos estamentos sociales y culturales han lanzado voces contrarias al proyecto y a los materiales que se van a emplear y han denunciado la falta de informes preceptivos de arqueólogos especializados. Asociaciones defensoras de bienes culturales y arqueológicos exigen rigor y estudios ante tal obra.

Foro considera que es importante destacar que hubo una reunión de la Comisión de Patrimonio Cultural de Asturias, en la que se produjo un encendido debate y se acordó que se realizaran más informes, cosa que a día de hoy desconocemos, porque no han sido presentados en dicha Comisión de Patrimonio Cultural. Por tanto, frente a quienes opinan que este tema está zanjado, nosotros opinamos que no es así. Por este motivo, presentamos hace unos meses preguntas al Gobierno que nos ha respondido el mes pasado, y reconoce en su respuesta que, de no cumplirse todas las condiciones, no se produciría esta aplicación del 1 % cultural.

Por tanto, hemos traído esta moción aquí porque consideramos que es de vital importancia proteger el Chao Sanmartín, en Asturias, patrimonio de todos los asturianos, pero también de todos los españoles.

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 365

13 de noviembre de 2018

Pág. 45

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría,
Para defensa de la enmienda del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el senador Goñi.

El señor GOÑI MERINO: Gracias, presidente.

Intervendré de manera muy breve. Hemos presentado una enmienda. Más tarde fijaré posición. Estamos ante una situación peculiar y frente al hormigón que quieren echar algunos, nosotros creemos que es importante que se pueda mantener esa inversión, que el Chao se recupere y que haya una investigación y una actuación con plenas garantías.

Este tema se ha tratado en el Parlamento de Asturias en reiteradas ocasiones. Nuestro portavoz en la materia en Asturias, Pedro de Rueda, y otros portavoces de otros grupos lo han tratado en varias ocasiones. Por eso, presentamos una enmienda que propone que se garantice la obra y que se garantice el dinero.
Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.
Turno de aceptación o rechazo.
Tiene la palabra la senadora Domínguez de Posada.

La señora DOMÍNGUEZ DE POSADA PUERTAS: Gracias, presidente.

Nosotros tenemos nuestras dudas sobre si es posible subsanar defectos. Personalmente, creo —y Foro cree— que el proyecto no es viable. Corregir los defectos, tanto de forma como de fondo, supondría hacer un nuevo proyecto, una propuesta absolutamente diferente en su concepción, análisis, procedimientos y objetivos. En cierta forma, la enmienda que hoy nos propone el Grupo Popular, de llevarse a cabo de manera correcta, supondría de facto la retirada actual del documento y su completa reelaboración. Conseguiríamos el mismo objetivo, porque, como ustedes comprenderán, Foro no pretende que se pierda ese dinero. Al contrario, lo que pretendemos es que se aplique el dinero de todos bien y no se destruya algo que es patrimonio.

Como le decía, conseguiríamos el mismo objetivo. Desde luego, es un momento apropiadísimo para que esta moción se debata en esta Cámara y el proyecto exigiría atender nuevamente una tramitación, abriendo un campo de discusión y debate que muchos ya daban por superado en Asturias, lo que beneficiaría al castro y, por cierto, a todos.

Por tanto, vamos a aceptar la enmienda, porque, de una manera o de otra, al final es lo que todos pretendemos.

Muchas gracias.

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

La señora DOMÍNGUEZ DE POSADA PUERTAS: Gracias.
No intervengo.

El señor PRESIDENTE: Perfecto.
¿Grupo Nacionalista? No está presente.
¿Grupo Vasco? No está presente.
¿Esquerra Republicana? No está presente.
¿Unidos Podemos? Senador Arrieta, tiene la palabra.

El señor ARRIETA ARRIETA: *Eskerrik asko*, presidente.

El proyecto contempla procedimientos, efectivamente, muy agresivos, como es el uso de hormigón armado para construir muros o para la construcción, incluso, de un centro de acogida en una zona en la que posiblemente haya enterrados aún restos arqueológicos. Entendemos que el proyecto debe enmendarse en el Parlamento autonómico, que es la institución que tiene la competencia y a la que el propio cuerpo de la moción alude. Sin embargo, entendiendo que cuenta con la financiación del ministerio, tal como está actualmente recogido en el proyecto, y por la agresividad que hemos citado de algunas actuaciones, creemos que es preceptivo incorporar los estudios e informes previos a las acciones previstas sobre el Chao Samartín antes de continuar con el proyecto. Todo ello con el objetivo de preservar y garantizar las mejores actuaciones sobre el patrimonio cultural de este antiguo castro de la Edad de Bronce.

Por todo ello, nuestro grupo apoyará el espíritu de esta moción.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.
Turno para el Grupo Parlamentario Socialista.
Tiene la palabra la senadora Fernández Álvarez.

La señora FERNÁNDEZ ÁLVAREZ: Gracias, presidente.

Buenos días. Permítame que, en primer lugar, manifieste que, aunque no pertenezco a esta comisión, es para mí un honor poder estar aquí hoy en el debate de esa moción que, además, dicho sea de paso, supone mi primera intervención en un órgano de esta Cámara.

El castro de Chao Samartín es un elemento relevante entre los bienes del patrimonio cultural de Asturias. Así lo ha expuesto, además, quien ha presentado esta moción. Se trata de un asentamiento de tipología castreña con una ocupación que se prolonga desde fines de la Edad de Bronce, hacia el 800 antes de Cristo, hasta la época medieval. Efectivamente, sus ruinas atesoran información excepcional para conocimiento de la historia de Asturias. Nos consta fehacientemente que es un proyecto prioritario y de máximo interés para el Ayuntamiento de Grandas de Salime, donde se enclava el yacimiento y también, cómo no, para el Gobierno del Principado de Asturias. Es cierto que durante algún tiempo hubo una situación de enconamiento y de judicialización del tema, pero hoy día la situación está más que superada.

Por lo que tiene que ver con el mantenimiento del castro —ya se ha dicho aquí también—, tres son las administraciones que están activamente implicadas en la tarea de mejorar la situación actual de los restos arqueológicos de este yacimiento. Las actuaciones que se van a acometer aparecen descritas en un proyecto de obras de emergencia y consolidación, debidamente aprobado por el Consejo de Patrimonio Cultural de Asturias y que, además, ha superado todos los filtros técnicos de la Administración General del Estado necesarios para la concesión de la ayuda del 1,5 % cultural estatal del Ministerio de Fomento en la convocatoria de 2017. La calidad del proyecto considero que está patente en su selección entre más de 500 proyectos de toda España para beneficiarse de dicho 1,5 % cultural. Por tanto, las exigencias técnicas y administrativas de esa subvención estatal entiendo que garantizan la idoneidad y la solvencia técnica del proyecto.

En relación con la moción y lo que ella contiene, me gustaría hacer algunas afirmaciones. La documentación que se presenta con el proyecto cumple perfectamente todos los requisitos que establece la Ley 1/2001, de Patrimonio Cultural de Asturias, en concreto, el artículo 51, de dicha ley, y el artículo 82, del reglamento que la desarrolla. La memoria recoge información suficiente sobre el bien, sobre su datación histórica y sobre los promotores del mismo. La descripción del yacimiento es pormenorizada, construcción a construcción, muro a muro, con la identificación de todos los problemas existentes para los que se plantean soluciones concretas y detalladas, tal y como aparecen en el proyecto.

El servicio de Patrimonio cultural, de la Consejería de Educación y Cultura del Gobierno del Principado de Asturias, es el que tiene la competencia para informar por ley este y cualquier otro expediente de intervención en los bienes del Principado, contando para ello con un equipo técnico altamente cualificado y conocedor del patrimonio cultural asturiano. Entre los redactores de ese documento figuran arquitectos especializados en restauración; consta un informe arqueológico concreto y enfocado hacia lo que precisa este proyecto de restauración, que establece, además, las zonas donde es más urgente actuar y las alternativas viables desde el punto de vista de la puesta en valor del yacimiento.

Asimismo, el proyecto prevé todos los análisis y los estudios arqueológicos necesarios durante la ejecución y todas las pruebas de soluciones en materia de restauración oportunas para este caso, con el fin de probarlas antes de asegurar su idoneidad para las circunstancias ambientales de este yacimiento.

Es el primer yacimiento que cuenta con un informe favorable del Instituto del Patrimonio Cultural de España. Es cierto que en el Consejo de Patrimonio ese proyecto obtuvo 18 votos a favor, 2 abstenciones y 2 votos en contra. En la Junta General del Principado de Asturias se ha debatido ampliamente sobre este proyecto, la utilización, en este caso, como han dicho, del hormigón y de otros materiales. El Consejo en ningún momento aprobó la paralización del proyecto y la concesión de la subvención responde, sin duda, a que el proyecto es adecuado y correcto.

En cuanto al *petitum* de la moción, el servicio de Patrimonio Cultural del Principado de Asturias ya cumple con la obligación que tiene de hacer el seguimiento de esta y de todas las intervenciones en yacimientos arqueológicos del Principado. Realizar, como pide la moción, un seguimiento de la intervención realizada por dicha comunidad autónoma puede ser interpretado como una injerencia de la Administración General del Estado en las competencias propias de esa comunidad. Efectivamente, es competencia del Estado salvaguardar el cumplimiento de la normativa en materia de patrimonio histórico, pero sin inmiscuirse en ámbitos competenciales que le son ajenos.

En el momento actual, la información que consta en el ministerio es la remitida por el solicitante de la subvención. En el supuesto de que, finalmente, no se aporte la totalidad de los informes y los documentos preceptivos, no procederá a la aprobación definitiva de la concesión de la subvención, y si a la finalización del proceso la actuación resultase definitivamente aprobada, el ministerio llevaría a cabo el control de los pagos. Hay un compromiso de velar por que en todo momento la intervención se desenvuelva de acuerdo con las autorizaciones otorgadas respetando, de acuerdo con la distribución competencial a que hacía antes referencia, el ejercicio del resto de las administraciones públicas y las competencias propias.

El señor PRESIDENTE: Señoría, vaya terminando.

La señora FERNÁNDEZ ÁLVAREZ: Termino, señoría.

No hay motivos para la preocupación. En el castro se han invertido importantes recursos, trabajo, esfuerzo y dedicación de un gran número de profesionales. Nos satisface que haya recibido el 1,5 % cultural, pero lo que debe importarnos es preservar tan importante patrimonio cultural.

Por tanto, sobre la base de estos argumentos, nuestro voto será en contra.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

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

El señor GOÑI MERINO: Muchas gracias, presidente.

Intervendré también de manera breve.

Queda claro. Igual que ocurre en Asturias, solo el Partido Socialista vota en contra de esta moción, como ha votado en contra reiteradamente de todo lo que se ha presentado con la unanimidad de todos los grupos parlamentarios en el Parlamento asturiano.

El caso del castro de Chao Samartín es peculiar. Por no aburrirles con lo que es y dónde está, solamente quiero decir una cosa: aparentemente hay una intención de sellar con hormigón unas construcciones de la Edad de Bronce. ¿Qué pedimos aquí? Que se vigile. Porque digamos —no me gusta atacar a alguien que no está aquí— que el alcalde es peculiar. Voy a dejarlo solamente en eso, en que es un alcalde peculiar, y como es un alcalde peculiar ha habido muchos problemas en esa excavación. Lo que deseamos todos es que esa excavación tenga futuro, que el Chao, que es importantísimo, se mantenga, que la política errática que ha llevado el Gobierno socialista en Asturias no siga siendo la política errática habitual del Partido Socialista también en España.

Por tanto, creo que es importante que aprobemos esta moción. Es importante que se apruebe, y es una pena que el Partido Socialista siga negando la más mínima vigilancia por temas partidistas, por temas electoralistas y por no saber decirle que no a un alcalde, digamos, peculiar. Pero yo me alegro mucho de que esta moción salga adelante y que se garantice la inversión, pero también la seguridad del castro.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

— MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A LICITAR INMEDIATAMENTE LAS OBRAS DE LA RONDA SUR DE LOGROÑO (LA RIOJA), A FIN DE QUE SE PUEDAN COMENZAR EN 2018.

(Núm. exp. 661/001094)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO

El señor PRESIDENTE: Pasamos a la siguiente moción, del Grupo Parlamentario Popular por la que se insta al Gobierno a licitar inmediatamente las obras de la ronda sur de Logroño, a fin de que se puedan comenzar en 2018. No se han presentado enmiendas.

Para la defensa de esta moción, tiene la palabra la senadora Antoñanzas.

La señora ANTOÑANZAS GARRO: Muchas gracias, presidente.

Señorías, la denominada ronda sur de Logroño supone la conversión de la AP-68 entre Arrúbal y Navarrete en autovía, con un mayor número de puntos de conexión con la capital riojana, y ha sido una obra muy demandada por todos los riojanos, tanto para los que utilizan esa circunvalación como a la hora de acceder o salir de la misma ciudad.

Todas las obras importantes comienzan siempre con el Gobierno del Partido Popular. Los trámites comenzaron con el anterior Gobierno de España, esta vez presidido por Mariano Rajoy; en diciembre de 2012 se aprueba el estudio informativo para esa conversión; en septiembre de 2013 se licita ese contrato para la realización del proyecto de la ronda sur; el 9 de agosto de 2017 el *Boletín Oficial del Estado* publica la aprobación del expediente de información pública y definitiva del proyecto del trazado, con un presupuesto estimado de 146 millones. En noviembre de 2017 se aprueba el proyecto, y en diciembre se inicia el proceso de expropiaciones, encargado a la empresa Ineco. En diciembre de 2017 Fomento anuncia la aprobación del proyecto, la negociación con la empresa concesionaria Abasa y el comienzo de las expropiaciones. En estos momentos la obra está pendiente de la licitación de una inversión de 12 millones.

Los presupuestos del Estado ya están aprobados y ustedes, señorías, se preguntarán el porqué de esta moción, si se han dado ya todos los pasos y está a falta de concluir con esa licitación. La preocupación no es otra que unas declaraciones del delegado del Gobierno de La Rioja afirmando que no se pueden licitar las obras de la ronda sur de Logroño, alegando que se tienen que realizar nuevas expropiaciones y que no está cerrado el acuerdo con la concesionaria de la autopista. De ahí nuestro temor, ya que ninguna de estas dos cuestiones impide técnicamente que se pueda licitar la obra. Así que apelamos a la responsabilidad de Partido Socialista y que sepa estar a la altura de las circunstancias para no perjudicar ni a la ciudad de Logroño ni a la Comunidad Autónoma de La Rioja ni a toda la circunvalación de personas o mercancías que necesiten transitar por ella.

Por eso pedimos a esta Comisión de Fomento instar al Gobierno a licitar inmediatamente estas obras a fin de que se pueda comenzar en 2018 —ya queda poco— con esta fase de este gran proyecto de futuro. Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Pasamos al turno de portavoces.

El Grupo Parlamentario Mixto no está presente.

El Grupo Nacionalista tampoco.

Por el Grupo Parlamentario Vasco, tiene la palabra la senadora Iparragirre.

La señora IPARRAGIRRE BEMPOSTA: Gracias, presidente.

Únicamente para manifestar que el voto del Grupo Vasco será de abstención.

Eskerrik asko.

El señor PRESIDENTE: El Grupo de Esquerra Republicana de Catalunya no está presente.

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

La señora FREIXANET MATEO: Sencillamente, para manifestar nuestro voto favorable a esta moción.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el senador Martínez-Aldama.

El señor MARTÍNEZ-ALDAMA SÁENZ: Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, vamos a votar que sí a lo que se pide en esta moción sencillamente porque lo estamos haciendo y sencillamente porque se va a hacer. Lo que se pide en la moción es licitar inmediatamente las obras de la ronda sur de Logroño a fin de que se pueda comenzar en 2018 con esta fase de este gran proyecto de futuro. Es decir, licitar la ronda sur de Logroño antes de acabar el presente ejercicio.

Senadora Antoñanzas y, en ausencia, senadoras y senadores riojanos del Partido Popular, lo más lógico es que esta moción hubiera decaído tras el anuncio conjunto del ministro Ábalos, del Partido Socialista, y del presidente del Gobierno de La Rioja, del Partido Popular, en el palacio de Gobierno de La Rioja la semana pasada, en concreto, el pasado jueves.

Cada uno debe saber ocupar el lugar que le corresponde y con esta moción ustedes demuestran que no saben o no quieren. Porque si el presidente del Gobierno de España, Pedro Sánchez, y el presidente del Gobierno de La Rioja, señor Ceniceros, ya lo tenían acordado desde la visita de este último a Moncloa; si el presidente Ceniceros y el ministro Ábalos ya lo anunciaron conjuntamente la semana pasada en la sede del Gobierno de La Rioja, como se puede comprobar en la prensa del día siguiente, ¿qué caramba pinta aquí esta moción?

Claro, que el ideólogo verdadero y el que la presentó públicamente fue el señor Sanz, que ya no es presidente del Gobierno de La Rioja. ¿Acaso ustedes —ya sé que no le apoyaron— no se hablan

con el presidente del Gobierno de La Rioja? Eso parece. ¿O acaso algo peor? ¿Acaso no soportan su protagonismo junto a un ministro del Gobierno de España, y con este paripé ustedes quieren arrebatárselo al presidente de la Comunidad de La Rioja? ¡Pues también lo parece!

Por tanto, senadores del Partido Popular de La Rioja con esta moción ustedes no saben estar. Pero como no quieren retirarla —y pensaba que la iba a retirar— por decir que hacen algo cuando objetivamente no han hecho nada en siete años... Vamos al fondo de la cuestión un momentito.

Durante su visita a nuestra tierra el presidente del Partido Popular, señor Casado, dijo literalmente: Hay que desatascar las infraestructuras. Y el señor Casado, que no suele estar acertado en sus declaraciones, mira por dónde ese día tuvo un buen día. Estuvo acertado, porque es lo que hemos hecho desde que llegamos al Gobierno de España: desatascar lo que ustedes tenían completamente atascado. Uno, resolver un tema de expropiaciones que ustedes no habían resuelto, y en agosto salió a información pública; dos, dialogar permanentemente con la concesionaria de la autopista AP-68 para firmar un convenio en las próximas fechas que, como anunció el ministro la semana pasada, costará más de 50 millones de euros; y tres, licitar antes de acabar el año esa ronda sur de Logroño, que es lo que pide exactamente esta moción.

Por cierto, ustedes dijeron, y lo han vuelto a repetir hoy aquí en sede parlamentaria, que se haga ya; que ni una cosa ni la otra, que ni expropiaciones ni convenio con la autopista impedía que se pudiera licitar. Yo le pregunto: si esos dos trámites no importaban, ¿por qué ustedes no lo hicieron hasta el mes de junio que tenían responsabilidad de Gobierno? ¿Sabe por qué? No lo hicieron porque, efectivamente, son dos cuestiones que sí que importan, y no es que lo diga yo, lo dice su Gobierno a este senador. En una respuesta parlamentaria en el mes de febrero se me dice literalmente que mientras que no haya un convenio con la concesionaria de la autopista no se pueden licitar las obras de la circunvalación de Logroño.

Por lo tanto, han vuelto a mentir, han vuelto a manipular y han vuelto a quedar en evidencia.

Acabo, señor presidente. Señora Antoñanzas, esta moción es el reconocimiento expreso de su fracaso, porque reconocen por escrito que en siete años fueron incapaces de licitar la tan necesaria ronda sur de Logroño. Y ahora que el Gobierno de España va a hacer en siete meses lo que ustedes fueron incapaces de hacer en siete años, le recordaría esa célebre frase del gran cantante Joan Manuel Serrat, de esa preciosa canción, *Esos locos bajitos*, cuando dice: niño deja de joder con la pelota.

Señores del Partido Popular, dejen de enredar con lo importante, porque lo importante se va haciendo, y se va a hacer.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Turno para la senadora Antoñanzas.

La señora ANTOÑANZAS GARRO: Muchas gracias.

En primer lugar, agradezco a sus señorías esos votos favorables. Le recuerdo al compañero, que nos ha salido bastante poeta, bastante cantante, senador del Grupo Socialista, que no es a mí y al resto de sus señorías a los que tiene que convencer de lo maravilloso y las buenas actuaciones que hace el Partido Socialista resolviendo los problemas. Le recuerdo que en todas las anteriores elecciones siempre ha perdido el Partido Socialista porque no cuenta con la confianza de la gente de La Rioja por sus múltiples incumplimientos cuando ha podido y ha tenido ocasión de gobernar.

Ellos, efectivamente, prometieron esta ronda sur, pero la prometieron hace once años, el 1 de septiembre de 2007, en un acuerdo del Partido Socialista con el Partido Riojano. Se llamaba acuerdo de gobernabilidad para la ciudad de Logroño, pero fueron incapaces de hacerlo en esos cuatro años. No movieron ni un papel durante los años que tuvieron la alcaldía de Logroño. Ustedes iban a salvar la estación de tren, y luego la tiraron; iban a liberalizar la AP-68, y luego dijeron que no hacía falta. Menos mal que ha estado en el Gobierno de La Rioja el Partido Popular para que a todos los riojanos la ida y la vuelta, siempre que estén dentro del territorio riojano, dentro de las 24 horas, les resulten gratuita.

Dijeron también que iban a arreglar el Museo de La Rioja, y no lo hicieron. También dijeron que iban a tener listo y solucionado el edificio de Correos, pero tampoco pudo ser. Y así una colección, y una más, y una más de incumplimientos. Creo que había hasta un tranvía.

Lo único que les pedimos es menos anuncios y menos propagandas, porque este Gobierno de más de cien días que tenemos del presidente Sánchez va a los sitios y anuncia —efectivamente junto al presidente de nuestro Gobierno— esa licitación, pero ¿y la fecha? ¿Dónde está la fecha? ¿Me puede usted decir la fecha? No nos dijo una fecha, no concretó, y las promesas de su Gobierno no me las creo. Por eso le insto a que, por favor, cumpla con esos presupuestos del Partido Popular —que antes no les gustaban y ahora les

deben encantar, porque hasta los piensan prorrogar— y cumpla el proyecto del Partido Popular de La Rioja, que es el que votan siempre todos los riojanos, porque les debe gustar. Si no concluimos lo que faltaba de la negociación para poder licitarlo es porque nos quitaron del Gobierno, nos quitaron con unos socios sospechosos a los cuales, día tras día, les dan concesiones. Como no nos fiamos de esas concesiones ni de lo que le proponen los socios, nosotros luchamos porque el PSOE luche por La Rioja y no ceda esos 12 millones de la licitación a otras comunidades. Así que más voluntad política para llevarlo al Consejo de Ministros, publicarlo en el *Boletín Oficial del Estado* y así poder finalizar este gran proyecto de futuro que ustedes fueron incapaces de mover.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, senadora Antoñanzas.

— MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A LA ELIMINACIÓN DE DOS PASOS A NIVEL SITUADOS EN EL MUNICIPIO DE GÁDOR (ALMERÍA).

(Núm. exp. 661/001113)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO

El señor PRESIDENTE: Vamos con la siguiente moción, del Grupo Parlamentario Popular, por la que se insta al Gobierno a la eliminación de dos pasos a nivel situados en el municipio de Gádor.

A esta moción le ha presentado una enmienda el Grupo Parlamentario Socialista.

Tiene la palabra, para la defensa de la moción, don Eugenio González.

El señor GONZÁLVEZ GARCÍA: Muchas gracias, señor presidente.

El municipio de Gádor, en la provincia de Almería, está partido por la mitad por las vías de tren, con un paso a nivel en el centro del casco urbano y otro a la entrada del municipio. Estos pasos a nivel dividen el pueblo, limitan su progreso y, al estar en la principal vía de comunicación, ocasionan retrasos en situaciones de emergencia a bomberos y ambulancias. Desgraciadamente, este municipio ha sido noticia a nivel nacional por los múltiples accidentes ferroviarios, el último, con siete muertos, en noviembre de 1994. En otros casos ha habido accidentes con personas heridas de gravedad, sin olvidar las múltiples averías de las barreras, con la alarma social que esto genera.

A través de un convenio con Renfe, se contempló una inversión de 6 millones de euros en los presupuestos de la Junta de Andalucía de 2002, 2003, 2004 y 2005, sin que en ningún momento se iniciase actuación alguna. La eliminación de estos dos pasos a nivel, situados en los puntos kilométricos 234/018 y 234/987 de la línea Linares-Almería, es una necesidad inaplazable, ya que los gadorenses y los múltiples usuarios de esta vía urbana necesitan circular con las máximas medidas de seguridad, además de no ser algo normal en el siglo XXI.

Estos pasos a nivel son un freno al desarrollo del municipio y una amenaza a la seguridad de los vecinos de Gádor y sus visitantes. El anterior ministro de Fomento, don Íñigo de la Serna, anunció el pasado 25 de julio de 2017 en Almería las actuaciones necesarias que permitirían conectar Almería con la alta velocidad a través de Granada, que supondrían una inversión total estimada de 366,9 millones de euros. Dentro de esta actuación, una partida para la mejora de las infraestructuras, mejora de terraplenes, trincheras y supresión de pasos a nivel por un importe de 75 millones de euros. Al estar estos dos pasos a nivel incluidos dentro de la línea motivo de la actuación anunciada por el anterior ministro de Fomento en el tramo Almería-Granada, es por lo que el Partido Popular ha presentado esta moción, que quiere que se inicien los estudios de viabilidad para eliminar estos dos pasos a nivel antes referidos y que su eliminación se incluya dentro de las actuaciones necesarias que permitan conectar Almería con la alta velocidad a través de Granada, dentro de las actuaciones a ejecutar para realizar dicha conexión.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Para la defensa de la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el senador Pérez Navas.

El señor PÉREZ NAVAS: Muchas gracias, presidente.

Nosotros hemos presentado una enmienda que esperamos que sea aceptada, porque no lo entenderíamos de otra manera, sobre todo cuando en el punto segundo el propio senador González, que

ha presentado la moción, alude directamente a lo que nosotros manifestamos que es la postura del Partido Socialista, de este Grupo Socialista y también del Gobierno, es decir, voluntad política total y absoluta por la eliminación de esos pasos a nivel. Pero el punto segundo que ellos incluyen en la moción se contradice totalmente con el primero. El anuncio del señor De la Serna está totalmente por definir, no se hablaba de nada en concreto en esta línea y lo que queremos —y creo que también es lo que quiere el senador y lo que quieren todos los almerienses y los vecinos del municipio de Gádor— es que Almería esté conectada con la línea de alta velocidad del futuro Granada-Almería. Por lo tanto, las actuaciones tienen que realizarse dentro de lo que será esa línea.

No vamos a acometer ahora estudios y redacciones de proyectos para que luego la línea AVE discurra por otro sitio, discurra por una variante, que siempre fue la postura que mantuvo el ayuntamiento y que hasta ahora, en los últimos siete o diez años, ha obstaculizado que se haya realizado esa supresión, puesto que siempre el anterior Gobierno socialista, antes de la llegada del Partido Popular, manifestó que se podían suprimir cuando no se estaba hablando de alta velocidad, pero fue el Ayuntamiento de Gádor el que insistía en que o se hacía una variante o no habría supresión de pasos a nivel.

Por tanto, entendemos que nuestra enmienda debe ser aceptada, puesto que demuestra la voluntad de este grupo de trabajar firmemente por la alta velocidad, trabajar por la supresión de los pasos a nivel, que es lo que no se ha hecho en estos últimos siete años, en los que nosotros, como Grupo Socialista, hemos instado en muchísimas ocasiones a que así se hiciera, y tristemente nos hemos encontrado solos, si ningún apoyo y sin ningún respaldo.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

Turno de aceptación o rechazo de la enmienda.

Tiene la palabra el senador González.

El señor GONZÁLVIZ GARCÍA: Gracias, señor presidente.

Hemos visto la enmienda del Grupo Socialista y tengo que decir que no la podemos aceptar, por una sencilla razón: esta enmienda está recogida en el punto primero de la moción, apartado uno, que dice que se inicien los estudios de viabilidad. Esta enmienda busca que la eliminación de estos pasos a nivel siga paralizada *sine die* y que estemos toda la vida estudiando qué vamos a hacer con ellos.

Me considera usted una persona muy importante, y se lo agradezco, ya que dice que el Ayuntamiento de Gádor, del que yo fui alcalde durante 29 años, ha obstaculizado la eliminación de esos pasos a nivel. Ustedes, a los que siempre les gusta tener en la boca la palabra consenso, les tengo que decir que cuando el Ayuntamiento de Gádor se pronunció en contra de la idea —que no proyecto—, para eliminar los pasos a nivel lo hizo por unanimidad de los once concejales, entre los que estaban incluidos sus compañeros del Partido Socialista. Es decir, lo que el Gobierno planteó en su momento fue trasladar el problema cien metros más allá, lo que en absoluto resolvía el problema de la eliminación de los pasos a nivel; es decir, era una medida que no daba ninguna solución. Por eso, el ayuntamiento estuvo en contra.

El ayuntamiento sí planteó en sus normas de planeamiento una variante, pero en el municipio de Gádor y en la provincia de Almería nos hemos quedado esperando toda la vida a que la Junta de Andalucía, que es la que a través de un convenio con Renfe había incluido cada año 6 millones de euros en los presupuestos para eliminar estos pasos a nivel, lo lleve a cabo. Como siempre, la política de la Junta de Andalucía es mucho prometer y poco hacer.

Por eso, considero que esta enmienda es poner una china en el camino. Lo que hace falta es compromiso, el compromiso que el ministro Íñigo de la Serna tuvo con la provincia de Almería al anunciar la mejora de la vía férrea con Granada. En ese sentido, iba incluido un capítulo importante de 75 millones de euros para eliminar los dos pasos a nivel que hay en el término municipal de Gádor. Y si hay voluntad política de hacerlo, demuéstrenlo votando a favor de esta moción.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

En el turno de portavoces, al no estar presente el Grupo Mixto ni el Grupo Nacionalista, tiene la palabra la senadora Iparragirre por el Grupo Vasco.

La señora IPARRAGIRRE BEMPOSTA: Gracias, presidente.

El Grupo Vasco ha presentado diversas iniciativas parlamentarias en cuanto a lo que se plantea en esta moción respecto de la supresión de los pasos a nivel tanto interpelando al antiguo Gobierno como al actual. Tal y como citaba el senador González, el ministro De la Serna se comprometió a la supresión

de algunos pasos a nivel. Él mismo reconoció que había muchísimos en todo el Estado. Por lo tanto, los compromisos que se fueron adquiriendo eran escasos dada toda la necesidad que había, por lo que deberían ser muchos más, ya que llevábamos mucho tiempo sin cumplir la ley y no se podía llevar a cabo.

El interés —yo misma se lo dije hace poco en el Pleno al actual ministro Ábalos—, la preocupación y la ocupación del Grupo Vasco por esta cuestión se reitera más allá del color del Gobierno. Por tanto, tenemos que abordar este tema.

Nosotros no vamos a entrar en las discusiones que puedan tener un grupo u otro, y menos en si es debido a que unos se opusieron o porque otros lo obstaculizaron. Nosotros queremos dar solución, queremos la supresión de esos pasos a nivel porque, como muy bien ha mencionado anteriormente alguien, son vidas, son personas que no entienden del color del Gobierno, como dije en el Pleno. Lo que hay que hacer es acometerlo.

Para no entrar en la disquisición de si con la enmienda o sin ella, nos vamos a abstener, pero quiero dejar de manifiesto la preocupación y la ocupación de este grupo por este tema.

Eskerrik asko.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Por el Grupo de Esquerra Republicana, ¿desea hacer uso de la palabra, senadora Castel? (*Denegaciones*).

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

La señora FREIXANET MATEO: Estamos hablando de un municipio que está partido por pasos a nivel, con lo que eso significa de pérdida de calidad de vida, de barreras en la vida cotidiana y, sobre todo, de peligrosidad, de riesgo de muerte. En este sentido, nuestro voto solo puede ser favorable, como votamos siempre a favor de cualquier eliminación de los pasos a nivel.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el senador Pérez Navas.

El señor PÉREZ NAVAS: Gracias, señor presidente.

El Grupo Popular y el señor González pierden hoy una oportunidad única de que la Comisión de Fomento, de forma unánime, hubiera apostado decididamente por la eliminación de este paso a nivel, cosa que no se ha mencionado durante estos últimos siete años ni en ningún momento se ha contemplado por el anterior Gobierno. Ahora sí hay voluntad política de hacerlo.

Señor González, nunca, en ninguna contestación a sus preguntas —figuran en los *Diarios de Sesiones*—, jamás, ni en el año 2008 —la tengo aquí— ni a las que me contestó a mí el anterior Gobierno, se mencionó a la Junta de Andalucía. Las competencias son exclusivamente de ADIF. Otra cosa es que se llegue a un acuerdo para después dismantelar la vía y que se tengan que reparar las carreteras autonómicas. Eso es un convenio posterior, pero la supresión nunca fue una prioridad para el anterior Gobierno.

Cuando el Gobierno del señor Zapatero, en el año 2007, lo incluyó en la programación hasta el 2010, en una pregunta que formuló usted en el 2008 le contestaron que estaban a la espera de que el ayuntamiento lo aceptara, pero nunca llegó a aceptarse. Por tanto, no ha habido supresión de pasos a nivel porque nunca se aceptó por el ayuntamiento del que usted era alcalde de una manera abrumadoramente mayoritaria.

Como usted sabe, señor González, para el Grupo Socialista, pero también para los vecinos de Gádor, de la comarca del Bajo Andarax y de toda el área metropolitana de Almería, es una prioridad, y así lo ha venido defendiendo en los últimos siete años. Las obras que llevamos a cabo cuando estuvimos en el Gobierno nos avalan, como la iniciación de obras de alta velocidad en Almería, que desaparecieron durante los últimos siete años. También suprimimos pasos a nivel, como el de Gergal, mientras que en la anterior legislatura del Partido Popular, nunca. Por lo tanto, respecto a los pasos a nivel, por seguridad, sostenibilidad y movilidad, este grupo, tanto en el Congreso como en el Senado, siempre ha perseguido este objetivo. Presentamos iniciativas en los años 2013, 2014 y 2017, y algunas, si me da tiempo, se las mostraré. En todas ellas las contestaciones son de libro, pero, tristemente, son de indiferencia, de ninguna atención ni interés ninguno del anterior Gobierno por eliminar pasos a nivel, sobre todo el de Gádor, que nunca lo consideraron prioritario. Así me lo contestó el Gobierno en 2014, que los prioritarios eran los de Pulpí y los de Almería, pero el de Gádor, no.

También se me contestó eso en el año 2017, que esto se paró porque el Ayuntamiento de Gádor no quería la supresión que planteaba el ministerio. Por lo tanto, no nos pueden hablar de voluntad política

en una iniciativa cuando hemos demostrado que el anterior Gobierno, del Partido Socialista, se lo puso en bandeja. Podría estar suprimido y, tristemente, no hubieran pasado muchas de las cosas que se han mencionado. En este sentido, a este grupo le avala una trayectoria y coherencia, habiendo trabajado desde el primer momento —y no ahora, después de siete años, como es su caso— por defender los intereses de los ciudadanos y que esa supresión se tenía que haber realizado ya.

En el expediente, al que he tenido acceso porque me he preocupado, figura que la última actuación llevada a cabo en este paso a nivel es de finales de 2010, con un Gobierno del PSOE. No ha habido ninguna iniciativa más. Ustedes han gobernado durante siete años y alguna iniciativa podrían haber presentado, pero quien ha vuelto a moverlo es este grupo y este Gobierno.

En la enmienda queda reflejada la voluntad política de supresión, porque si la vía se va a dismantelar por el municipio de Gádor, incluyámoslo, lógicamente, en la obra del AVE, de manera que no hagamos antes unas obras que no van a servir porque después la vía va a ir por otra variante, que es lo que su ayuntamiento siempre defendió.

El señor De la Serna, en el tiempo de descuento, hizo un anuncio electoralista que dice el propio Gobierno que está sin materializar y sin definir, como reconoció también el señor De la Serna, que faltaba definir todas las actuaciones. Por eso, para el PSOE y para este Gobierno, a diferencia del anterior, la seguridad de los vecinos de Gádor es fundamental y el compromiso de que desaparezca el paso a nivel es claro, contundente y prioritario. Por ello, este grupo defiende lo dicho en la enmienda que hemos presentado, y consideramos que es una irresponsabilidad que sea rechazada, porque propone estudiar la viabilidad de suprimirlo conforme a las actuaciones que serán necesarias para la línea de alta velocidad de Granada, que es el punto dos que usted incluía en esta moción.

El señor PRESIDENTE: Señoría, vaya terminando.

El señor PÉREZ NAVAS: El Grupo Socialista y el Gobierno van a atender, escuchar y trabajar. Que sepan los vecinos de Almería y de Gádor que hubo obras con el Gobierno socialista, que se pararon durante siete años con un Gobierno del Partido Popular, y que volverá a haber obras —ya las hay— nuevamente con otro Gobierno socialista con compromiso real con esta provincia.

Muchas gracias. (*Aplausos*).

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Es el turno ahora del Grupo Parlamentario Popular. Tiene la palabra el senador González.

El señor GONZÁLVEZ GARCÍA: Gracias, señor presidente.

Señor Pérez Navas, si el Grupo Socialista y el Gobierno al que ustedes sustentan tienen voluntad de eliminar los pasos a nivel de Gádor, voten favorablemente la moción, insistan al Ministerio de Fomento y al Gobierno en el sentido de que es una cosa prioritaria.

Señoría, hoy puede usted quedar aquí muy bien, pero a ustedes, a los socialistas de Almería, les sentó muy mal que yo presentara esta moción, porque cuando lo anunciamos en los medios de comunicación de Almería poco menos que me tuve que ir de mi provincia por los insultos que profirieron contra mí. Incluso hasta me dedicaron un vídeo por haber presentado la moción. Es su tónica habitual.

Dice usted que la Junta de Andalucía no tiene nada que ver en esto. Le ruego que se informe un poco, porque hay eliminación de pasos a nivel que han sido fruto de convenios con comunidades autónomas, y en los presupuestos de la Junta de Andalucía —usted era parlamentario andaluz y un servidor también— hubo seis millones de euros en 2002, en 2003, en 2004; en fin, durante cuatro años hubo seis millones de euros. Pero ustedes siempre hacen los presupuestos para no cumplirlos, de cara a la galería, como son los presupuestos de la Junta de Andalucía, presupuestos para contarlos a los medios de comunicación pero que luego no se cumplen nunca, como nunca cumplen ustedes con la provincia de Almería, y esa es una prueba más de por qué ustedes nunca ganan las elecciones en Almería, como nunca las ganan en Gádor, que las llevan perdiendo ocho veces consecutivas, que son las ocho veces que un servidor ha sido alcalde.

Señoría, dice usted que cómo el Gobierno del Partido Popular no hizo nada para eliminar este paso a nivel. Es cierto que en esos siete años del Gobierno de Mariano Rajoy no se hizo nada, pero ¿sabe usted por qué? Se lo voy a explicar. Cuando llegó al Gobierno Mariano Rajoy lo primero que tuvimos que hacer fue sacar a España de la ruina en la que ustedes la habían metido, un país que estaba a punto del rescate. En segundo lugar, lo que tuvimos que hacer fue pagar todos los pufos y todas las facturas que dejaron ustedes en el cajón por obras inacabadas de ferrocarril, Concretamente, en la provincia de Almería dejaron

ustedes 250 millones de euros de facturas del AVE sin pagar; es decir, eso de yo invito y tú pagas es una forma de hacer política a la que nos tienen ustedes, los socialistas, acostumbrados.

Usted ha dicho que el ministro Íñigo de la Serna hizo un anuncio electoralista, ¡pero no sé qué elecciones había! Lo que sí hizo el ministro De la Serna fue un compromiso con la provincia de Almería, ir de forma gradual a nuestra provincia, comprometerse con los almerienses y desatascar todo lo que habían dejado atascado y sin pagar, cosa que no hace su ministro, que por no hacer no es capaz ni de recibir al alcalde de Almería en los poco más de cinco meses que llevan ustedes gobernando.

Cuando las obras estaban ya planificadas para poder hacer la supresión de estos pasos a nivel, ustedes se juntaron con los que todos conocemos, con los populistas, los comunistas, los amigos de la ETA y nos pusieron una moción de censura. Ese compromiso es lo que yo traigo a esta Comisión de Fomento esta mañana, para que esa previsión del Gobierno del Partido Popular, que dentro de la mejora de la línea de Almería con Granada se eliminaran los pasos a nivel, para la que hay una partida presupuestaria prevista de 75 millones de euros, no caiga en el olvido ahora que ustedes gobiernan.

Yo no sabía —me he enterado esta mañana en esta comisión— que los alcaldes tenemos competencias para eliminar pasos a nivel. Yo ya no soy alcalde, pero ustedes están acostumbrados a lo que tenemos que hacer los alcaldes en Andalucía, ya que la Junta de Andalucía no hace nada, a pesar de que Susana Díaz dice que ha hecho los deberes. Yo, como alcalde, les tuve que construir un instituto, una guardería, un centro de salud, porque ustedes eran incapaces de atender a mis vecinos. ¿También teníamos que pagar los gadorenses de nuestros impuestos la eliminación de los pasos a nivel?

Señorías, comprométanse con Almería, sean capaces de mirar a los ojos a los almerienses y apoyen esta moción. Votaron en contra de los Presupuestos Generales del Estado del Partido Popular, aunque ahora dicen que los están utilizando porque son buenos. ¿Cómo no van a ser buenos? Pues ahora, con esos presupuestos del Partido Popular, donde había dinero para hacer estas cosas, hagan el favor de asumir su responsabilidad, no pongan chinias en el camino, déjense de estudios —que es lo que más les gusta— para después no hacer nada, y de verdad inviertan y comprométanse con Almería y con mi pueblo. Ustedes saben que nos dejaron un país en la ruina y tuvimos que pagar todo lo que ustedes nos dejaron, y cuando esto estaba medio solucionado llegaron ustedes con la moción de censura a la que he hecho referencia y lo interrumpieron. *(La señora Fernández Muñoz: Ya se ha terminado su tiempo).*

El señor PRESIDENTE: Señor González, vaya terminando.

Señor Pérez Navas, no se pongan nerviosos porque ya nos conocemos todos. Lo que tienen que hacer es votar afirmativamente, asumir sus compromisos y poder seguir diciendo a los almerienses lo que de verdad quieren hacer.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

Recuerdo a la señora componente de la Mesa, doña María José Fernández, que la intervención del portavoz del Partido Socialista duró exactamente igual que la del portavoz del Partido Popular, cuatro minutos cincuenta y ocho segundos. Se está haciendo un esfuerzo por todos los grupos, ya que vamos por la séptima moción.

— MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A EJECUTAR EN SU TOTALIDAD DETERMINADAS INVERSIONES PREVISTAS EN EL PRESUPUESTO DEL MINISTERIO DE FOMENTO PARA LA PROVINCIA DE TERUEL.

(Núm. exp. 661/001118)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO

El señor PRESIDENTE: Pasamos a la séptima moción, por la que se insta al Gobierno a ejecutar en su totalidad determinadas inversiones previstas en el presupuesto del Ministerio de Fomento para la provincia de Teruel.

A esta moción le ha presentado una enmienda el Grupo Parlamentario Socialista.

Para la defensa de la moción, tiene la palabra la senadora doña Raquel Clemente.

La señora CLEMENTE MUÑOZ: Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, los Presupuestos Generales del Estado contemplan importantes inversiones para la provincia de Teruel, especialmente en el área de fomento. Se trata concretamente de las planificadas en la red de

carreteras, como la A-68, entre Fuentes de Ebro y Valdealgofra, que es vital para el Bajo Aragón; la A-40, entre Teruel y Cuenca; la nacional 330, entre Teruel y Villastar y Villastar y Torrebaja; la nacional 232, entre el límite de la provincia de Castellón y Ráfales; las variantes de Calanda y Alcorisa, así como las previstas por ADIF para la instalación del tren tierra, la construcción de apartaderos y la tan demandada renovación de la vía entre Sagunto y Teruel.

El Grupo Popular quiere exigir al Gobierno que ponga en marcha estas inversiones. Estamos ya en noviembre y nada se sabe de su ejecución. No es una demanda vacía, sino una necesidad para Teruel, que durante años ha pedido una y otra vez estas inversiones. La falta de infraestructuras ha lastrado su crecimiento, y cada vez que se dilatan más los plazos el potencial económico y social de nuestra provincia disminuye.

Muchas de las inversiones presupuestadas por el Gobierno de Mariano Rajoy son demandas de hace mucho tiempo, y no podemos dejar de ejecutarlas por falta de voluntad política del Gobierno actual.

Todos sabemos que lo más complicado para hacer realidad una demanda en el territorio es lograr que tenga un presupuesto, y en este caso el dinero está, por lo que el Grupo Popular presenta esta moción e insta al Gobierno para que se ejecuten en su totalidad las inversiones previstas para Teruel en los Presupuestos Generales del Estado, al igual que invitamos al resto de grupos a que nos apoyen en esta demanda.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Para la defensa de la enmienda, tiene la palabra la senadora Borao.

La señora BORA O AGUIRRE: Gracias, señor presidente.

Señorías, el Partido Popular trae hoy a esta comisión una moción que revela la doble vara de medir y deja en evidencia la autoindulgencia cuando se trata de apoyar a un Gobierno del Partido Popular. Como han hecho durante estos últimos siete años, según se encuentren a un lado u otro, aplican los principios del embudo.

En esta moción instan al Gobierno a invertir lo recogido en los Presupuestos Generales del Estado en infraestructuras para la provincia de Teruel. Es cuando menos llamativo observar en el histórico de la ejecución de las diferentes partidas destinadas a infraestructuras, algunas de ellas importantes, que no han llegado a ejecutarse, otras no han llegado siquiera al 40 % en el mejor de los casos, o ni siquiera aparecen en los Presupuestos Generales del Estado, donde de año en año han ido desapareciendo infraestructuras comprometidas por la visita del ministro o reuniones con administraciones locales o autonómicas, que son imprescindibles, naturalmente, como se ha dicho, para el devenir de la provincia.

Pero, señorías, la alternancia en los gobiernos, en los ministerios, tiene sus ventajas, y aunque a veces se pretendan ocultar cosas, se puede encontrar uno en los cajones, por ejemplo, informes de impactos medioambientales caducados desde hace varios años, y pese a eso siguen apareciendo esos proyectos en los Presupuestos Generales del Estado del Partido Popular, dejando meridianamente claro esto la falta de compromiso de ese Gobierno con esas partidas e infraestructuras —ninguno—. Lo pongo pero no lo ejecuto, y entretanto entretengo y doy falsas expectativas a la ciudadanía y a los territorios. Esto, señorías, es lo que han hecho de forma reiterada los gobiernos del Partido Popular en la provincia de Teruel, y los turolenses no se lo merecen.

La información disponible sobre los diferentes proyectos contemplados en estos presupuestos para la provincia de Teruel en tramos importantes, como la A-68, dice que ya está en fase de redacción el estudio informativo una vez se ha liberado y publicado. Es curioso, señorías, que el PP ha invertido dos legislaturas sin sacar adelante dicho informe de impacto ambiental y al Gobierno del PSOE le han bastado escasamente cuatro meses para publicarlo. ¿Se trata o no se trata de voluntad política?

Está también en marcha la nacional 330, Villastar, el proyecto y la fase de información pública.

El señor PRESIDENTE: Señoría, vaya terminando.

La señora BORA O AGUIRRE: Debido a ello, también las infraestructuras ferroviarias están en marcha.

Y como la ejecución del presupuesto en la provincia se hace en consonancia con la situación en la que nos hemos encontrado esas actuaciones, en nuestra enmienda instamos a que, conforme a la programación, se siga trabajando para conseguir esas infraestructuras viarias en la provincia de Teruel.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Para manifestar su aprobación o rechazo, tiene la palabra la senadora Clemente.

La señora CLEMENTE MUÑOZ: Gracias, presidente.

No vamos a aceptar la enmienda de sustitución, porque, como ya hemos dicho, conforme a la programación de actuaciones previstas, en el año 2018 —en que estamos— deberían estar ya en marcha y no solamente hablar de falsas expectativas. Son ustedes ahora los que tienen que llevar adelante estos proyectos; les hemos dejado el dinero, y a ver si son capaces de hacer algo por Teruel de una vez.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Turno de portavoces.

No hay ningún representante del Grupo Mixto.

Tampoco del Grupo Parlamentario Nacionalista.

Por el Grupo Parlamentario Vasco, tiene la palabra la senadora Iparragirre.

La señora IPARRAGIRRE BEMPOSTA: Gracias, presidente.

Intervengo únicamente para manifestar que nuestro voto será la abstención.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana, ¿desea intervenir, señora Castel? (*Denegaciones*).

Por el Grupo Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, tiene la palabra el senador Arrieta.

El señor ARRIETA ARRIETA: *Eskerrik asko*.

La verdad es que me resulta sorprendente que se plantee que unas obras que se recogen en los Presupuestos Generales del Estado se lleven a cabo. Es lo normal, ¿no? Quizá eso sea debido a que los gobiernos nos tienen acostumbrados a no cumplir muchos de los compromisos contraídos, incluso cuando ese compromiso va sustentado en un presupuesto aprobado. Normalmente siempre existe una explicación para justificar el no cumplimiento, y este seguramente sea el caso de la moción que se presenta. Pero para nosotros está bien que se cumplan los compromisos que se proyectan en los Presupuestos Generales del Estado, aunque sea por primera vez, y nuestro voto va a ser favorable.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

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

La señora BORA O AGUIRRE: Gracias, presidente.

Señorías, los datos que constan en el Ministerio de Fomento sobre las inversiones reales en la provincia de Teruel en el periodo de gobierno de Rajoy son contundentes. Entre 2012 y 2018 el gasto en ferrocarriles no llegó a 40 millones, de los cuales 25 se gastaron en 2012 y 10, el año pasado. Eso significa que ha habido años en que no se ha invertido absolutamente nada. Y en cuanto a la futura línea de alta velocidad, en esos siete años solo se ha recibido una inversión de 15 000 euros. Creo que es bastante expresivo del compromiso del Partido Popular.

Señorías, ustedes, con la línea de ferrocarril Zaragoza-Teruel, además de no invertir en esos siete años, retiraron la obligación de servicio público entre Zaragoza y Teruel y dejaron caducar el informe de impacto ambiental del corredor, con lo cual, no consiguieron que el eje Cantábrico-Mediterráneo entrase en la planificación de infraestructuras de 2021 a 2027. Esas infraestructuras se incluyeron en ese presupuesto y, sin embargo, ustedes no lo aprovecharon.

En cuanto a las infraestructuras de carreteras —la A-68, la A-40 o la variante de Calenda—, durante estos años no se ha hecho nada, ha sido la tónica habitual. No han hecho nada en esa provincia. Lo que pasa es que ahora pretenden abanderar todos esos problemas y hacen de su pasividad una virtud.

Este Gobierno está comprometido con los problemas de los territorios, sobre todo, con estos problemas de largo recorrido, como hemos dicho, en los que sigue sin hacerse nada y no van a contribuir a mejorar la situación demográfica de despoblación que sufre la provincia. Señorías, hay voluntad por parte del Gobierno socialista de sacar adelante y agilizar todos los trámites administrativos que han quedado pendientes por su pasividad —que quede claro—, porque de otra manera no se pueden licitar proyectos. Seguiremos

trabajando para avanzar en las infraestructuras de esta provincia. Por tanto, aun en los términos que ustedes indican, el Grupo Parlamentario Socialista no puede aceptar esta moción, pero votaremos abstención.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra la senadora Clemente.

La señora CLEMENTE MUÑOZ: Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, llegado el mes de noviembre, y después de ver la línea de actuación que han llevado el presidente Sánchez y su Gobierno, podemos asegurar que se ha producido un freno evidente en algunas de las infraestructuras más importantes para la provincia de Teruel que recogían los Presupuestos Generales del Estado, elaborados y aprobados por el Gobierno de Mariano Rajoy.

Hasta la fecha, todos los titulares de prensa que han copado las acciones del Gobierno de Sánchez en Teruel han rubricado el trabajo que desarrolló el Partido Popular en los años anteriores, como la declaración de impacto ambiental en la N-232, que en dos meses no se hace —si supiesen algo, sabrían que ese trabajo ya estaba hecho—, o también el reciente anuncio de renovación del firme que se ha conocido para la N-211, entre Monreal del Campo y Alcolea del Pinar.

En el resto de asuntos el trabajo es nulo o ineficiente porque solo han conseguido, o no ejecutar las partidas, o retrasar las inversiones en el ferrocarril, que han estado anunciando como el gran logro —retrasar más las inversiones—. Esta situación permite que en la provincia de Teruel se generen dudas con el Gobierno y el cumplimiento del compromiso adquirido en los presupuestos. Dudas por las verdaderas intenciones de este Gobierno, que no está trabajando por todos los territorios de la misma manera; dudas por no ejecutar unos presupuestos en cuya elaboración, no solo no participaron, sino que tampoco apoyaron en su trámite parlamentario. Como he dicho antes, estando el dinero presupuestado, solo es necesario querer hacerlo, y la verdad es que no vemos que haya ningún interés del Gobierno de Sánchez para invertir en la provincia de Teruel. Si lo tuviese, ya lo habría hecho.

El Grupo Popular va a reivindicar que se cumplan los compromisos ya adquiridos con la provincia y también que Teruel no sea el pagano de esos acuerdos, pues cada vez es más evidente que posibilitaron que Pedro Sánchez ganara la moción de censura y accediera a la Presidencia del Gobierno en un pacto con compañeros de viaje que están más preocupados por debilitar a España y poner en marcha medidas trasnochadas y peligrosas que en resolver los problemas que tienen los ciudadanos de provincias como la mía, la provincia de Teruel.

Muchas gracias. (*Aplausos*).

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

— MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO AL INCREMENTO EN LAS BONIFICACIONES DE LOS PEAJES A ABONAR POR LOS TRANSPORTISTAS EN LOS DESVÍOS OBLIGATORIOS A LAS AUTOPISTAS DE PEAJE AP-7 Y AP-2 EN CATALUÑA.

(Núm. exp. 661/001131)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO DE ESQUERRA REPUBLICANA

El señor PRESIDENTE: Pasamos a la siguiente moción, del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana, por la que se insta al Gobierno al incremento en las bonificaciones de los peajes a abonar por los transportistas en los desvíos obligatorios a las autopistas de peaje AP-7 y AP-2 en Cataluña.

A esta moción se han presentado dos enmiendas, una del Grupo Parlamentario Popular y otra del Grupo Parlamentario Socialista.

Para la defensa de la moción, tiene la palabra la senadora Castel.

El señor CASTEL FORT: Gracias, presidente.

Señorías, el pasado 2 de septiembre entró en vigor la medida que obliga a los vehículos de transporte pesado desviarse de la N-340 y de la N-240 hacia las autopistas de peaje AP-7 y AP-2. Dicha medida responde a una demanda social largamente solicitada por el territorio con el objetivo de reducir la alta siniestralidad, la mejora de la fluidez del tráfico y de la contaminación acústica. Sin embargo, su carácter obligatorio debe ir acompañado de una compensación económica que palíe su cumplimiento, teniendo en consideración la frágil situación que atraviesa el sector del transporte por carretera como consecuencia de la crisis económica y la fuerte competencia de empresas procedentes de terceros países.

El 31 de agosto el Gobierno aprobó sendos reales decretos de modificación de las concesiones de las autopistas de peaje AP-7 y AP-2, en los que se incluía una bonificación máxima del 50 %. (*Rumores*).

El señor PRESIDENTE: Silencio, por favor, señorías.

La señora CASTEL FORT: Nuestro grupo entiende que estas bonificaciones son insuficientes, teniendo en cuenta que una medida similar en La Rioja estableció una bonificación del 75 %.

Por estas razones, instamos al Gobierno a incrementar las compensaciones dirigidas a los transportistas. Habrá representantes del Gobierno que insistirán en que la cantidad máxima aplicable a las bonificaciones que se pueden hacer legalmente es del 50 %. Mi pregunta para ellos sería en qué disposición legal consta esta limitación. Hay que tener en cuenta que incrementar las bonificaciones al 75 % supondría un coste de solo 1 100 000 euros, mientras que los sobrecostes que están soportando las empresas de este sector estratégico están en torno a los 300/500 euros de media.

El sector advierte del riesgo de deslocalización de empresas que dan trabajo a flotas locales y de proximidad. Con el desvío obligatorio se prioriza el uso de una infraestructura pública —la N-340 y la N-240— para vehículos particulares, mientras que a los vehículos de transporte de mercancías, que son indispensables para que el resto de la economía funcione, se les expulsa hacia una vía gestionada de manera privada.

Como ya he dicho, se trata de un sector estratégico y necesario para la economía y el abastecimiento de toda la sociedad. Es obligación de Fomento el mantenimiento de las infraestructuras viarias. Desde el momento en que se reconoce que algunos tramos de la N-340 y de la N-240 no son seguros, se está reconociendo que ha habido dejadez en las funciones de mantenimiento de las vías. Su ineficiencia tiene costes, y debe ser la misma Administración titular de las vías y su mantenimiento la que se haga cargo del incremento de las bonificaciones y no la Generalitat; si no, traspasen la titularidad y los fondos adscritos a esta, y ya nos encargaremos nosotros.

Les voy a facilitar otro dato: entre Fraga y Alfajarín se aplica un 75 % de bonificación a los camiones, cuando se trata de un tramo cuyo desvío no es obligatorio. Recordemos que los desvíos obligatorios a la AP-7 y la AP-2 benefician directamente a las concesionarias. Estamos hablando de tramos de autopista que se han amortizado más de ochenta veces.

Nuestro grupo está a favor del pago por el uso en las infraestructuras que sirva para su mantenimiento, ahora bien, bajo la tutela de la igualdad de trato y de la no discriminación, ya sea por razón de territorio o por razón de sector económico.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, senadora Castel.

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

La señora MOLINA CIUDAD: Gracias, presidente.

Nosotros hemos presentado una enmienda de adición. Vamos a apoyar esta iniciativa, y esperamos que acepten nuestra enmienda. Pensamos, como también piensa el ministro —según ha dicho el secretario de Estado esta mañana—, que no vale el todo gratis, pero hay que mirar la situación que nos ocupa, y en este caso estamos hablando de unas autopistas que están más que amortizadas. Por lo tanto, entendemos que para los usuarios que han hecho uso —valga la redundancia— de estas autopistas lo justo es que, una vez amortizadas, puedan hacerlo de forma gratuita.

Reclamamos a este Gobierno que a la hora de llevar a cabo cualquier decisión de este tipo tenga en cuenta que todos los territorios, todas las comunidades, tienen que ser iguales en el trato. Hemos visto que ha podido ocurrir que algunas comunidades, como Cataluña, puedan salir más beneficiadas que otras. Por ello, le pedimos al Partido Socialista que a la hora de actuar lo haga bien y en consecuencia. También tenemos que recordarles —esta mañana le he escuchado decir al secretario de Estado que estaban llevando a cabo numerosos objetivos— que heredaron un presupuesto realizado por el Partido Popular y sacado adelante con el voto en contra del Partido Socialista, que contempla 16 millones de euros para bonificar a las empresas concesionarias de los peajes. Creo que es una medida suficiente para el uso gratuito de esas autopistas. Además de esos 16 millones de euros, el Partido Popular no establecía un límite ni un lugar de inicio ni un lugar de finalización para ello.

El señor PRESIDENTE: Señoría, vaya terminando, por favor.

La señora MOLINA CIUDAD: Por tanto, vamos a votar favorablemente, no solo por ese trato de igualdad entre comunidades autónomas, sino porque en este caso se hace frente a una problemática de accidentalidad y siniestralidad.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría. (*Aplausos*).

Es el turno del Grupo Socialista.

Tiene la palabra el senador Oñate.

El señor OÑATE MARÍN: Gracias, presidente.

Esta moción es reciente, de septiembre, y ha habido un acontecimiento que le da la razón, aunque no en todo, porque en parte la descontextualiza, y es que el jueves pasado el Consejo de Ministros aprobó la modificación de la Ley de carreteras, que venía a dar cobertura jurídica a decisiones anteriores que se habían adoptado sin ese amparo. En esa ley se dice que, por razones fundamentalmente de seguridad y medioambientales, se pueden tomar decisiones excepcionales para prohibir la circulación de vehículos pesados por carreteras nacionales. Y ese es precisamente el argumento en el que se han apoyado los alcaldes de las zonas afectadas, que al fin y al cabo han sido el motor para que se tomara esta decisión.

La ley también dice que hay que conciliar esto con los intereses de aquellos a los que se les prohíbe la circulación por una carretera; por tanto, hay que buscar compensaciones en forma de bonificación, como las que ya existen. Pero ¿cuánta bonificación? ¿El 75? ¿El 50? ¿El 100 %? Sea lo que sea lo que se decida, es la tercera aportación que hace la ley, que se deja fuera de contexto, y hemos intentado corregirlo con nuestra enmienda, para que en adelante se pretenda adoptar este tipo de medidas por acuerdo de la propia concesionaria de la autopista, del Estado, por supuesto, y —cómo no— en representación de esos alcaldes y ciudadanos que reclaman una medida excepcional, del propio Gobierno de la comunidad autónoma correspondiente, que en este caso sería la Generalitat.

Este es el sentido de nuestra enmienda. Se puede estudiar todo en porcentajes, pero haciéndolo con el Gobierno autonómico, no de forma unilateral por el Gobierno de España.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Para manifestar la aceptación o rechazo de las enmiendas, tiene la palabra la senadora Castel.

La señora CASTEL FORT: Gracias, presidente.

Vamos a admitir la enmienda del Grupo Popular, porque estamos completamente de acuerdo con el texto. Y con respecto a la del Grupo Parlamentario Socialista, agradecemos muchísimo el tono. Estamos de acuerdo en que las cosas hay que negociarlas con el territorio, solo faltaría; de hecho, eso sería lo deseable siempre. Pero si hiciéramos una sustitución con su texto se desvirtuaría la moción que presentamos; por lo tanto, no la vamos a aceptar.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Pasamos al turno de portavoces.

Por el Grupo Mixto, ¿senadora Domínguez de Posada? (*Denegaciones*). Por el Grupo Parlamentario Nacionalista no hay ningún representante.

Tampoco por el Grupo Vasco

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

La señora CASTEL FORT: Ya lo he explicado antes, pero hoy ha comparecido el secretario de Estado, el señor Saura, y ha contestado al senador Mulet sobre las autopistas dando varios datos, que voy a utilizar. Ha dicho que se levantarán los peajes el 1 de enero de 2020 y, por tanto, que no habrá prórroga en las concesiones. Además, se ha referido a abrir una reflexión en el Congreso y el Senado y con empresarios, el sector, etcétera, para ver cómo financiar las infraestructuras en el futuro, cosa en la que estamos completamente de acuerdo. También ha dicho que hay que internalizar los costes, tanto de mantenimiento, como medioambientales. Y también ha hablado de la conectividad de la AP-7, por tanto, de mejorar esa conectividad para poder utilizar una vía de alta capacidad que ya está hecha.

Luego ha hablado de que hay un déficit de mantenimiento de las infraestructuras, al que yo he hecho mención al principio. Alguien tiene que apechugar con estos costes de mantenimiento, y ese alguien tiene que ser el titular de las infraestructuras. Asimismo, ha dicho que el modelo de autopistas de peaje es un

modelo injusto porque trata de manera desigual a los territorios. Estamos completamente de acuerdo con el secretario de Estado, y esa es la razón de ser de nuestra moción: equilibrar este desequilibrio en el trato. De hecho, a la vista de las palabras del secretario de Estado, creo que el Grupo Socialista y nosotros en el fondo debemos estar de acuerdo. Por ello, les pediría que si no pueden votar a favor, al menos contemplen una abstención positiva.

Gracias.

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

La señora FREIXANET MATEO: Sí.

Nosotras entendemos justa la bonificación a los transportistas como medida extraordinaria cuando existe ese desvío obligatorio a la autopista, un desvío que, además, es imprescindible para la calidad de vida de los habitantes de la zona. Ese desvío de los camiones hacia las autopistas en tramos puntuales está bonificado por el Estado en lo que el Estado valora como compensatorio, y quería decir que la posibilidad de ampliar tales bonificaciones también está a disposición de la Generalitat, es decir, el Govern de la Generalitat puede hacerlo si considera que ello es prioritario. O puede acordarlo con el Estado.

También quiero manifestar mi perplejidad, porque, hasta donde yo sé, el Govern no quería aumentar esas bonificaciones, y Esquerra es parte de ese Govern; de hecho, lleva sus cuentas. Hay una noticia reciente por la que el Govern descarta incrementar la bonificación a los camiones por tener que desplazarse obligatoriamente a la autopista. Es una noticia del pasado 17 de octubre, en la que el secretario de Infraestructuras y Movilidad del Govern català, Isidre Gavín, lo deja bien claro. Además, hace referencia a unos estudios que ha realizado la Universidad Politécnica en los que se valoran los costes que se suman y se restan por ese cambio de vía.

En ese sentido, nosotras queremos manifestar nuestra perplejidad ante esta moción y pedirle a ambos gobiernos que valoren conjuntamente y con responsabilidad qué bonificación es de justicia para no penalizar a los transportistas por un desvío obligatorio; de dónde salen los recursos; quién y cómo se hace cargo, sin lanzarlo todo siempre al tejado del otro, teniendo en cuenta que los recursos públicos son de y para la ciudadanía; y, finalmente, más allá de esta reparación puntual fundamental, qué modelo de transporte de mercancías potenciamos. Es fundamental mirar al futuro y buscar un sistema lo más ecológico, eficiente y justo posible.

Gracias.

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

El señor OÑATE MARÍN: Gracias, presidente.

Es una pena que no se dé por buena nuestra bienintencionada enmienda, que presentamos con sentido común y amparados en la ley. Y si me lo permiten tanto el Grupo Popular como Esquerra Republicana, que han aludido a la situación de La Rioja como un aval para sus posiciones, les diré que realmente no quiero decepcionarles, pero con eso avalan la mía, porque esa prohibición se hizo, efectivamente, por convenio con aquella red de autopistas, con el Gobierno del Estado y también con la comunidad autónoma, que aporta el 60 % de las pérdidas de la concesionaria. Luego si apelamos a La Rioja será en favor de la enmienda que yo he presentado.

En todo caso, hay una añadido en la moción, que es el texto de la enmienda del Grupo Popular. Nosotros lo podríamos apoyar fácilmente, aunque es verdad que llegan tarde a un sitio al que no han querido llegar nunca. Es una decisión que ya está tomada. Pero no pasa nada, lo que abunda no daña.

A Esquerra Republicana le ha faltado quizá el ánimo de hacer alguna transacción, lo que nos habría puesto fácil sumarnos con el voto a favor. Tal y como usted me pide, y por aquello de que al final las cosas seguramente se hagan como yo he querido decir en mi enmienda, nos vamos a abstener para dar lugar a esas conversaciones que establezcan un nuevo marco.

Y termino con algo que es simplemente una curiosidad, una cierta paradoja, y es ver cómo Esquerra Republicana defiende que sea el Estado el que actúe unilateralmente sin la participación de la Generalitat, como le estamos pidiendo, cuestión que es curiosa, como es curioso que el Grupo Popular acepte que en Cataluña se apliquen medidas que serían discriminatorias con las que, por ejemplo, su propio Gobierno

—porque el acuerdo de La Rioja es el Gobierno de Rajoy— ha aplicado en La Rioja. En fin, se podría malpensar, pero la verdad es que esta tarde no esperaba esta nueva *entesa* entre el Partido Popular y Esquerra Republicana.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Turno para el Grupo Popular.

Tiene la palabra la senadora Molina.

La señora MOLINA CIUDAD: Gracias, presidente.

Como decía en la intervención anterior, el Partido Socialista puede gestionar las autopistas amortizadas y las no amortizadas. Quiero decir que lo lógico es que el uso de las que están amortizadas, a partir de ahora, cuando cumpla esa concesión, sea gratuito. Existen otras autopistas, como las radiales, por ejemplo, sobre las que se puede hablar, estudiar, o lo que ustedes quieran, de potenciales peajes o de lo que consideren.

Lo cierto es que esa posibilidad de gratuidad no es fruto de la casualidad, sino que se produce por una serie de motivos, y ustedes lo saben muy bien. Uno de ellos puede ser que, efectivamente, todos los gobiernos han prorrogado esas concesiones y solamente uno no lo hizo, y fue el de Mariano Rajoy, el del Partido Popular. Usted decía, señoría, que esa decisión ya estaba tomada, y lo estaba, efectivamente: con Mariano Rajoy, es decir, desde que gobernaba el Partido Popular.

El segundo motivo puede ser, por ejemplo, que han heredado un crecimiento de ingresos del 8 %, una creación de empleo de medio millón de empleos al año, o ese presupuesto —heredado, insisto—, con su voto en contra, con el que tienen 900 millones de euros para el mantenimiento de carreteras o 16 millones de ayuda a las concesionarias para el pago de los peajes.

Hablaba de la discriminación, y lo decía anteriormente: nosotros también proponemos soluciones globales. Tanto la totalidad de las autopistas amortizadas como la totalidad de las que no lo son en este caso son tan importantes como ese pago o como la no discriminación. Quiero decir que es importante no discriminar a las comunidades autónomas, y así quiere que sea el Partido Popular, no como usted decía, señoría.

Este Gobierno es, además, el primero de la historia de España que hereda un presupuesto, y no hay que olvidar que no es justo que una comunidad autónoma pague un peaje del cien por cien mientras otra comunidad haga uso de esa autopista de forma gratuita. Por ello pedimos encarecidamente a su partido que lo tenga muy en cuenta y que esta iniciativa salga adelante tratando de manera igualitaria a todos los ciudadanos de este país.

Concluyo manifestando, como ya he dicho, nuestro voto a favor de esta moción.

Muchísimas gracias. (*Aplausos*).

El señor PRESIDENTE: Muchísimas gracias, senadora Molina.

— MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A SOLUCIONAR LOS PROBLEMAS DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS EN LA PROVINCIA DE GIPUZKOA.

(Núm. exp. 661/001183)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA

El señor PRESIDENTE: Siguiente moción, del Grupo Parlamentario Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, por la que se insta al Gobierno a solucionar los problemas de infraestructuras ferroviarias en la provincia de Gipuzkoa.

Se ha presentado una enmienda del Grupo Socialista.

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

El señor ARRIETA ARRIETA: *Eskerrik asko*, señor presidente.

Esta moción, ¿sobre qué va? En enero de 2017 empezaron las obras del denominado tercer hilo ferroviario entre Irún y Lezo, dos localidades de Gipuzkoa. Casi dos años después nos encontramos en un escenario a nuestro juicio cada vez más preocupante, porque una obra cuya ejecución estaba prevista para finales de 2018 se encuentra paralizada desde marzo —ya llevamos ocho meses— ya que la empresa que la ejecutaba, Coprosa, entró en concurso de acreedores. La puesta en marcha de esta obra supuso

la supresión de veintidós trenes de cercanías, así como de los trenes de larga distancia; y lo peor de esta situación es que no sabemos cuándo se volverá a licitar la obra, porque sigue paralizada y, efectivamente, la reducción de los trenes de cercanías sigue presente.

En esta moción planteamos tres puntos. Uno: que la Comisión de Fomento inste a Adif a solucionar con la mayor brevedad posible la situación que se ha generado con la paralización de la obra. Dos: solicitar a ADIF y a Renfe que mientras estén paralizadas las obras faciliten el incremento de cercanías entre Irún y Donostia. Y tres: que complementariamente se busquen fórmulas alternativas cuando se reanuden las obras, de manera que podamos ofrecer un servicio público de transporte alternativo de calidad y competitivo. Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Para la defensa de la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el senador don José Fernández Blanco.

El señor FERNÁNDEZ BLANCO: Buenas tardes, señor presidente. Muchas gracias.

Yo creo que el senador Arrieta ha explicado perfectamente el estado y el devenir de la obra, una obra de la que ya se empezó a hablar en el 2012; y desde entonces, evidentemente, ya ha llovido. Esta obra es un ejemplo de esa herencia que a veces se recibe y es complicadísima de gestionar. Por ello, nosotros hemos presentado esta enmienda. Dado que se está trabajando para solucionar la cuestión y que, en todo caso, se debe a problemas ajenos a ADIF, en el punto 1 de la enmienda añadimos: «... continuar impulsando la solución...» y al final decimos: «... por causas ajenas al administrador de infraestructuras ferroviarias...», porque creo que se ha explicado perfectamente que la obra se ha paralizado, que estaba previsto que acabara en el 2018 pero lleva paralizada desde primeros de este año, y que es complicada por la situación de la empresa.

Por otro lado, suprimimos el punto 2, porque es complicadísimo. El senador Arrieta es hasta generoso, porque yo tengo anotado que la situación ha obligado a suprimir cuarenta y cuatro trenes en los días laborables, veintiséis los sábados, dieciséis los domingos entre Lezo y Rentería, y se han visto alterados horarios de trenes para adecuarlos perfectamente a los cruces. Hay un montón de relaciones que se han visto absolutamente damnificadas —servicios de larga distancia entre el País Vasco, Madrid y Barcelona, servicios de media distancia entre Miranda, Vitoria e Irún, o servicios de media distancia entre Madrid, Vitoria e Irún— y, evidentemente, ni con la ayuda de las líneas de Euskotren se puede solucionar absolutamente este problema. Por tanto, como he dicho, proponemos suprimir el punto 2.

Y en cuanto al punto 3, la previsión es que cuando finalicen las obras se reponga el servicio de cercanías anterior al inicio de estas. En el municipio de Astigarraga, que no dispone ahora de servicio de cercanías, los puntos más cercanos son los apeaderos de Loyola y Martutene, pertenecientes a San Sebastián y a la estación de Hernani. Por lo tanto, ahí añadimos que, complementariamente a ello, cuando se reanuden las obras se estudie la posibilidad de aplicar fórmulas alternativas que permitan que las personas usuarias de cercanías de este tramo puedan seguir contando con un servicio público de garantías.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Para decir si acepta o no la enmienda, tiene la palabra el senador Arrieta.

El señor ARRIETA ARRIETA: No voy a aceptar la enmienda porque considero que el primer y tercer punto no añaden nada más a lo que nosotros planteamos, solo matizan alguna cosa.

En cuanto al primer punto, nosotros no achacamos la paralización de la obra a la Administración, sino que solamente decimos que se ha dado y que hay que instar a que se ponga en marcha cuanto antes. Y lo que para nosotros y nosotras es un punto importante porque creemos que es posible, lo suprimen —es el segundo punto—, el relativo a posibilitar o facilitar el incremento de más trenes de mercancías. Por tanto, no aceptamos la enmienda.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Vamos con el turno de portavoces.

Por el Grupo Parlamentario Mixto, senadora Domínguez de Posada, ¿desea intervenir? (*Denegaciones*).

El Grupo Nacionalista no está.

Por el Grupo Vasco tiene la palabra la senadora Iparragirre.

La señora IPARRAGIRRE BEMPOSTA: Gracias, presidente.

No es la primera vez que debatimos en esta comisión sobre este asunto, pero también es verdad que continúa siendo un problema en este momento. Nos parece que la moción que se presenta tiene sentido porque traslada una realidad que no se nos escapa, pero también creo, con honestidad, que hay que reconocer que son unas obras muy complicadas —y los que somos del territorio conocemos sus dificultades, sin entrar en las complicaciones políticas—. Como digo, los guipuzcoanos y los de la comarca del Bidasoa, que somos los que hacemos uso de esos trenes, conocemos la complejidad y la dificultad de la orografía y sabemos que esas son las condiciones que tenemos para poder llevar a cabo las infraestructuras. Por lo tanto, no es algo que puntualmente haya ocurrido allí. También hay que reconocer que no se ha hecho una gestión desacertada, creo que hay que ser honestos. Esas cosas ocurren y no voy a negar la complicación que eso supone para todos los usuarios y usuarias —a mí misma me ha tocado ir en coche para recoger a mi hija— porque los trenes no funcionan. En la Behobia-San Sebastián del domingo hubo un problema con un tren y tuvo que salir un pelotón con posterioridad. También es verdad que ir en cercanías de Irún a Donosti, que no supone más de veinte minutos, puede llegar a ser una odisea en el tramo de Gainchurizqueta, que es donde están las obras.

Como ha citado el senador del Grupo Socialista, Euskotren, precisamente por eso mismo y no ahora, cuando surge la complicación como respuesta a una situación, sino previamente a este momento, el 12 de abril de 2017 ya firmó un acuerdo entre Renfe Viajeros Sociedad Estatal Mercantil S.A. y Euskotren. En aquella ocasión se les emplazaba a ello en una moción y en este momento, no se me escapa, ese parche no da respuesta completa a la necesidad que existe. Por lo tanto, cuando se pone en marcha la obra y se constata que va a haber esos problemas, más aquellos que sobrevienen por la dificultad de la obra, se plantearon estas alternativas. Con esta dificultad, se paraliza, se hace mucho más complejo y se prolonga mucho más en el tiempo, está claro.

Por lo tanto, el planteamiento de la necesidad de dar una respuesta alternativa, que es el de la moción, nos parece acertado, pero también hay que hacer lectura del contexto, que no es conformista, pero es realista.

Eskerrik asko.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Por Esquerra Republicana, senadora Castel, ¿va a hacer uso de la palabra? (*Denegaciones*).

Por Unidos Podemos, el senador Arrieta tiene la palabra.

El señor ARRIETA ARRIETA: Gracias. *Eskerrik asko*, señor presidente.

Somos conscientes de la complejidad de la obra y, también, reconozco que se ha intentado buscar alternativas al hecho de esta reducción de trenes de cercanías. Pero cuando planteamos esta moción es porque tenemos información. Una parte de la información o desinformación es que no sabemos cuándo se va a volver a licitar esta obra, con lo cual podemos pasarnos así no sé cuánto tiempo más. Por otra parte, existe una partida presupuestaria que posibilita hacer ciertas actuaciones relacionadas con el drenaje dentro del túnel, rehacerlo y dejarlo más o menos como estaba, porque actualmente no se está haciendo nada dentro del túnel.

Por tanto, consideramos que Euskotren es una de las alternativas, pero por la información que tenemos de Bidegui, que es la empresa que gestiona la autopista Behobia-Bilbao, sabemos que se ha incrementado de manera ostensible en este periodo el transporte de vehículos privados. Por eso, en el tercer punto hablamos de buscar alternativas reales. Efectivamente, una alternativa es Euskotren, y habrá que potenciarlo al máximo, pero habrá que ver también el tema de los autobuses o, como planteamos en el segundo punto, que pueda haber algún tren más de cercanías. No pedimos volver a la situación anterior, pero sí facilitar, que es sinónimo de posibilitar, permitir, favorecer, ayudar, para que se pueda incrementar el número de trenes de mercancías.

Por otro lado, aunque también está relacionado, esta obra ha supuesto que Irún y Hendaya estén incomunicadas. Como decía la representante del Partido Nacionalista Vasco, por una razón o por otra, nos cuesta ir a San Sebastián, y las consecuencias las hemos visto cuando el tren se averió el pasado domingo cuando se celebró la carretera Behobia-San Sebastián. Pero ustedes también deben saber que aquellos viajeros que vienen, por ejemplo, de París y llegan a la estación de Hendaya, efectivamente, tienen como alternativa Euskotren y, normalmente, como suele ser gente que quiere seguir su ruta hacia Madrid, cogen lo que nosotros llamamos el topo, el Metro, que les lleva hasta Irún. Llegan a Irún con su maleta y se van hasta la estación de Renfe, que está, más o menos, a unos 500 metros. En la estación de Renfe les dicen

que no hay trenes de mercancías ni de larga distancia, con lo cual, tendrán que esperar, aproximadamente, una hora, así que lo más sencillo es volver a la estación de Euskotren. Vuelven a recorrer esos 500 metros, otra vez con su maleta, hasta la estación de Euskotren y se les dice que desde Pasajes hacia delante todo funciona de forma correcta. Se montan entonces en el Euskotren y van hasta Pasajes, y allí pasan a la estación de Renfe, donde hay un cercanías que les lleva hasta San Sebastián y les posibilita coger el Alvia con dirección a Madrid. Esto no es solo responsabilidad de Renfe, sino que también lo es de la SNCF francesa.

Esta es la situación que se está viviendo en nuestro territorio y con esta moción intentamos que, en la medida de lo posible, esta comisión inste a ADIF para que ponga en marcha lo que consideramos que sería el mejor servicio posible para los usuarios y usuarias de este servicio en todo nuestro territorio.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Es el turno del Grupo Socialista.

Tiene la palabra el senador Fernández Blanco.

El señor FERNÁNDEZ BLANCO: Creo que la colaboración ha sido y está siendo muy importante.

Mire, las frecuencias regulares, a lo largo del día, son de quince minutos entre las 6 y las 22:45, con un primer tren a las 5:37 entre Hendaya y San Sebastián, y en sentido contrario a las 6 horas. Además, se ha acordado con Euskotren que sus trenes sean el complemento del servicio prestado por Renfe con sus recursos en el tramo Pasajes-Irún, excepto para los dos primeros trenes de la mañana y el último de la tarde, que se han de realizar en autobús al no disponer este servicio Euskotren.

Por lo tanto, el punto dos es el que más problemática tiene, es complicado. Como bien han dicho los intervinientes, si a las dificultades de la obra se añade la paralización, la solución es complicada, pero sobre ella hay que avanzar. Por eso, el compromiso de ADIF es, primero, trabajar para que, cuanto antes, se reanuden las obras, que creo que es fundamental, y, segundo, que cuando se reanuden las obras se estudie la posibilidad de aplicar todo tipo de fórmulas alternativas que permitan que los usuarios del tramo Irún-Astigárraga tengan ese servicio público de calidad y competitivo que siempre han tenido.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Por el Grupo Popular, tiene la palabra el senador Pérez Ruiz.

El señor PÉREZ RUIZ: Gracias, presidente.

Nosotros creemos que está muy bien traída esta moción y quiero anunciar, desde el principio, que el Grupo Popular va a apoyar esta moción, máxime cuando no ha aceptado esa pequeña trampa que planteaba el Grupo Socialista en su enmienda. Por lo tanto, la vamos a apoyar con convencimiento. Como bien saben el grupo socio del Gobierno, Podemos, como el otro grupo socio del Gobierno, el PNV, se trata de una lucha en la que se lleva muchísimo tiempo trabajando para conseguir que, de una vez por todas, se puedan hacer las infraestructuras que se necesitan para culminar con Y vasca.

El 18 de febrero de 2017 el antiguo ministro de Fomento, Íñigo de la Serna, estuvo con la consejera Arantxa Tapia buscando solución a los problemas existentes y las inversiones necesarias para poder hacer ese tercer carril que tanto se necesitaba para conectar definitivamente la Y vasca. Este proyecto, que tenía objetivo final terminar en el año 2023, es importantísimo y no vale ponerle trabas, sino que tenemos que trabajar todos juntos para que sea posible que se haga lo antes posible.

Lo del eje de Donosti-Irún lo plantea muy bien en su moción. No hay que ser irresponsable a la hora de saber que las circunstancias son sobrevenidas, que no es algo que el Gobierno actual haya querido, ni tampoco el anterior, cuando surgió el problema del atranque con la tuneladora del túnel. La inversión es muy necesaria y, por todo lo que ha explicado anteriormente quien ha presentado la moción, creo que debemos apoyarla sin ningún tipo de cortapisa.

Queremos apoyarla también porque en la Región de Murcia nos sentimos solidarios con el País Vasco. Me alegra que nos haya aceptado la enmienda. No se fíen de los Gobiernos socialistas, socios de ustedes en algunas ocasiones, porque nosotros teníamos previsto el AVE para agosto de 2018 y de momento, por una triquiñuela del que estaba esta mañana aquí contestando preguntas, el secretario de Estado de Fomento, para más inri, murciano, y el señor Ábalos, ministro del ramo, nos van a retrasar la llegada del AVE a Murcia, posiblemente, hasta el 2020, 2021, 2022, 2023... Yo creo que se terminará antes la Y vasca que el AVE a Murcia. Creo que la solidaridad, en este caso concreto, de Murcia con Donosti, con

el País Vasco, es importante. Y les puedo decir una cosa: los señores de Podemos y del PNV tienen una ventaja y deberían insistir a su socio para que cumpliera esto. Díganle: dinero hay en los presupuestos que ustedes no hacen, aunque no los apoyemos, porque han admitido los presupuestos del Partido Popular, de Mariano Rajoy, así como los presupuestos de Íñigo de la Serna, que son buenos y contemplan cantidades suficientes. Hagámoslo, y rápido, porque si no ADIF se va a ir por las ramas. El Gobierno del Partido Socialista del señor Sánchez, el okupa de la Moncloa, se va a salir por la tangente. Van a tener el apoyo para que esto lo consigan ustedes, si puede ser, algún año después que lo de Murcia, pero si no es así, hasta nos conformaremos con poder ir a París a través de Hendaya, por la Y vasca, con este tren.

El señor PRESIDENTE: Señoría, vaya terminando.

El señor PÉREZ RUIZ: Sí, presidente, termino enseguida.

Como decía la senadora Iparragirre, la orografía no es fácil, sabemos que la situación es compleja, pero van a contar ustedes con nuestro apoyo, a diferencia de algunos, como por ejemplo el senador Rodríguez Esquerdo, que en 2017 nos insistía con mucha vehemencia que termináramos y adjudicáramos obras. Ustedes van a contar con el apoyo del Partido Popular para instar al Gobierno a que ese precioso País Vasco tenga las infraestructuras que se merecen, fundamentalmente, por los ciudadanos que allí viven. Contarán con el apoyo del Grupo Popular en ese eje Donostia-Irún, así como en todo el País Vasco, en todo lo que sean infraestructuras que mejoren la calidad de vida de los ciudadanos del País Vasco y, por ende, españoles.

El señor PRESIDENTE: Señoría, vaya terminando.

El señor PÉREZ RUIZ: Lo van a tener siempre.

Nosotros vamos a apoyar esta moción sin ningún tipo de reserva.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Próximos a las cinco horas de duración de la comisión, dentro de un ratito, poco nos vamos a pasar, requiero, conforme a los artículos 77 y 78 del Reglamento del Senado, el apoyo favorable de los miembros de la comisión para continuar. Serán pocos minutos, vamos justitos. (*Asentimiento*).

— MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A PRESENTAR EL PLAN DE ACCIÓN NACIONAL PARA LA IMPLANTACIÓN DE U-SPACE EN ESPAÑA.

(Núm. exp. 661/001197)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

El señor PRESIDENTE: Pasamos a la última moción. Moción del Grupo Parlamentario Socialista por la que se insta al Gobierno a presentar el Plan de acción nacional para la implantación de U-Space en España.

Para la defensa de la moción, tiene la palabra el senador Cruz Hernández.

El señor CRUZ HERNÁNDEZ: Gracias, señor presidente.

La Unión Europea, a petición del órgano responsable de aviación en la Unión, el Sesar, propuso en junio de 2017 la creación de un espacio comunitario de control del tráfico aéreo automatizado para drones que vuelen hasta 150 metros de altura, la U-Space. (*Rumores*).

El señor PRESIDENTE: Por favor, silencio.

El señor CRUZ HERNÁNDEZ: Antes, tienen que saber que la competencia legislativa para drones de hasta 150 kilos es de la Unión Europea y para menos de 150 kilos, de los Estados miembros. Esa competencia generaba un esquema fragmentado en el marco legal que retrasaba el despliegue y el desarrollo de toda la industria de drones. Por ello, la Unión Europea se mete en este problema y lo intenta resolver con el programa U-Space, que es un proyecto de regularización común del sector de drones en

Europa. Gestiona el área de zonas de más tráfico de drones y, como señala la Comisión, el sistema proveerá de información para que los drones altamente automatizados y autónomos vuelen con seguridad y eviten cualquier inconveniente: obstáculos, cuestiones meteorológicas, colisiones e incluso drones en vuelo no autorizado, y activen las medidas precisas y necesarias para su propia neutralización o la neutralización de otro tipo de drones.

El U-Space debería funcionar en gran parte de forma automatizada, pero siempre bajo supervisión de un controlador aéreo específico, de forma muy similar al tráfico aéreo ordinario tripulado. Dentro del plan estratégico aprobado por el Gobierno de España en marzo de 2018, el denominado Plan estratégico para el desarrollo del sector civil de drones en España, se contemplan varios ejes estratégicos para su implementación. Primero, implementación del marco normativo actual y desarrollo de la normativa futura. Segundo eje, impulso al desarrollo empresarial y la I+D+i del sector. El tercer eje sería la divulgación de información sobre el sector y, el cuarto eje, la coordinación entre administraciones. Este plan estratégico para cada uno de estos ejes establece cómo se van a conseguir los objetivos y se definen varias iniciativas.

Dentro del segundo eje, que es el que contempla hoy esta moción, el impulso al desarrollo empresarial, especialmente el I+D, en el sector de drones se contempla, entre otros, el Plan de acción nacional para la implementación del U-Space con horizonte en 2018, 2019, 2020. Es decir, la implementación de forma efectiva y ordenada de este espacio se haría en el ejercicio 2018, en 2019 y en 2020. Hay que decir que el Plan estratégico para el desarrollo del sector civil de drones tiene como horizonte 2018-2021. Este plan tiene que tener como objetivo identificar y evaluar las soluciones tecnológicas óptimas para la implementación del servicio, así como las responsabilidades de los agentes implicados. Esta propuesta lo que pretende es abordar la normalización y la implantación futura de este sistema con las administraciones locales. Son muy importantes dado que se desarrolla en muchas ciudades españolas; es un avance y una línea de actuación que se está produciendo —son las ciudades y territorios inteligentes—, y estarán muy implicadas. Hay que definir los procedimientos de comunicación entre los proveedores del sistema, desarrollar pruebas de concepto en entornos reales, a través de la implementación de plataformas de ayuda a la navegación y gestión del tráfico de drones.

En definitiva, señorías, se trata de que las operaciones de drones en el nivel de vuelo más bajo, 150 metros de altura, se desarrollen de forma segura, ordenada y eficiente, para lo que es necesario implementar este sistema que posibilitará la operación simultánea de múltiples drones en zonas urbanas, proporcionando la flexibilidad suficiente para responder ante cambios de demanda, tecnología, distintas aplicaciones y permitiendo la coordinación con la aviación tripulada en zonas donde ambos ámbitos se solapan.

La implementación de los servicios de U-Space tiene que llevarse a cabo mediante un plan de acción con el objeto de evaluar las distintas soluciones industriales disponibles y definir una estrategia para la implantación de los espacios en España, además de regular la forma en que deberá implementarse estos desarrollos. Es por todo ello —ya lo señalamos en la exposición de motivos de la moción— que la propuesta que hace el Grupo Socialista es instar al Gobierno a presentar el plan de acción nacional lo antes posible para la implantación del U-Space en España y continuar asumiendo al máximo el reto del desarrollo y despliegue y operaciones futuras de la infraestructura básica para la implementación en España, que, además de permitir rentabilizar en el menor plazo de tiempo posible todo el potencial socioeconómico que ofrece este sector, permite a España y a su industria nacional en su conjunto constituirse en líder y referente de U-Space en Europa.

Hay que decir que ahora los tres grandes núcleos de desarrollo de drones son Estados Unidos, China y la Unión Europea, que ha empezado un poquito más tarde pero que va avanzando de manera considerable; y de los veintiocho países de la Unión Europea, España ocupa en estos momentos la tercera posición, siendo el primero Francia, el segundo Polonia y el tercero España. Hay una gran industria que se va a activar en torno a este mercado, afecta a múltiples actividades: actividades agrícolas, actividades urbanas, actividades de emergencia, actividades a medio y largo plazo que van a convertir a nuestras ciudades en lo que vemos en los dibujos y hemos visto en las películas de ciencia ficción de hace algún tiempo. Va a ser realidad muy pronto en el sentido de que los drones sobrevolarán todo el espacio hasta los 150 metros de altura y van a permitir transportar prácticamente toda clase de cosas, incluso personas, en un futuro no muy lejano.

Este es el objetivo de nuestra propuesta: instar al Gobierno a que este plan se instale, se implante y se desarrolle porque es una industria en la que somos potentes —somos los terceros en Europa— y es conveniente aspirar a estar junto a los líderes y en cabeza en la Unión Europea en este tema, ya que en otros avances tecnológicos y en otros desarrollos industriales, por distintos motivos, hemos quedado a la cola.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Pasamos al turno de portavoces.

¿Grupo Parlamentario Mixto? (*Denegaciones*).

El Grupo Nacionalista no está.

Por el Grupo Parlamentario Vasco, tiene la palabra la senadora Iparragirre.

La señora IPARRAGIRRE BEMPOSTA: Gracias, presidente.

En Europa cada país ha seguido un camino particular a la hora de regular su mercado interior, sin embargo, si la Unión Europea no quiere quedarse relegada a un papel secundario a nivel mundial debe establecer un marco regulador mínimo y homogéneo para todos sus miembros. De este modo se podrá asegurar el crecimiento que las empresas del sector desean, así como la seguridad y eficiencia en la gestión del tráfico de esas aeronaves que la población necesita. Se trata de proporcionar aquellos servicios fundamentales para la navegación segura de los drones. Cualquier paso que dé en este sentido el Estado debe ir en línea con lo que se está promocionando en la Comisión Europea, y en la Unión Europea se busca la armonización y homogenización de la regulación en este ámbito: una regulación garantista.

Señorías, está claro que rentabilizar el potencial socioeconómico de este sector queda bien —permítanme que se lo diga—, como para plasmarlo en una moción, en este caso en la parte final, pero el liderazgo del Estado en este sector industrial se demuestra con el apoyo que hace y debe proporcionar el Gobierno, y hablo en todos los niveles competenciales, administrativos. Por lo tanto, el desarrollo industrial de este y de otros sectores con alto contenido tecnológico, como en este caso, debe contar con el apoyo manifiesto del Gobierno. Es por eso que el planteamiento que hace el Grupo Socialista en esta moción nos parece acertado, pero, como digo, debe haber, como aquí se emplaza, un compromiso claro de los gobiernos.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

¿Grupo de Esquerra Republicana? (*Denegaciones*).

Por el Grupo Unidos-Podemos, tiene la palabra la señora Freixanet.

La señora FREIXANET MATEO: Sí.

Nos parece buena idea todo lo que vaya dirigido a agilizar, securizar y ordenar el espacio aéreo. La directiva europea parece que se enfoca en este sentido, así que nos parece positivo tener un plan de acción en esta materia. Vamos a votar favorablemente la moción.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el senador Cruz Hernández.

El señor CRUZ HERNÁNDEZ: Muy brevemente, señor presidente.

Quiero dar las gracias a los miembros de los distintos grupos que han mostrado apoyo a esta moción. La Comisión Europea ha tomado la iniciativa y el liderazgo en el impulso de la prestación del servicio con drones como elemento dinamizador de la economía europea y de incremento de su competitividad, en un contexto donde la puesta en marcha centra el despliegue del nuevo concepto denominado U-Space, que consiste en el compendio de servicios altamente digitalizados que permitirán de una manera evolutiva la cogestión rutinaria del tráfico de aeronaves autónomas no tripuladas. La Unión Europea ha empezado tarde, pero ha empezado; por lo tanto, se está definiendo qué modelo se va a utilizar y cuál será la normativa. Para ello se han constituido seis experiencias —España tiene una— y se va a elaborar en un futuro próximo esa normativa comunitaria de desarrollo que garantice un espacio único dentro de la Unión en esta materia, y también en el espacio aéreo.

En relación con España, el grupo Enaire, la entidad pública empresarial del grupo Fomento, en función de su experiencia acumulada como prestador, hasta ahora, del servicio nacional de navegación aérea de ruta y aproximación, que gestiona casi dos millones de vuelos anuales en un espacio aéreo de dos millones de kilómetros cuadrados, con un complejo entramado de instalaciones de alta tecnología y en aras de asegurar la interoperabilidad y compatibilidad con el sistema de gestión del tráfico aéreo nacional, está liderando diferentes iniciativas tanto nacionales —como la definición señalada en la arquitectura de U-Space en España— como internacionales —como el proyecto de demostradores, que está financiado por la Unión Europea—; es una empresa común, constituida por la Comisión Europea y Eurocontrol, que va a aglutinar todas las iniciativas I+D en materia de gestión del tráfico aéreo en Europa.

En definitiva, estamos implementando y constatando el compromiso del Gobierno socialista, del Gobierno de España, con I+D y el desarrollo de esta nueva industria. Una nueva industria que hasta hace dos o tres años tenía un pequeño desarrollo en el sector de ocio y ahora tiene una implementación profesional muy importante, de tal manera que se está desplegando en todas las provincias de este país con el desarrollo de un gran número de industrias y empresas, algunas grandes como Indra, por poner un ejemplo importante, y otras mucho más pequeñas, que están apostando por el desarrollo de este sector.

En definitiva, estamos hablando de un plan de acción nacional para la implantación de U-Space, lo que significa que en Europa vamos a tener un único mecanismo y espero que España lidere dentro de la Unión Europea, junto con Francia, esta posición, de tal manera que tengamos una actividad económica nueva que genere muchos puestos de trabajo y mucho valor añadido en recursos de su explotación.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Por el Grupo Parlamentario Popular en el Senado, tiene la palabra la senadora doña Esther Hernández.

La señora HERNÁNDEZ MARRERO: Gracias, presidente.

Señorías, anuncio el voto favorable de mi grupo para que se continúe con la implantación del sistema U-Space en España. Como decía, votaremos a favor, primero, porque la implantación del sistema de gestión del tráfico aéreo de baja altura U-Space permitirá la gestión eficiente y ordenada del gran volumen de aeronaves no tripuladas civiles que se estima que podrán hacer uso del espacio a medio y largo plazo. En segundo lugar, porque somos coherentes y ya el Gobierno del Partido Popular y el Ministerio de Fomento, que dirigía Iñigo de la Serna, establecieron en diciembre de 2017 un marco normativo que regula de manera integral el sector de los drones. De hecho, en los últimos años dicho sector ha experimentado una gran evolución no solo en el mercado internacional, sino también en el mercado nacional. Qué duda cabe que con la implantación del sistema U-Space se proporcionarán los servicios y procedimientos necesarios para un acceso aéreo en términos de seguridad operacional, respecto a los derechos de privacidad de la ciudadanía y seguridad física de personas e infraestructuras.

Evidentemente, señorías, es importante crear ese marco de seguridad y crecimiento necesario para todos. Con la implantación de U-Space lograremos numerosas y diferentes soluciones a grandes retos presentes y futuros, proporcionándonos seguridad en las operaciones, un sistema que se adapte a la idiosincrasia del sector, la gestión de la congestión del espacio aéreo de baja cota y un control de los vuelos identificando las operaciones no autorizadas. En definitiva, señorías, un sistema que ya el Gobierno del Partido Popular había puesto en marcha, como se recoge en el Plan estratégico para el desarrollo del sector civil de los drones en España 2018-2021. De las cuatro fases de implantación del sistema: servicios fundacionales, servicios iniciales, servicios avanzados y servicios completos, la primera es la más desarrollada. El resto de servicios se encuentran en procesos de definición y desarrollo. Para el año 2019 se pretende que la primera fase de los servicios facilite la realización de un gran número de operaciones y que se lleven a cabo además los primeros ensayos de la fase 2.

Termino repitiendo que, por supuesto, votaremos a favor, sobre todo porque nos alegra que sigan trabajando en este sentido, en la línea marcada por el Partido Popular, que no es otra que abrir las puertas al desarrollo.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Vemos que del Grupo Nacionalista no hay nadie, y que, comprobadas las asistencias, no sustituye nadie a Marta Pascal.

— MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A LA AMPLIACIÓN DEL TRASPASO DE COMPETENCIAS A LA GENERALITAT DE CATALUÑA RELATIVAS A LOS SERVICIOS FERROVIARIOS DE CERCANÍAS DE BARCELONA. (*Votación*).

(Núm. exp. 661/000144)

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

El señor PRESIDENTE: Votamos la moción del Grupo Parlamentario Nacionalista, en los términos de la autoenmienda que hicieron ellos mismos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 4; en contra, 22.

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.

- MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A LA ADOPCIÓN DE DETERMINADAS MEDIDAS DE PROTECCIÓN DE LOS DERECHOS DE LOS USUARIOS DEL TRANSPORTE AÉREO QUE VEN ALTERADOS SUS PLANES DE VIAJE POR CIRCUNSTANCIAS IMPUTABLES A LAS COMPAÑÍAS AÉREAS. (*Votación*).
(Núm. exp. 661/000957)
AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO VASCO EN EL SENADO (EAJ-PNV)

El señor PRESIDENTE: Votamos la moción del Grupo Parlamentario Vasco por la que se insta al Gobierno a la adopción de determinadas medidas de protección de los derechos de los usuarios del transporte aéreo. Se vota en los términos de la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista.

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 LA REPARACIÓN DEL FIRME DE LA AUTOVÍA A-4 A SU PASO POR LAS PROVINCIAS DE CÓRDOBA, JAÉN, SEVILLA Y CÁDIZ. (*Votación*).
(Núm. exp. 661/001019)
AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

El señor PRESIDENTE: Moción del Grupo Parlamentario Socialista por la que se insta al Gobierno a la reparación del firme de la autovía A-4. Se vota en sus propios términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 24; abstenciones, 2.

El señor PRESIDENTE: Queda aprobada.

- MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A REALIZAR UN SEGUIMIENTO EXHAUSTIVO DE LA INTERVENCIÓN PREVISTA EN EL YACIMIENTO ARQUEOLÓGICO DE CHAO SAMARTÍN, EN GRANDAS DE SALIME (ASTURIAS). (*Votación*).
(Núm. exp. 661/001070)
AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

El señor PRESIDENTE: Moción del Grupo Parlamentario Mixto por la que se insta al Gobierno a realizar el seguimiento exhaustivo de la intervención prevista en el yacimiento arqueológico de Chao Samartín. Se vota en los términos de la enmienda del Grupo Popular.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 18; en contra, 6; abstenciones, 2.

El señor PRESIDENTE: Queda aprobada.

- MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A LICITAR INMEDIATAMENTE LAS OBRAS DE LA RONDA SUR DE LOGROÑO (LA RIOJA), A FIN DE QUE SE PUEDAN COMENZAR EN 2018. (*Votación*).
(Núm. exp. 661/001094)
AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO

El señor PRESIDENTE: Moción del Grupo Parlamentario Popular por la que se insta al Gobierno a licitar inmediatamente las obras de la ronda sur de Logroño. Se vota en sus propios términos.

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 365

13 de noviembre de 2018

Pág. 70

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 24; abstenciones, 2.

El señor PRESIDENTE: Queda aprobada.

- MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A LA ELIMINACIÓN DE DOS PASOS A NIVEL SITUADOS EN EL MUNICIPIO DE GÁDOR (ALMERÍA). (*Votación*).

(Núm. exp. 661/001113)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO

El señor PRESIDENTE: Moción del Grupo Parlamentario Popular por la que se insta al Gobierno a la eliminación de dos pasos a nivel situados en el municipio de Gádor. Se vota en sus propios términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 18; abstenciones, 8.

El señor PRESIDENTE: Queda aprobada.

- MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A EJECUTAR EN SU TOTALIDAD DETERMINADAS INVERSIONES PREVISTAS EN EL PRESUPUESTO DEL MINISTERIO DE FOMENTO PARA LA PROVINCIA DE TERUEL. (*Votación*).

(Núm. exp. 661/001118)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO

El señor PRESIDENTE: Moción del Grupo Parlamentario Popular por la que se insta al Gobierno a ejecutar en su totalidad determinadas inversiones previstas en la provincia de Teruel. Se vota en sus propios términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 18; abstenciones, 8.

El señor PRESIDENTE: Queda aprobada.

- MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO AL INCREMENTO EN LAS BONIFICACIONES DE LOS PEAJES A ABONAR POR LOS TRANSPORTISTAS EN LOS DESVÍOS OBLIGATORIOS A LAS AUTOPISTAS DE PEAJE AP-7 Y AP-2 EN CATALUÑA. (*Votación*).

(Núm. exp. 661/001131)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO DE ESQUERRA REPUBLICANA

El señor PRESIDENTE: Moción del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana por la que se insta al Gobierno al incremento en las bonificaciones de los pajes a abonar por los transportistas en los desvíos obligatorios a las autopistas AP-7 y AP-2. Se vota en los términos de la enmienda del Grupo Parlamentario Popular.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 17; abstenciones, 9.

El señor PRESIDENTE: Queda aprobada.

- MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A SOLUCIONAR LOS PROBLEMAS DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS EN LA PROVINCIA DE GIPUZKOA. (*Votación*).

(Núm. exp. 661/001183)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA

El señor PRESIDENTE: Moción del Grupo Parlamentario Unidos Podemos en la que se insta al Gobierno a solucionar los problemas de infraestructuras en la provincia de Gipuzkoa. Se vota en sus propios términos.

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 365

13 de noviembre de 2018

Pág. 71

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 20; en contra, 6.

El señor PRESIDENTE: Queda aprobada.

- MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A PRESENTAR EL PLAN DE ACCIÓN NACIONAL PARA LA IMPLANTACIÓN DE U-SPACE EN ESPAÑA. (*Votación*).

(Núm. exp. 661/001197)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

El señor PRESIDENTE: Moción del Grupo Parlamentario Socialista por la que se insta al Gobierno a presentar el plan de acción nacional para la implantación de U-Space en España. Se vota en sus propios términos.

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

El señor PRESIDENTE: Queda aprobada por unanimidad.
Se levanta la sesión.

Eran las dieciséis horas y treinta y cinco minutos.