



# CORTES GENERALES

# DIARIO DE SESIONES

# SENADO

XII LEGISLATURA

Núm. 39

10 de enero de 2017

Pág. 1

## COMISIÓN DE FOMENTO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JOSÉ CRESPO IGLESIAS

Sesión extraordinaria celebrada el martes, 10 de enero de 2017

### ORDEN DEL DÍA

Elección para cubrir la vacante existente en la Secretaría Segunda de la Comisión.  
(Núm. exp. 541/000015)

### Debatir

- Moción por la que se insta al Gobierno a la ejecución de la nueva configuración del enlace de la autovía A-32 entre Linares y Albacete y el nuevo acceso a Baeza (Jaén).  
(Núm. exp. 661/000086)  
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA
- Moción por la que se insta al Gobierno a la adopción de determinadas medidas para impulsar la mejora y el desdoblamiento de los diferentes tramos de la carretera nacional N-II a su paso por la provincia de Girona.  
(Núm. exp. 661/000137)  
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO
- Moción por la que se insta al Gobierno al reinicio inmediato de las obras de los giratorios en las intersecciones de las carreteras GIV-5125 y GIV-6226 con la carretera nacional N-II, en la provincia de Girona.  
(Núm. exp. 661/000224)  
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO DE ESQUERRA REPUBLICANA
- Moción por la que se insta al Gobierno a alcanzar un gran pacto nacional por el transporte y las infraestructuras estratégicas, que garantice la implementación de las políticas de infraestructuras a nivel nacional.  
(Núm. exp. 661/000314)  
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO

# DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 39

10 de enero de 2017

Pág. 2

*Se abre la sesión a las doce horas y quince minutos.*

El señor PRESIDENTE: Buenos días a todas y a todos, señorías. Damos comienzo a la primera Comisión de Fomento de este año.

Tal y como hemos acordado en la Junta de Portavoces, el proponente dispondrá de cinco minutos para exponer la moción y tres minutos, más o menos, para las enmiendas, aunque procuraré ser flexible. Algún compañero me ha dicho que en alguna moción necesitará tres o cuatro minutos, mientras que en otra le sobrará tiempo, de modo que procuraremos compensar. Posteriormente, el proponente dispondrá de un turno para manifestar si acepta o no las enmiendas. Además, en caso de que alguien lo solicite, habrá un turno en contra por un tiempo máximo de tres minutos y, posteriormente, el turno de portavoces que, como hemos acordado, será también de tres minutos. Puede parecer poco, pero igualmente seremos flexibles, por lo que si algún portavoz necesita algún minuto más, no pasará nada, aunque pediré que sea breve en las siguientes para no eternizarnos. Y, en último lugar, procederemos a la votación de las distintas mociones una a una. ¿O prefieren que se voten todas juntas, al finalizar el debate? *(La señora Iparragirre Bemposta pide la palabra)*.

La señora IPARRAGIRRE BEMPOSTA: Señor presidente, únicamente quiero hacer una solicitud en el sentido de que, si es posible, la cuarta moción pase a ser la tercera porque de esa manera podré intervenir y, si no, es posible que me tenga que ausentar. Es la única moción en la que presento enmiendas y me gustaría tener posibilidad de defenderlas. Colaboraré en que los tiempos sean reducidos ya que no voy a intervenir mucho en el resto, pero me gustaría hacer uso de mi tiempo en la moción que he indicado.

El señor PRESIDENTE: ¿Hay algún inconveniente?

La señora CASTEL FORT: Señor presidente, propongo que nuestra moción, que es la tercera, pase a ocupar el cuarto lugar porque la persona que la tiene que defender todavía no ha llegado.

El señor PRESIDENTE: Pues si no hay inconveniente, la cuarta pasa a la tercera, como propone la señora Iparragirre.

ELECCIÓN PARA CUBRIR LA VACANTE EXISTENTE EN LA SECRETARÍA SEGUNDA DE LA COMISIÓN.  
(Núm. exp. 541/000015)

El señor PRESIDENTE: Vamos a proceder a la elección para cubrir la vacante existente en la secretaría segunda de la comisión, que corresponde proponer al Grupo Parlamentario Socialista.

Tiene la palabra el señor Delgado Jiménez.

El señor DELGADO JIMÉNEZ: Muchas gracias, señor presidente. Buenos días.  
Mi grupo parlamentario propone a don José Fernández Blanco como secretario segundo.

El señor PRESIDENTE: ¿Se puede aprobar por asentimiento? *(Asentimiento)*.  
Queda aprobado.

DEBATIR

— MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A LA EJECUCIÓN DE LA NUEVA CONFIGURACIÓN DEL ENLACE DE LA AUTOVÍA A-32 ENTRE LINARES Y ALBACETE Y EL NUEVO ACCESO A BAEZA (JAÉN).  
(Núm. exp. 661/000086)  
AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

El señor PRESIDENTE: Comenzamos el debate de la primera moción, del Grupo Parlamentario Socialista, por la que se insta al Gobierno a la ejecución de la nueva configuración del enlace de la autovía A-32, entre Linares y Albacete, y el nuevo acceso a Baeza.

Para la defensa de la moción, tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, don David Delgado.

El señor DELGADO JIMÉNEZ: Gracias, presidente.

Buenos días, de nuevo. El Grupo Parlamentario Socialista trae a debate a esta comisión una moción relativa a una reivindicación de toda la provincia de Jaén, que afecta no solo a varias comarcas y a más de 150 000 habitantes sino también a toda una región, Andalucía, pues es la vía de comunicación que la conecta con el Levante español; se trata de la vía natural de acceso entre una y otra.

Es una reivindicación histórica, pues hace más de veinte años que comenzó esta infraestructura y aún no hemos sido capaces —ni unos gobiernos ni otros— de terminarla, a pesar de que entendemos que es fundamental. Y quiero hacer hincapié en este sentido, pues gobiernos de distintos colores no han sido capaces de concluirla; en consecuencia, se ha convertido en una reivindicación histórica de toda una provincia y, como pudimos comprobar en días pasados, 19 alcaldes y alcaldesas de la provincia vinieron a Madrid a reivindicar su terminación, reuniéndose con los distintos grupos parlamentarios.

De todos es conocido que las vías de comunicación suponen el eje vertebrador de nuestro país y, entre otras cosas, sirven para comunicar nuestros territorios, lo que supone una oportunidad para su desarrollo. Por desgracia, la provincia de Jaén es una de las más castigadas por el desempleo, y la temporalidad del trabajo es seguramente una de las más altas del territorio ya que basa su economía casi exclusivamente en el olivar. Pues bien, el desarrollo de una actividad como la recolección de la aceituna, su distribución y la producción del aceite se ve muy afectado, entre otros factores, por la falta de un eje transversal que comunique la provincia.

De igual manera, con esa infraestructura se impulsaría la industria de ciudades como Linares, y también Bailén, como centro logístico.

Quiero poner un ejemplo para que vean con claridad lo que actualmente está ocurriendo con el transporte pesado que circula por la autovía de Andalucía, por la A-IV y es que cuando llega a la altura de Bailén, en vez de coger esta vía que es el acceso natural con el Levante, la mayoría del transporte pesado continúa hasta Manzanares, y es ahí, después de hacer muchos kilómetros, cuando giran hacia Levante por evitar, precisamente, la actual N-322.

Además de por motivos de vertebración del territorio y de conexión entre regiones, como he comentado hasta ahora, hay otro motivo fundamental por el que el Grupo Parlamentario Socialista entiende que debe impulsarse la construcción de esta infraestructura, y no es otro que la gran peligrosidad y la enorme siniestralidad actual de la N-322. La propia Dirección General de Tráfico ha incluido este tramo dentro de los más peligrosos del territorio, siendo además el tramo más extenso, con 99 kilómetros. La seguridad es un aspecto fundamental en cualquier vía de comunicación y, precisamente, la N-322, por desgracia, es de las menos seguras y con mayor número de accidentes.

Por último, creemos que es de justicia que dos ciudades Patrimonio de la Humanidad, como Úbeda y Baeza —en este caso Baeza— tengan un acceso directo a una vía de comunicación, igual que el resto de las ciudades Patrimonio de la Humanidad de nuestro país. Por eso reivindicamos el acceso de la ciudad de Baeza, que hace dos años se comprometió a realizar la anterior ministra de Fomento, la señora Pastor.

Para concluir, quiero decir que el Grupo Parlamentario Socialista presenta esta moción por entender que es de justicia, que es una reivindicación de toda la provincia, para impulsar la construcción de la autovía A-32 y contar con unas vías de comunicación adecuadas que la conecten con el resto del territorio, que al mismo tiempo den a la provincia una oportunidad de desarrollo socioeconómico y, además, que evite la peligrosidad y siniestralidad actual.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Delgado.

¿Se han presentado enmiendas a esta moción? *(El señor Puche Rodríguez-Acosta pide la palabra).*

Tiene la palabra el senador Puche.

El señor PUCHE RODRÍGUEZ-ACOSTA: Señor presidente, muchas gracias.

Dada la premura de tiempo, no voy a insistir en la importancia de la autovía que el portavoz socialista acaba de reivindicar. Toda la provincia de Jaén resalta esa importancia no solamente por el aspecto socioeconómico para la provincia y sus pueblos, sino por el aspecto cultural, el de transportes, el de la seguridad vial, el turístico o cualquier ámbito que se quisiera considerar. Por tanto, siempre ha sido una reivindicación del Partido Popular, igual que de otras fuerzas políticas.

Después de estudiar la moción socialista, el Grupo Popular presenta una enmienda de modificación que afecta a dos de los tres puntos de que consta la moción. Concretamente, en el punto 1. de la moción socialista —aunque es una enmienda de modificación, insisto, afecta a dos puntos— relativo a

la configuración del nuevo enlace de la A-32 con la N-322 y la A-316, la moción dice exactamente «la inmediata ejecución del presupuesto». Los proyectos en este momento se encuentran en redacción por lo que es imposible cumplir el trámite de ejecución inmediata porque hay que acabar los proyectos, de ahí que nosotros hayamos enmendado ese punto primero en el sentido de que se apruebe a la mayor brevedad posible la redacción del proyecto que está en vigor para que, inmediatamente finalizados los proyectos, se pueda incluir una partida presupuestaria que permita la licitación y la ejecución de la obra.

Estamos totalmente de acuerdo con el segundo punto de dicha moción porque se trata de impulsar la obra de los tramos de Úbeda-Torreperogil, Torreperogil-Villacarrillo y Villacarrillo-Villanueva del Arzobispo. Los tres están en ejecución: uno en el 55 %; el segundo, en el 10 %; y, el tercero, en el 6,7 %. Se ha producido una ralentización o paralización de las obras por la necesaria modificación de un trazado y se ha tenido que someter a información pública a efectos de las expropiaciones. En ese sentido, estamos de acuerdo con el Grupo Socialista en que hay que reactivar las obras en cuanto acabe el proyecto de modificación y, por tanto, respetamos el punto 2. de dicha moción.

Por lo que respecta al punto 3. —y ya termino, señor presidente, para cumplir con mi tiempo y no extralimitarme— he de decir que afecta a los tres últimos tramos de la autovía; es decir, el tramo de Villanueva-Arroyo del Ojanco, Arroyo del Ojanco-Puente de Génave y Puente de Génave con el límite de la provincia de Albacete. Los tres proyectos se encuentran en este momento en redacción. En la moción, el Grupo Socialista pide la licitación de los tres tramos de la obra inmediatamente pero, evidentemente, la licitación no se puede hacer hasta que no se terminen los proyectos de redacción y, a continuación, se consigne la partida presupuestaria y se someta a la licitación y, por tanto, a la ejecución. En este sentido, y dada la importancia del tema, lo hemos enmendado en el sentido de que se agilicen los trámites y los trabajos para que se redacten los proyectos cuanto antes, y una vez finalizados estos, solicitamos el compromiso del Gobierno de licitar la partida presupuestaria correspondiente para acabar con esos tres tramos a la mayor brevedad posible.

Esta es la línea que sigue la enmienda, una enmienda en positivo que viene a mejorar la moción del Grupo Socialista y a reforzar la importancia de la autovía en la provincia de Jaén. En ese sentido, le pido al Grupo Socialista la aceptación de esta enmienda, que va en beneficio de la moción y en beneficio de nuestra provincia.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Puche.

¿Alguna enmienda más? (*Denegaciones*). No hay más enmiendas.

Tiene la palabra el portavoz socialista, para indicar si acepta o no la enmienda.

El señor DELGADO JIMÉNEZ: Muchas gracias, señor presidente.

En principio, vamos a aceptar la enmienda del Grupo Popular por una sencilla razón y es que no se pierde el sentido de la moción. La enmienda únicamente indica cuál es el procedimiento legal que hay que seguir para la definitiva ejecución de las obras, y entendemos que debe ser así.

Además, la enmienda habla de incluir la partida presupuestaria para su licitación y ejecución tan pronto haya finalizado la redacción del proyecto, y entendemos que con esto queda reflejada la voluntad política de continuar y terminar las obras. Por eso, el Grupo Parlamentario Socialista va a aceptar las enmiendas del Grupo Popular.

El señor PRESIDENTE: Gracias.

¿Quiero decir algo, senador Puche?

El señor PUCHE RODRÍGUEZ: ¿En turno de portavoces o a efectos de la enmienda?

El señor PRESIDENTE: De la enmienda en sí.

El señor PUCHE RODRÍGUEZ: Únicamente que estoy encantado de que el Grupo Parlamentario Socialista acepte la modificación y la enmienda.

El señor PRESIDENTE: De acuerdo.

Pasamos al turno de portavoces.

En primer lugar, por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra don Joan Bagué Roura.

# DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 39

10 de enero de 2017

Pág. 5

El señor BAGUÉ ROURA: Seré breve, señor presidente.

Vamos a apoyar la moción que presentada el Grupo Socialista y que ha sido enmendada por el Grupo Popular.

Por lo tanto, nuestro voto a la moción será afirmativo.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Vasco, tiene la palabra doña María Eugenia Iparragirre.

La señora IPARRAGIRRE BEMPOSTA: Muchas gracias, presidente.

Al igual que el senador Bagué, quiero mostrar nuestro apoyo a la reivindicación que recoge la moción del Grupo Socialista. Por tanto, nuestro voto será favorable.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

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

La señora CASTEL FORT: Siguiendo la línea de los senadores que me han precedido, y a mayor abundamiento porque Tarragona también es Patrimonio de la Humanidad y nos mueve la misma sensibilidad de intentar contar con las mejores infraestructuras, daremos apoyo a la moción.

Además, si se han puesto de acuerdo entre ellos, faltaría más.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Unidos Podemos, tiene la palabra doña María Pilar Garrido.

La señora GARRIDO GUTIÉRREZ: Gracias.

Estamos de acuerdo con el contenido de la moción, sobre todo con los puntos 1. y 2. Además, se trata de obras que ya están en proceso, con lo cual estamos de acuerdo. Sin embargo, quizá no tenemos tan claro ni vemos favorable el punto 3. Habría que tener en cuenta el efecto de estas obras en la Red Natura y en algunos elementos ambientales que creemos que también son importantes. En ese sentido, a pesar de que entendemos y apoyamos la moción, el punto 3. genera ciertas dudas, por lo que tendremos que abstenernos, ya que hay elementos que tienen que ver con la Red Natura, con la naturaleza e incluso con la protección de algunas especies importantes, y es una cuestión en las que no voy a entrar ahora por el tiempo.

Por tanto, repito, nos abstendremos.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra don David Delgado.

El señor DELGADO JIMÉNEZ: Gracias, señor presidente.

Seré breve. Nos felicitamos por el apoyo que va a recibir esta moción, porque traslada la voluntad política de los grupos parlamentarios de impulsar esta infraestructura tan necesaria para la provincia de Jaén y para toda Andalucía, por ser el eje transversal que la comunica, y porque la ciudad de Baeza va a tener su acceso directo como el resto de Ciudades Patrimonio de la Humanidad.

El Grupo Parlamentario Socialista se felicita por la aprobación de esta moción.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

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

El señor PUCHE RODRÍGUEZ-ACOSTA: Gracias, señor presidente. Seré también muy breve.

En nombre del Grupo Parlamentario Popular, nos felicitamos también por la aprobación de esta moción enmendada por el Grupo Popular.

Quiero poner de manifiesto que, independientemente del estímulo de todos los grupos parlamentarios para que esto se incremente, se refuerce, se estimule y se aceleren todos los trabajos, ha habido una sensibilidad especial del Gobierno del Partido Popular desde el año 2012 para que eso se produzca. Como

bien sabe el portavoz socialista, los gobiernos socialistas también han hecho los esfuerzos necesarios, pero es cierto que las restricciones del año 2010 impidieron un desarrollo más efectivo y fue a partir del 2012 cuando se pusieron en servicio dos tramos que ya están funcionando, tres tramos en obras y tres tramos en redacción de proyectos. Por tanto, es una buena noticia este enlace con la ciudad de Baeza, Patrimonio de la Humanidad, que era una de las dificultades para la construcción de dicha autovía. Y no pretendo enmendar ni mucho menos al Grupo Socialista, pero es una buena noticia no solo que tenga un acceso directo a Baeza, sino que tenga una salida directa a la N-322, es decir, que el movimiento sea de ida y vuelta. Por tanto, es muy importante esta solución que se le aporta al nuevo enlace de la configuración de la A-322 con la N-322 y, por supuesto, con la A-316.

Al portavoz que dudaba sobre los impactos ambientales quiero decirle que todos estos estudios, todos estos trabajos llevan su estudio de impacto medioambiental, que está considerado en la redacción de todos los proyectos. Se ha sido respetuoso con el medio ambiente —así lo dicen todos los estudios— y quiero tranquilizarle en el sentido de que nosotros somos los primeros interesados en ese Parque Natural de las Sierras de Cazorla, Segura y Las Villas, también patrimonio de la humanidad por su biodiversidad patrimonial, que para nosotros es tan importante como el desarrollo de la autovía.

Muchas gracias. Felicito también a todos los grupos y les agradezco el apoyo que esta moción y sus enmiendas han tenido en el día de hoy.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, don Gabino.

Vamos a proceder a la votación de esta primera moción.

En el Grupo Parlamentario de Podemos hay dos miembros y me dice la letrada que está usted sola, señora Garrido. ¿Es así? (*Asentimiento*).

En los otros grupos no falta nadie. Por lo tanto, vamos a votar.

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 25; abstenciones, 1.*

El señor PRESIDENTE: Queda aprobada la moción del Grupo Parlamentario Socialista con la enmienda del Grupo Parlamentario Popular.

— MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A LA ADOPCIÓN DE DETERMINADAS MEDIDAS PARA IMPULSAR LA MEJORA Y EL DESDOBLAMIENTO DE LOS DIFERENTES TRAMOS DE LA CARRETERA NACIONAL N-II A SU PASO POR LA PROVINCIA DE GIRONA.

(Núm. exp. 661/000137)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

El señor PRESIDENTE: Pasamos a debatir el segundo punto del orden del día: moción del Grupo Mixto por la que se insta al Gobierno a la adopción de determinadas medidas para impulsar la mejora y el desdoblamiento de los diferentes tramos de la carretera nacional N-II a su paso por la provincia de Girona.

Para la defensa de la moción, tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Mixto, don Joan Bagué Roura.

El señor BAGUÉ ROURA: Gracias, señor presidente.

La moción que presentamos, en esta Comisión de Fomento como Partit Demòcrata integrado en el Grupo Mixto y en mi condición de senador electo por la demarcación de Girona, insta al Gobierno a la adopción de determinadas medidas para impulsar la mejora del desdoblamiento de los diferentes tramos de la carretera N-II a su paso por la provincia de Girona, e insta al Gobierno al desdoblamiento a su paso por la demarcación de Girona, en el tramo correspondiente a la frontera con Francia, entre el municipio de la Junquera y el municipio de Tordera, ya perteneciente a la provincia de Barcelona. La N-II en la provincia de Girona es el tema estrella y recurrente en todas las campañas electorales desde inicios de los años noventa. Todas las fuerzas políticas, todas sin excepción, y en todos los debates coinciden en lo insostenible de la situación. La sensación más compartida es que el Estado ha abandonado sus obligaciones de forma clamorosa.

El primer ministro en prometer el desdoblamiento íntegro entre Tordera y la frontera francesa fue Josep Borrell, en 1993, por evidenciarse en su momento su necesidad y urgencia. Y no les voy a aburrir con un largo etcétera, con los ministros Álvarez Cascos, Magdalena Álvarez, José Blanco, Ana Pastor, ya que todos ellos prometieron en infinidad de ocasiones el desdoblamiento de dicha vía. Existen también infinidad

de acuerdos de plenos municipales, de los consejos comarcales, de la diputación provincial, del Patronato de Turismo Costa Brava, de las cámaras de comercio, de las organizaciones empresariales, un sinnúmero de acuerdos reclamando el desdoblamiento de dicha N-II. Existe, por tanto, unanimidad política de todas las fuerzas políticas de la demarcación de Girona en hacer patente que la situación es insostenible desde hace ya muchos años.

La moción que presentamos hoy solicita cinco puntos. Primero, la finalización de los trabajos técnicos dentro del primer semestre de este ejercicio 2017. Segundo, la presentación de un plan y calendario de ejecución detallados para la ejecución y la finalización de los tramos pendientes en el plazo de tres meses —lógicamente, las obras tienen otro recorrido—. Tercero, la máxima agilización de licitaciones y adjudicaciones, siempre dentro de este año 2017. Cuarto, priorizar toda solución tendente a evitar más dilaciones y demoras y que no se reproduzcan situaciones como las del tramo Caldes-Sils, que tuvieron seis años la carretera abierta, con problemas de accidentalidad y de mortalidad casi semanales, y vino producido por la quiebra de una empresa adjudicataria. En todo caso, un tramo pequeño como Caldes-Sils estuvo más de seis años con las obras empantanadas. Quinto, establecer como referencia general de prioridades para el programa de inversión el volumen de tráfico registrado por el ministerio y sus organismos dependientes. Vemos cómo año tras año proyectos con menos de un tercio del volumen de tráfico registrado en la N-II son priorizados. Nosotros entendemos que la referencia general a la hora de priorizar debe ser un dato objetivo, como es el volumen de tráfico registrado.

Finalizo ya. Mi compañero, el senador Martí, va a hacer referencia en la moción del Grupo de Esquerra a dos giratorios, Pontós y Garrigàs, que, valga como ejemplo, se adjudicaron en el BOE del 24 de marzo de 2015 y hace pocas semanas los vecinos, los ayuntamientos, los alcaldes interrumpían la N-II para protestar por esta demora.

Espero que nosotros como Cámara de representación territorial podamos ser sensibles a una situación que genera hartazgo y gran irritación en las poblaciones de la demarcación de Girona.

Muchas gracias, señor presidente, por su benevolencia.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

En la Mesa tenemos una enmienda del Grupo Parlamentario Popular, que va a defender don Antonio Ignacio Romero Santolaria.

Tiene la palabra su señoría.

El señor ROMERO SANTOLARIA: Muchas gracias, señor presidente.

En primer lugar, buenos días a todos y feliz año, que esperemos que sea mejor que el 2016.

Presentamos, efectivamente, una enmienda de modificación que afecta a los cinco puntos de su moción; el segundo en concreto sería de supresión.

La voluntad de esta enmienda, señor Bagué —así se lo he manifestado— no es otra que la de mostrar la clara apuesta de este Gobierno por seguir avanzando hacia el compromiso de mantener y aumentar esas inversiones en esa carretera y en toda Cataluña.

Me voy a ceñir a los puntos concretos por la premura del tiempo. Planteamos la enmienda de sustitución del punto uno, en el que ustedes hablan de finalizar todos los trabajos en el transcurso del primer trimestre del año 2017. Teniendo en cuenta que la voluntad del Ministerio de Fomento es avanzar todo lo posible en los trabajos técnicos de redacción de los proyectos que restan y que algunos de ellos están pendientes de tramitación ambiental, y con el convencimiento de que la garantía de que las obras lleguen a buen término es una adecuada redacción de los correspondientes estudios informativos y proyectos, le planteamos el siguiente texto que usted conoce: Proseguir con la tramitación administrativa y con los trabajos técnicos de redacción de los proyectos de la carretera N-II en los distintos tramos pendientes de la provincia de Girona.

Solicitamos la supresión del punto 2, en el que habla del calendario, puesto que, como he dicho anteriormente, existen actuaciones cuyo avance no depende exclusivamente de las actuaciones del Ministerio de Fomento. Es el caso de los proyectos sometidos a información pública y de los que están pendientes de evaluación ambiental de la vía.

Respecto al punto 3, estaríamos de acuerdo en agilizar al máximo lo solicitado. Entendemos que las licitaciones y adjudicaciones deben ser acordes con las disponibilidades presupuestarias. Por eso mismo le planteo que quede el punto de la siguiente forma: Agilizar, en la medida que lo permitan las disponibilidades presupuestarias, las licitaciones y adjudicaciones de aquellos tramos cuya tramitación administrativa lo haga posible.

En cuanto al punto 4, hablan de priorizar y eso mismo es lo que está llevando a cabo el Ministerio de Fomento desde el inicio de la X Legislatura. De hecho, gracias al Plan de reforma integral del corredor de

la N-II, desde 2012 se han impulsado significativamente y se han reactivado las actuaciones en todo el itinerario. Por eso le planteamos modificar ese punto y que quede redactado de la siguiente forma: Seguir priorizando las actuaciones previstas en el Plan de reforma integral del corredor de la carretera N-II.

Para finalizar, respecto al punto 5, quiero decirles que los documentos de planificación del Ministerio de Fomento que sirven de guía para el desarrollo de actuaciones son el Pitvi, en este caso 2012-2024, y la Estrategia logística que, como no puede ser de otra manera, buscan la alternativa de una inversión más eficiente maximizando el beneficio social de los recursos. En cualquier caso y como usted bien conocerá, se mantienen numerosos contactos con la Generalitat de Catalunya para consensuar las prioridades para el desarrollo de su red de carreteras. Por eso le planteo un texto alternativo que sería: Continuar trabajando, en colaboración con el Gobierno de la Generalitat, con el objetivo de consensuar las prioridades para el desarrollo de la red de carreteras del Estado en Cataluña.

Entendemos que estas enmiendas no alteran sustancialmente el sentido de la moción, creo que incluso la mejoran. Solicito al proponente su aceptación con el compromiso personal y del grupo parlamentario de seguir trabajando en el desarrollo de todas estas infraestructuras.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

¿Alguna enmienda de algún otro grupo? (*Denegaciones*).

Tiene entonces la palabra don Joan Bagué para el turno de aceptación o rechazo de enmiendas.

El señor BAGUÉ ROURA: Gracias, señor presidente.

Agradeciendo al senador Romero su intención y su interés en llegar a un acuerdo, a nuestro grupo parlamentario le es imposible aceptar la enmienda por genérica, porque caemos una vez más en un brindis al sol. Le voy a hacer una simplísima regla de tres para explicar qué pasa si no ponemos calendario a la ejecución del desdoblamiento. De 2008 a 2016, es decir, en nueve ejercicios presupuestarios, se han desdoblado 6 kilómetros, de Sils a Caldes, con lo cual, para completar los 52 que quedan nos vamos a ochenta años, a ochenta ejercicios. Como usted comprenderá, si no introducimos un compromiso de calendario, es imposible que nos quedemos con la intención. Fíjese que, hablando de intenciones, hoy he empezado con Borrell y me he ahorrado todos los ministros que ha habido entremedias. Sin duda ninguna, o hay un compromiso más firme en cuanto a calendario, o es imposible que podamos aceptar esta propuesta por bienintencionada que sea. Hay que concretar, porque, si no ponemos calendario, estamos donde siempre.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Tiene la palabra, para turno en contra, don Antonio Ignacio Romero.

El señor ROMERO SANTOLARIA: Gracias, presidente.

Intervengo brevemente. Lamento que se rompa el consenso alcanzado en este inicio de año con la primera moción. Veo que no nos aceptan la enmienda, con lo cual nos van a obligar a votar en contra, y luego incidiré más en ello.

Ha hablado de una carretera y de un periodo de ocho años. ¿Qué más compromiso quiere del Gobierno del Partido Popular si fue el Partido Socialista el que la paró en su momento y el Partido Popular el que retomó, terminó y consolidó esa obra? Y junto con esa, otras muchas.

Como le he dicho anteriormente, le manifiesto la voluntad y el compromiso del Gobierno y lamento que no acepten nuestras enmiendas.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

Comenzamos el turno de portavoces.

En primer lugar, por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene de nuevo la palabra don Joan Bagué. (*El señor Alegre Buxeda pide la palabra*).

Adelante, señor Alegre.

El señor ALEGRE BUXEDA: Gracias, presidente.

Yo también quería hacer uso de la palabra y soy del Grupo Mixto. Lo digo por repartirnos el tiempo.



El señor PRESIDENTE: De acuerdo, don Francisco. Tiene la palabra.

El señor ALEGRE BUXEDA: Gracias, presidente.

Como no somos del mismo grupo político, quería simplemente posicionar mi voto. Votaré a favor de la moción presentada por los senadores de Convergència.

En este tipo de carreteras que tienen conexión internacional, como la N-II, que es la carretera que nos lleva a la frontera con Francia, yo quisiera pedir al Partido Popular un mayor esfuerzo. No pongo en duda el esfuerzo que quieren realizar, pero les exigiría una mayor sensibilidad y un mayor empeño en estas carreteras que, además, como su nombre indica, son carreteras nacionales y, en el caso de la N-II, la carretera que nos lleva a Francia.

Votaré a favor de la moción.

Gracias, presidente.

El señor PRESIDENTE: De acuerdo, don Francisco.

Tiene ahora la palabra don Joan Bagué Roura.

El señor BAGUÉ ROURA: Gracias. Seré breve.

En primer lugar, quiero ser honrado. Lo que ha dicho el senador Romero en cuanto al tramo Sils-Caldes es verdad. Tristemente es verdad. En los ocho años del Gobierno Zapatero no se hizo ni un triste kilómetro de autovía de la N-II. Fue por distintos motivos, pero no se hizo ninguno. Es verdad que en estos últimos cuatro años se arregló un entuerto en un tramo muy peligroso que provocaba muertes casi semanales porque la carretera estaba abierta y mal señalizada y, como dije antes, estuvo seis años en esta situación. Hay que reconocer que el Gobierno, con Ana Pastor al frente, resolvió este punto. Pero, claro, estamos hablando de 6 kilómetros de un total de 52. A España puedes entrar por Irún o por la Junquera. Pues cuando entras por la Junquera tienes el corredor mediterráneo delante, tienes la N-II. Para estos 52 kilómetros que tenemos pendientes de ejecución hay que comprometerse con un calendario razonable —yo no estoy pidiendo que se termine todo este 2017, estoy pidiendo que se terminen los trabajos técnicos—. Como le dije al senador del Grupo Popular respecto a la ejecución, si el máximo que se quisiese comprometer el Ministerio fuese 2019 o 2020, podríamos hablar. Pero no poner fecha a una situación que vamos aguantando desde 1993 no tiene ningún sentido.

Sintiéndolo en el alma y lamentando también romper el espíritu navideño que se aleja, voy a tener que rechazar la propuesta del Grupo Popular.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

Por el Grupo Parlamentario Vasco, doña María Eugenia Iparragirre tiene la palabra.

La señora IPARRAGIRRE BEMPOSTA: Gracias, presidente.

Intervengo únicamente para manifestar nuestro voto favorable a la moción presentada por el grupo catalán.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Por Esquerra Republicana tiene la palabra doña Laura Castel.

La señora CASTEL FORT: Como no puede ser de otra manera también manifestamos nuestro voto favorable porque el sentido de la moción es el mismo que la que presenta mi compañero, el senador Martí. Además, como ha manifestado el senador Bagué, son mociones complementarias y reivindicaciones históricas. Por lo tanto, nuestro sentido es de apoyo absoluto.

El señor PRESIDENTE: Muchísimas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Podemos tiene la palabra doña María Pilar Garrido.

La señora GARRIDO GUTIERREZ: Estoy totalmente de acuerdo con la importancia que tienen estas obras, como han mostrado los territorios que lo sufren. Por lo tanto, en ese sentido, nuestro total apoyo. También, nos parece muy importante esa solicitud de esfuerzo al Gobierno para que las obras cumplan los plazos y de ahí la importancia de establecer un calendario que al final lleve todo este proceso a buen término en un tiempo razonable. Sin embargo, no compartimos el último de los puntos, que quizá es un

poco ajeno al de las obras, pero creemos que es importante. Se dice que la prioridad para establecer la inversión en carreteras debe ser el volumen de tráfico. Es un elemento objetivo que entendemos que es importante, pero hay que tener en cuenta otros elementos a la hora de establecer prioridades y dónde se van a realizar las inversiones, como el impacto ambiental y social, la influencia sobre el desarrollo de las poblaciones cercanas y una adecuada planificación y programación que en el ámbito del Estado conjugue una serie de elementos y cuestiones, algunas objetivas y otras subjetivas, que habrá que compartir con todos los territorios. En ese sentido, por tanto, nos parece un poco pobre ese último punto y solo por esa razón nos vamos a abstener.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchísimas gracias, señoría.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra don Francisco Javier Oñate.

El señor OÑATE MARÍN: Gracias.

Nuestro grupo también va a apoyar la propuesta que hace el Partit Demòcrata. Querría subrayar brevemente que, en efecto, esta obra ya reúne trienios suficientes en lista de objetivos como para que se concluya y reúne dos condiciones que hacen que sea importante la intervención, como es el volumen de tráfico que recoge y la peligrosidad de algunas de las intersecciones que tiene. Además, si lo miramos desde el punto de vista de la rentabilidad, esta es una vía de acceso del transporte de mercancías de prácticamente todo el Levante y parte incluso de Andalucía, por lo que creemos que la rentabilidad será alta. Además, es una obra que, efectivamente, aunque se han hecho algunos tramos está inacabada. Es verdad que estuvo en los presupuestos de 2010, pero ya sabemos lo que pasó con algunas de las inversiones ese año, y tenemos que reconocer que entre Felipe y Zapatero algunos kilómetros se hicieron, aunque dejaran pendientes algunos kilómetros de autovía para que la hicieran otros presidentes.

En todo caso, la planificación que pide el Partit Demòcrata, teniendo en cuenta que el Ministerio de Fomento en algunas cosas se basa en las matemáticas, no nos parece una pretensión quimérica, sino que parece razonable que se le pongan plazos a la terminación de las obras.

Quizá el quinto punto pudiera eliminarse. Nosotros entendemos que lo hacen como un argumento a favor de que esta obra se realice por esa gran densidad de tráfico. No obstante no va a impedir que nosotros demos el voto favorable y a ver si es verdad que la obra se termina pronto.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

Por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra Antonio Romero.

El señor ROMERO SANTOLARIA: Muchas gracias, presidente.

En primer lugar, le agradezco, señor Bagué, que haya reconocido el intento de consenso realizado por este grupo, así como la realización de las obras en ese tramo por parte del Gobierno con la señora Pastor al frente del ministerio.

Concretamente, en la provincia de Girona, el Ministerio de Fomento, como ya le he dicho antes, está impulsando un plan de reforma integral del corredor de la N-II con el objetivo, fundamentalmente, de mejorar la seguridad vial y la capacidad de esa carretera.

Ustedes hablan en su moción de retraso recurrente e histórico; incluso usted hace mención aquí, y también lo ha hecho en la moción, de abandono. Desde 2012 se han destinado en los presupuestos de Fomento a Cataluña en materia de infraestructuras cerca de 11 200 millones de euros. No pueden hablar de abandono. En la provincia de Girona en estos momentos se están desarrollando las siguientes actuaciones, y voy a ser muy breve. Entre Tordera y Massanet en julio de 2016 se aprobó el proyecto constructivo del citado tramo de 8 kilómetros con 27,5 millones de euros. En julio de 2015 se iniciaron las obras de mejora de los enlaces en Tordera —5 millones de euros—. Desde Massanet hasta Girona todos los tramos de la A-II se encuentran en servicio o ejecución. En 2014 se finalizaron las obras de la A-II en el tramo Sils-Caldes —37 millones de euros— y del tramo Massanet-Sils de 3 kilómetros se ha redactado y licitado el proyecto y se han adjudicado las obras —21 millones de euros—. En agosto pasado se iniciaron las obras del enlace de Vidreres —14 millones de euros—. En la circunvalación de Girona la AP-7 ha sido ampliada a un cuarto carril y se han remodelado los enlaces para el uso de peaje para movimientos internos entre Fornells y Villa dels Munts de acuerdo con el convenio suscrito con Acesa en 2006, y para ello en marzo de 2013 entró en servicio el nuevo enlace de Sant Gregori. En agosto de 2013 entró en servicio el enlace de Fornells de la Selva. En julio de 2014 entró en servicio el enlace de Villa dels Munts. En diciembre de 2014 entró en servicio la conexión del enlace de Villa dels Munts en

la AP-7 con la N-II. Entre Girona y la frontera con Francia se han iniciado las actuaciones de duplicación de la N-II en consenso con el Gobierno de la Generalitat de Catalunya. En el tramo Medinyà-Oriols las obras están actualmente en ejecución —12 millones de euros—. En los tramos entre Oriols y la frontera se ha contratado la redacción de los proyectos y estudios informativos de los seis tramos de la duplicación de la N-II y actualmente se están realizando, tras la información pública y la tramitación ambiental de los proyectos.

Además, ha hecho usted mención, y luego hablaremos de ello en la moción presentada por Esquerra, a los proyectos y estudios informativos y se ha adelantado la remodelación de dos nudos, uno en Pontós y otro en Garrigàs. Yo creo que son suficientes datos y compromisos para no hablar de significado abandono y, de alguna manera, remarcar ese calendario al que ustedes hacían referencia.

Pero, permítame que lo explique un poco más. Usted hablaba de abandono y el senador Alegre ha hecho mención al principio al tema del calendario y algo más. Me gustaría añadir una cosa, y esto creo que es importante, y es que usted mismo, senador Alegre, no sé si fue en el Pleno pasado o en el anterior, hizo referencia en una moción o en una interpelación a que en Cataluña muchas de las inversiones no se han podido ejecutar porque cuando el Ministerio intenta llevarlas a cabo —y leo textualmente— encuentra una oposición frontal en el territorio. Creo que eso es importante decirlo aquí y que se sepa, y no lo he dicho yo, lo ha dicho un senador que procede de Cataluña.

Hablan ustedes de abandono, y permítame que ahonde un poco más en ese tema. Si hablamos de ferrocarriles, por hablar ya de inversiones en global, usted sabe que se han invertido más de 3700 millones de euros en la conexión Barcelona con la frontera francesa. Si hablamos de cercanías el 40 % de lo que está invirtiendo el Estado en España lo está haciendo en Cataluña. En relación con las infraestructuras, permítame que le diga que la realidad es que no hay muchas regiones europeas, ninguna española, por no decir ninguna europea, cuyas capitales de provincia estén unidas por una red de tren de alta velocidad, pagada por el Estado, que disponga de aeropuerto internacional con la capacidad del de Barcelona, pagado por el Estado, y que tenga un puerto que se encuentre entre los que más inversión han recibido en la última década, pagado por el Estado, que además es como debe ser. Por lo tanto, y a los hechos me remito, no me hablen de abandono.

Por último, permítame que le diga una cosa y que se la diga con cariño y sin acritud, señor Bagué. Deberían ponerse de acuerdo con sus compañeros del Congreso porque mientras ustedes están solicitando aquí el desdoblamiento de todos los tramos de la N-II, a finales de año, sus compañeros, si mal no recuerdo, Sergi Miquel y Jordi Xuclà hicieron una rueda de prensa donde pedían que no se desdoblara la N-II. Eso aparece en prensa, y si lo encuentro se lo puedo leer: «Xuclà propone aprovechar el fin de la concesión de la AP-7 para liberar peajes en L'Empordà y no duplicar la N-II». Pídale explicaciones a él, no a mí. Lamentándolo mucho —y apoyando claramente las inversiones en todas estas infraestructuras y las que se están realizando en Cataluña—, y ya que no han aceptado nuestras enmiendas, muy a nuestro pesar, vamos a tener que votar en contra de su moción.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Vamos a proceder a la votación.

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 10; en contra, 15; abstenciones, 1.*

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.

- MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A ALCANZAR UN GRAN PACTO NACIONAL POR EL TRANSPORTE Y LAS INFRAESTRUCTURAS ESTRATÉGICAS, QUE GARANTICE LA IMPLEMENTACIÓN DE LAS POLÍTICAS DE INFRAESTRUCTURAS A NIVEL NACIONAL.

(Núm. exp. 661/000314)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO

El señor PRESIDENTE: Pasamos a la siguiente moción, del Grupo Popular, que figura en cuarto lugar y que, de conformidad con todos los grupos, se va a debatir en tercer lugar.

Moción del Grupo Popular por la que se insta al Gobierno a alcanzar un gran pacto nacional por el transporte y las infraestructuras estratégicas, que garantice la implementación de las políticas de infraestructuras a nivel nacional.

Don Ovidio, tiene la palabra.

El señor SÁNCHEZ DÍAZ: Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, lo que pretendemos con esta moción es abrir una reflexión sobre la necesidad de participar todos en un proyecto que afecta fundamentalmente a la economía y a la competitividad y que es el pacto nacional por el transporte y las infraestructuras.

Acabamos de debatir una moción del Grupo Mixto, sobre Cataluña, en la que hemos visto —y lo vamos a ver durante mucho tiempo en este período de sesiones— cómo en cada territorio buscamos nuestras obras, exigimos los plazos, exigimos el tiempo, la brevedad, especialmente cuando estamos en la oposición, y cuando estamos en el Gobierno, la complacencia y la justificación. ¿Qué quiero decir con esto? Que las obras públicas llevan muchísimos años —una autovía necesita nueve, diez, once años, y más si hablamos de una infraestructura ferroviaria—. Por ejemplo, recuerdo la variante de Pajares, en Asturias, que se inició en 2004 y se pensaba que en cinco o seis años estaría terminada, pero llevamos trece o catorce años con ella. ¿Quién tiene la culpa? Cuando estamos en la oposición decimos que la culpa la tiene siempre el Gobierno, lógicamente, y cuando estamos en el Gobierno, decimos que hay otras dificultades. ¿Qué quiero decir? Que durante el tiempo que se hace una infraestructura pasan varios gobiernos, pero también suceden situaciones económicas distintas. No tenemos un marco fijo para cuando empieza la infraestructura y para cuando se acaba. Hubo una gran crisis de por medio que, evidentemente, también limita mucho los medios. Pero en lo que todos estamos de acuerdo es en la necesidad de las infraestructuras, especialmente para nuestra competitividad, para desarrollar un transporte competitivo. Este debate no solo afecta a España, sino también a nuestra transconexión europea, que tenemos que tener prevista para 2030. Si hacemos un gran esfuerzo todos los grupos parlamentarios y somos capaces de hacer este gran pacto por el transporte y las infraestructuras, podremos ser mucho más racionales en el debate político, incluso hasta más comprensivos, cuando estamos en el Gobierno y cuando estamos en la oposición.

Yo creo que este es el momento óptimo para este debate. Es muy difícil hacer un plan nacional cuando hay mayorías absolutas. ¿Por qué es difícil? Porque el partido que tiene la mayoría absoluta casi tiene la obligación de escuchar con más lupa todas las propuestas y, sin embargo, cuando no hay mayoría absoluta, existe la necesidad de escuchar en condiciones de igualdad a todos los grupos y sus intereses. Este sería el pacto nacional que pedimos, un pacto en el que intervengan todos los grupos políticos, pero también, al mismo tiempo, las comunidades autónomas, los ayuntamientos y todas las instituciones. Podíamos definir un gran marco de competitividad para España a través del transporte y de esas infraestructuras. Seríamos muy exigentes todos, pero, además, tendríamos que estar muy comprometidos para llevar adelante este pacto.

La filosofía que nosotros traemos con esta moción es pedir al Gobierno que abra este cauce de debate y negociaciones para acabar con esta política de acoso permanente, de reclamación, de reivindicación de los planes, de deme usted una fecha, cuando todos sabemos que para un gobierno, sea cuál sea, marcar fechas, especialmente en infraestructuras, evidentemente es muy comprometido, porque las dificultades de una obra de esta envergadura son muy complejas, sobre todo, de obras estratégicas.

Hay buena voluntad por todos los grupos en todas iniciativas y sería muy bueno que todo lo recogiésemos dentro de un pacto nacional que nos obligase a todos.

Nada más. Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

Turno para defender las enmiendas.

Por el Grupo Parlamentario Vasco, tiene la palabra doña María Eugenia.

La señora IPARRAGIRRE BEMPOSTA: Gracias, presidente.

Me remito a las palabras del portavoz del Grupo Popular, que decía que en cada territorio buscamos el cumplimiento de lo que nosotros necesitamos. Lógicamente. Como senadora por Guipúzcoa y representante del Grupo Vasco, no voy a dejar de hacerlo y de insistir, porque reconozco que desde la X Legislatura que estoy aquí, si algo he sido, ha sido insistente, y en concreto, en este tema. También decía que cuando se está en la oposición, es fácil solicitar fechas, pero que cuando se está en el Gobierno, es más complicado.

Quiero decir en referencia a las infraestructuras que nuestro grupo —que aquí está en la oposición, pero allí sí que está en el Gobierno— sabe un poco de lo que habla y quiero recordarle que ha sido el Gobierno del presidente Mariano Rajoy quien ha puesto fechas para temas de infraestructuras, que tan importantes son para nosotros —es cierto que a reclamación nuestra, pero, en ocasiones, por otro tipo de intereses y momentos puntuales—. En cualquier caso, me alegra oírle decir que es momento de escuchar

en igualdad de condiciones, dada la no mayoría absoluta —aunque sí en el Senado—. Por ello, en aras de que esa escucha tenga un futuro y se obtengan resultados, hemos presentado estas enmiendas un poco escalonadas —que sí que es verdad— por aquello de intentar llegar a un acuerdo, porque cuando presentamos una enmienda completa, el grupo proponente no puede adherirse a todo lo que allí se solicita. Por tanto, lo hacemos escalonadamente para, si fuera posible, llegar a un acuerdo en alguna, entendiendo que el acuerdo no es adhiéranse ustedes a lo que yo propongo, sino cedamos cada uno y lleguemos a un acuerdo. Por eso, pretendíamos que esa escucha fuese en coordinación —como ha citado el senador del Grupo Popular— con las comunidades autónomas, fruto de ese necesario diálogo y de esa necesaria puesta en común, y teniendo en cuenta los compromisos adquiridos hasta la fecha. Está claro que se debe hacer un planteamiento general con equidad, pero hay compromisos adquiridos con fechas fijadas por el propio Gobierno que no se han llevado todavía a cabo y necesitamos, como yo he planteado, más allá de las diferentes situaciones de dificultad económica que ocurran en esos periodos legislativos, que se realicen. Mi grupo siempre se ha manifestado, en el ejercicio de su responsabilidad, empático con las dificultades que el Gobierno podía tener y siempre ha reclamado un replanteamiento de los objetivos que hubiera en su momento y una recalificación del posible calendario de ejecución, pero no hemos tenido mucha suerte. Por lo tanto, entendemos que, con esos compromisos adquiridos, se debe seguir avanzando en los acuerdos para todos.

Añadimos la puesta a punto de la calidad de las infraestructuras existentes para garantizar la seguridad. En muchas ocasiones, cuando hablamos de infraestructuras, parece que únicamente nos referimos a los trenes, a los aviones, pero sus usuarios son personas. Estas infraestructuras, de las que ya nos dotamos, incluso las que vamos a implementar a posteriori, deben tener una calidad añadida para garantizar esa seguridad. Me acuerdo ahora mismo de los dos últimos casos que hemos tenido en Vizcaya con algún fallecimiento inclusive.

Estas son las enmiendas que para mi grupo —está claro que la concreción de lo que plantea el Grupo Popular puede llegar a un nivel mucho mayor— deben tenerse en cuenta para poder entendernos. Esperemos que la escucha sea productiva.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Aquí, en la Mesa, consta que el Grupo Parlamentario Socialista ha presentado una enmienda. Don Julio Cruz, tiene la palabra.

El señor CRUZ HERNÁNDEZ: Gracias, señor presidente.

Señorías, en primer lugar, quiero manifestar que, en la enmienda que hemos presentado y distribuido a los grupos, existe un error al inicio, es decir, el texto comienza tres líneas antes de donde dice enmienda de modificación, en: «Instamos al Gobierno a impulsar un pacto nacional por el transporte y las infraestructuras estratégicas, de un modo coherente con la Red Transeuropea del Transporte definida por la Unión Europea» y, a continuación, establecemos el decálogo que figura en la enmienda.

El Grupo Socialista considera que es necesario impulsar una nueva orientación del servicio público, de nuestro sistema transporte y de las infraestructuras que le dan soporte; una economía productiva que permita a los ciudadanos y a las empresas relacionarse mejor, que contribuya a la cohesión territorial y social, y posibilite, además, un desarrollo económico y sostenible de nuestras infraestructuras; que nos permita fijar metas y garantice la igualdad de oportunidades entre los territorios y los ciudadanos; en definitiva, que impulse el desarrollo económico y social de nuestro país. Para ello consideramos imprescindible una planificación adecuada —como decía el proponente del Grupo Parlamentario Popular—, que permanezca en el tiempo —diez o doce años— y que no esté sometida a los vaivenes políticos del gobierno correspondiente —sea del Gobierno o de la oposición—. Nos referimos a unas infraestructuras que no son solo competencia del Estado, sino que están muy relacionadas con las comunidades autónomas, las diputaciones y los ayuntamientos. Las grandes infraestructuras de puertos y aeropuertos, la conexión, la intermodalidad, la interoperabilidad entre los sistemas es fundamental a la hora de acometer este plan de infraestructuras.

Esta es la filosofía de nuestra enmienda. Pero, además, hemos establecido un pequeño decálogo, en coherencia con lo ya planteado por los distintos grupos en el Congreso de los Diputados, para que no parezca que el Senado propone una cosa distinta a lo ya aprobado. Me consta que el Gobierno está por esa labor —el ministro ya ha pronunciado alguna declaración al respecto, para decir que va a impulsar una modificación, un pacto nacional por el transporte—. Para ello, creemos necesario modificar y actualizar

el plan de infraestructuras vigente, que cuenta con muchas dificultades, como hemos visto —retrasos, abandono, vías sobre las que hemos debatido que están pendientes de planificación y ejecución, falta de recursos, etcétera—. Por lo tanto, hay que actualizar ese plan. Asimismo debe contar con el máximo consenso político, social, económico, institucional y participativo de todos los implicados —tanto de las empresas, de las empresas de logística y como de los sindicatos—, debe cumplir los objetivos de reducir costes, debe mejorar la eficacia y la sostenibilidad, debe ajustarse a la demanda previsible y debe optimizar la utilización de las infraestructuras existentes —este apartado es importante—; que impulse la intermodalidad y potencie el transporte de mercancías. Dentro del nuevo escenario político de esta legislatura —donde todos somos necesarios y ninguno imprescindible—, dicho plan debe contar con una rentabilidad social, económica y financiera que ayude a la cohesión social, y donde se actúe, sobre todo —tal y como recoge nuestra enmienda—, bajo los principios de transparencia y de evaluación continua. Nosotros hemos propuesto que se realice una evaluación por parte de un órgano externo al Gobierno y a la Administración que lo ejecuta, que nos permita saber desde el punto de vista técnico cómo va su desarrollo y que todos podamos tener la garantía de que, en diez o doce años, se va a realizar una obra determinada, que cuenta con un cronograma y una ficha financiera —que, además, está muy consensuada—, donde la intermodalidad y la interoperabilidad entre los sistemas están garantizadas. En definitiva, que el impulso de estos debates que tenemos en esta comisión, al igual que en muchos parlamentos autonómicos, a través de los que pedimos una iniciativa determinada, quede un poco para ver si nos hemos equivocado, en definitiva, para ver si ese plan, ese pacto nacional por las infraestructuras se ejecuta y redunda en beneficio de la ciudadanía, en general, y del desarrollo económico y social de España, en particular.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchísimas gracias, señoría.

¿Algún grupo ha presentado otra enmienda más? (*Denegaciones*).

No habiendo más enmiendas, tiene la palabra para aceptarlas o no, el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, Ovidio Sánchez.

El señor SÁNCHEZ DÍAZ: Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, creo que lo que se comprueba en este debate es que existe muy buena voluntad de todos los componentes de la comisión por lo que podríamos llamar un pacto nacional. Ello no quiere decir —y creo que he podido ser malinterpretado por la senadora del PNV— que esta Cámara —especialmente aquí—, que es una Cámara territorial, no se haga eco de las carreteras, autovías, los trenes, las cercanías o los puertos que afectan a cada comunidad autónoma. Lo que pretendemos es estar muy atentos respecto a las exigencias contenidas en los acuerdos que hayamos tomado en ese pacto nacional.

Nos orientaríamos más que a la crítica puntual —muchas veces llamada de campanario, y no solo porque la haga la oposición, sino nosotros también, cuando éramos oposición, y ahora; traemos aquí la presencia de una actuación puntual, momentánea porque está demandada lógicamente en nuestro territorio y porque tiene una reacción en prensa absolutamente necesaria—, a la perspectiva del interés general, que todos perdemos algunas veces en un pacto de ámbito nacional, en el que, como decíamos, habría grandes posibilidades para las infraestructuras, para los transportes, para las Cercanías, para el desarrollo ferroviario en toda España, de tal suerte que hiciéramos una España más equilibrada en sus posibilidades económicas y competitivas. Estamos de acuerdo con el espíritu de estas enmiendas, pues responden a lo que pretendemos, a una apertura general a toda la sociedad a través de sus instituciones. Por ello, vamos a aceptar las enmiendas.

El señor PRESIDENTE: Muchísimas gracias, señoría.

¿Algún portavoz desea intervenir?

El señor CRUZ HERNÁNDEZ: Señor presidente, quiero intervenir simplemente para que conste en acta —como dije al principio— que la enmienda de modificación presentada por el Grupo Parlamentario Socialista se inicia así: «La Comisión de Fomento del Senado insta al Gobierno a impulsar un pacto nacional por el transporte y las infraestructuras estratégicas, de un modo coherente con la Red Transeuropea del Transporte definida por la Unión Europea:», para añadir a continuación los apartados que se recogen en el texto que se pasó a la Mesa.

Quiero aclararlo —porque se produjo un error en la transcripción de la enmienda por parte de los servicios del grupo parlamentario— para que conste en el *Diario de Sesiones*.

Muchas gracias.

# DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 39

10 de enero de 2017

Pág. 15

El señor PRESIDENTE: De acuerdo.

Pasamos al turno de portavoces.

En primer lugar, por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra Joan Bagué.

El señor BAGUÉ ROURA: Gracias, señor presidente.

Intervengo simplemente para anunciar el apoyo a la moción transaccionada.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchísimas gracias.

Por parte del Grupo Parlamentario Vasco, tiene la palabra doña María Eugenia.

La señora IPARRAGIRRE BEMPOSTA: Señor presidente, hablaba el senador Sánchez de la culpa, de cuando se estaba en la oposición y de cuando se estaba en el Gobierno. Pero, señoría, la culpa no nos ayuda nada. Si entráramos en el fondo del contenido de una infraestructura tan importante como lo es para nosotros el tren de alta velocidad, podríamos hablar de oposición, de Gobierno, de encomienda, de gestión, de realizaciones. Aquí es cuestión de objetividad, de lo que se trata es de ver compromisos adquiridos, objetivos cumplidos, por las razones que fueran, y capacidad de replantear —con un reconocimiento claro y honesto del incumplimiento— un nuevo calendario, una nueva ejecución y un nuevo compromiso; con el acuerdo, evidentemente, de quien tiene que llevar a cabo esas tareas, con voluntad de escucha y en igualdad de condiciones —me quedo con ese término—, algo que me ha gustado mucho.

La moción dice, como usted ha señalado: alcanzar un pacto nacional. Las voluntades en esta comisión están claras, si no, entraría al matiz semántico de pacto nacional, del pacto de Estado, de dónde nos encontramos más cómodos. Aparquemos las diferencias y vayamos por el camino en el que nos podamos encontrar.

Usted hablaba de críticas de campanario, que, según se esté en la oposición o en el Gobierno, se utilizan y se traen aquí. Pero, ciertamente, si se hubiera planificado y priorizado anteriormente, igual no estábamos en este momento hablando de esta demanda, ni teníamos la necesidad de ponernos de acuerdo, porque nos encontraríamos ante otra situación y otra fotografía —que yo he presentado en ocasiones— de cómo determinadas zonas geográficas del Estado español se sitúan ante la posibilidad de tener o no ciertas infraestructuras en unas condiciones —las que sean, no me ciño exclusivamente al tren de alta velocidad, porque también hay necesidades en otros ámbitos—.

Usted también mencionaba la conexión con Europa. Antes citaba alguien que España se conecta a Europa desde Irún, y yo, como irundarra que soy, me siento aún más unida a esa necesidad de conectarnos con Europa. Pero es que Europa ha manifestado reiteradamente su prioridad por el eje Atlántico y ha señalado la necesidad de que España aborde de manera clara y concisa, con un presupuesto añadido, su salida a Europa. En la moción se habla de su posible operatividad en el año 2030, y, aunque no voy a entrar en la cuestión de las fechas, me alegra ver que este es un punto que ustedes también consideran necesario.

Dice la moción: «... se considera que ha llegado el momento de dialogar...». Pues, bienvenidos, porque el diálogo siempre es positivo, y, además, si hay voluntad de acuerdo, todavía más. Lógicamente el acuerdo tiene que ser por dos partes que no están previamente de acuerdo, porque si no, no nos sentaríamos a acordar, viene de la mano de dos posturas diferentes con voluntad de encontrar un punto en común, y ello necesita un camino —que todos sabemos que no suele ser fácil—, con el objetivo claro —al igual que hoy aquí algunos hemos ido dejando cosas en el camino— de que sea en esa voluntad de buscar el acuerdo, con esa capacidad de escucha, que me parece necesaria y que no puede ser de otra manera. Por lo tanto, agradezco la aceptación de las enmiendas, entendiéndolo que es desde esa manera desde la que cada uno reivindicamos y venimos a esta Cámara con carácter territorial, o adonde nos toque representar parlamentariamente a los ciudadanos que nos han elegido, sin perder de vista el concepto más general. Porque si nos ceñimos al interés personal, individual, local, perdemos también esa perspectiva. Ahora bien, que esa perspectiva general tampoco nos haga olvidar la reivindicación territorial de cada uno de nosotros.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

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

La señora CASTEL FORT: Gracias, señor presidente.

Esta moción me desconcierta un poco porque, por una parte, es positivo que quieran ustedes implementar esta operación diálogo a la que ha hecho referencia la senadora. Por otra parte, por lo que

ha explicado aquí, hay cosas en las que yo no encuentro la diferencia con el Pitvi. Habla de implementar las políticas de infraestructuras, por lo que parece que ahora no están garantizadas; dice: garantizar la implementación, por lo tanto, entiendo que ahora no está garantizada. Después tampoco define la política de infraestructuras, en cambio el Pitvi, sí. Entonces, digamos que me desorienta un poco, porque yo entiendo que el Pitvi es válido y lo que quieren es ir un poco más allá. Como tengo unas ciertas dudas, me gustaría saber qué diferencia hay entre este gran pacto que ustedes quieren llevar a cabo, que me parece estupendo, con el Pitvi. Tampoco sé qué instituciones serán parte en este pacto. Usted ha nombrado a las comunidades autónomas, a los ayuntamientos y a las diputaciones, pero con el objetivo de que intervengan. Entonces, la otra duda que a mí me surge es si en este pacto se consensuarán las actuaciones que sean territorializadas con los gobiernos de las comunidades autónomas de manera que obliguen a las partes o no. Si eso es así, si nos garantizan que las actuaciones serán consensuadas o pactadas allá donde tienen que ejecutarse con los responsables políticos —porque es cierto que aquí ustedes tienen mayoría absoluta y mayoría relativa en el Congreso, pero, en Cataluña, por ejemplo, ustedes no son decisivos y, por lo tanto, las necesidades pueden ser diferentes—, les podemos dar apoyo; si nos garantizan que nosotros seremos parte decisiva en este gran pacto, que nuestra voz será escuchada y que eso se llevará a cabo en el sentido de que se ejecutarán las obras que se pactarán —porque ahora hay muchas cosas que no se ejecutan, como ya he dicho en otras intervenciones en la Cámara—, si esto usted lo puede garantizar, nosotros le daremos apoyo y estaremos contentos de que inicien esta operación diálogo.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

Por el Grupo Parlamentario Unidos Podemos, tiene la palabra doña María Pilar Garrido.

La señora GARRIDO GUTIÉRREZ: Gracias.

Quisiera hacer unos cuantos comentarios, sobre todo a raíz de las enmiendas.

En principio, tanto las enmiendas que se han presentado por la compañera del PNV y por el Grupo Socialista como lo que han explicado en su defensa, es verdad que nos han acercado a votar a favor de esta moción. En principio nuestra postura era otra, pero, como digo, ambas enmiendas nos acercan a votar afirmativamente esta moción.

Es cierto que me gustaría hacer algunos comentarios. Cuando se habla de pacto así, de una manera abstracta y general, es muy difícil oponerse, porque realmente no estás comprometiéndote a nada. En ese sentido, como digo, las enmiendas parece que aterrizan un poquito en lo que significa dar un voto afirmativo a este pacto. Nuestro grupo no está de acuerdo con muchas de las cuestiones que tienen que ver con cómo se ha desarrollado y cómo se ha implementado el modelo de infraestructuras y de transportes, es decir, no estamos de acuerdo con cómo se lleva a cabo la contratación pública, con su transparencia; podríamos hablar de las irregularidades que el Tribunal de Cuentas ha puesto encima de la mesa en numerosas ocasiones. En definitiva, creo que no ha existido —esta es nuestra visión— una verdadera política de transporte en España, sino un listado de infraestructuras o de grandes obras que respondían a algunos intereses reales de la sociedad, pero que algunas veces eran intereses que no coincidían realmente con las necesidades de las personas y de los agentes que estaban en esos territorios. Por lo tanto, no hay una gestión del transporte, sino una mera ejecución, en algunos casos, de autovías, de carreteras y de trenes de alta velocidad.

Ya está demostrado que, por muchos más kilómetros y kilómetros de autovías que hagamos y por muchos trenes de alta velocidad que tengamos, eso no nos lleva directamente a algo que ustedes defienden en muchas ocasiones, a luchar contra el paro, a tener mayor desarrollo económico, etcétera. Si eso fuera así, estaríamos a la cabeza, no en paro, sino en desarrollo económico, y es a la inversa. Por tanto, está comprobado desde un punto de vista meramente económico que no por tener más kilómetros de autovías ni por tener más trenes de alta velocidad nos va a ir mejor a los españoles y a las españolas.

Quería leer en la enmienda que presentaba el Grupo Socialista que, en cierta manera, intentaba introducir ciertos cambios en ese modelo. Tendríamos que hablar de una mejor planificación, tendríamos que hablar de fomentar la intermodalidad, tendríamos que hablar de favorecer los trenes de Cercanías y de otras cuestiones que nos parecen importantes. De todas esas cuestiones, que de una manera muy rápida he puesto encima de la mesa y que en cierta manera intuyo en las mociones que se han presentado, en primer lugar, como decían las compañeras, entiendo una mayor coordinación con los territorios, por lo tanto, respeto y colaboración y, por otro lado, un cambio de modelo hacia una mayor gestión y planificación del transporte, apoyando el transporte público, el ferrocarril de Cercanías y dejándonos de grandes infraestructuras, que a veces nos han llevado a situaciones muy complejas.



El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

Tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Socialista, don Julio Cruz.

El señor CRUZ HERNÁNDEZ: Gracias, señor presidente.

Señorías, el objetivo creo que es claro: mejorar la planificación, la intermodalidad; establecer otro sistema de transporte, otro modo de transporte en nuestro país, que sirva al ciudadano, que sirva a la economía productiva; evitar situaciones que han sucedido y que incluso pueden volver a ocurrir, como que se construyan infraestructuras sobredimensionadas que no podemos sostener, que no tengan una rentabilidad económica ni social; evitar infraestructuras por el color político del responsable territorial o del responsable político del gobierno de turno. En definitiva, evitar muchas obras sin consenso, sin justificar su coordinación, sin justificar su proyección económica, su rentabilidad social, y además, sin garantizar su explotación, su conservación, su mantenimiento, por lo tanto no sostenibles, y que llevan a que hoy tengamos muchas infraestructuras inacabadas, muchas infraestructuras cerradas y que no nos sirven para lo que están hechas. Hemos gastado ingentes cantidades de dinero, que, al final, son ingentes cantidades de dinero de todos los españoles. Por lo tanto, se trata de ir más allá del Pitvi, no de propuestas de distintos modos de transporte que se juntan en un programa, sino que hay un proyecto de transporte, un proyecto de movilidad para este país. Por eso nos congratula que el Grupo Popular apoye la enmienda del Grupo Socialista para buscar un sistema que nos permita esa coordinación, ese consenso entre todas las partes. Es muy importante. El Gobierno no puede hacer el plan por sí solo, sin la participación de las Cortes Generales —el Congreso y el Senado—, sin la participación de las comunidades autónomas, de los ayuntamientos, las diputaciones y los cabildos en los territorios insulares. Además, también hay que escuchar a los sectores de la logística y del transporte. Por tanto, se trata de un plan a diez o doce años en el que nosotros pretendemos que figuren las grandes infraestructuras que diseñan los ejes fundamentales. Por eso planteábamos al principio que se realice en coordinación con la red transeuropea del transporte, que ya fija los grandes corredores. En este sentido, todos debemos tener claro en los próximos diez o doce años, cuando esto se apruebe, dónde hay que destinar los recursos, cuál es la planificación en el tiempo y cuáles son los recursos económicos que se van a destinar a estas infraestructuras.

En definitiva, lleguemos a un acuerdo interinstitucional, con todos los sectores, que permita un nuevo sistema de movilidad para los españoles. Un sistema que fomente un desarrollo económico más cohesionado y la igualdad de oportunidades, porque hay territorios que están mucho más desarrollados desde el punto de vista de las infraestructuras, pero hay otros que se han quedado atrás. Por lo tanto, es necesaria la evaluación social, no solo la económica pura y dura, de esas infraestructuras. De ahí esa apertura, ese ir un poco más allá para que entre todos pongamos en marcha un buen plan; es decir, que no sea un plan del Gobierno del Partido Popular, del Gobierno del Partido Socialista, del grupo catalán en la comunidad autónoma correspondiente o del Partido Nacionalista Vasco sino de todos los españoles, de todos los ciudadanos o, al menos, de la inmensa mayoría de las fuerzas políticas, que nos permita garantizar que los recursos no se van a quedar ahí sino que se van a poner al servicio de los ciudadanos y los vamos a poder sostener en el tiempo.

Nada más. Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

Para cerrar el turno de portavoces, tiene la palabra don Ovidio Sánchez en representación del Grupo Popular.

El señor SÁNCHEZ DÍAZ: Gracias, señor presidente.

Antes de nada, quiero agradecer todas las intervenciones relativas a esta moción.

Me parecen absolutamente razonables las dudas que se han planteado. No vamos a firmar un plan, sino que vamos a pedir al Gobierno que lo redacte y que lo negocie. Por lo tanto, ese será el argumento de todas las fuerzas políticas y de todas las instituciones: poner encima de la mesa sus planteamientos y el Gobierno, con el ánimo de llegar a acuerdos, sacará adelante lo que razonablemente quiera la mayoría de los que hayan intervenido.

En cuanto a las dudas que hay sobre lo que se está haciendo, es evidente que España no se va a parar; seguirá con sus inversiones en infraestructuras: ferrocarriles, alta velocidad, puertos y aeropuertos.

En cualquier caso, cuando hablamos de las infraestructuras podemos estar muy orgullosos de lo que se ha hecho en España en estos años, y no solo durante los últimos cinco años sino en los últimos veinticinco o treinta años. Es evidente que hace veinticinco años este debate era impensable porque no disponíamos de autovías ni trenes de alta velocidad ni puertos de gran capacidad ni aeropuertos que traigan al mayor

número de turistas del mundo. Por lo tanto, se trata de dar un paso adelante de cara al futuro, con un horizonte de quince o veinte años, en el que un país moderno va a necesitar un tipo de infraestructuras y de logística del transporte acorde con esos tiempos. En este sentido, un país que quiere ser puntero tiene que adelantarse a esas necesidades. Ahora bien, para eso habrá que ir acabando los compromisos existentes y, entre todos, hacer desaparecer el debate pequeño para unirnos todos al gran debate: que es la exigencia de que se cumpla el plan y no que se haga una carretera o una autovía. Este será un mandato para todos los Gobiernos de ahora en adelante, si somos capaces de llegar a este acuerdo, que estoy seguro de que lo vamos a conseguir.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Sánchez.

Vamos a proceder a la votación de la moción con las incorporaciones planteadas por el Grupo Vasco y el Grupo Socialista.

*Efectuada la votación, fue aprobada por unanimidad.*

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias. *(La señora Iparragirre Bemposta pide la palabra).*  
Tiene la palabra.

La señora IPARRAGIRRE BEMPOSTA: Intervengo únicamente para excusarme porque me tengo que ausentar y agradecer que se haya alterado el orden del día ya que, de otra manera, no hubiera podido defender mi enmienda.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señora Iparragirre.

— MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO AL REINICIO INMEDIATO DE LAS OBRAS DE LOS GIRATORIOS EN LAS INTERSECCIONES DE LAS CARRETERAS GIV-5125 Y GIV-6226 CON LA CARRETERA NACIONAL N-II, EN LA PROVINCIA DE GIRONA.

(Núm. exp. 661/000224)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO DE ESQUERRA REPUBLICANA

El señor PRESIDENTE: Pasamos a la última moción, presentada por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana, por la que se insta al Gobierno al reinicio inmediato de las obras de los giratorios en las intersecciones de las carreteras GIV-5125 y GIV-6226 con la carretera nacional N-II, en la provincia de Girona.

Para defensa de la moción, tiene la palabra don Jordi Martí Deulofeu.

El señor MARTÍ DEULOFEU: Quiero agradecer a mi compañera Laura Castel que me haya permitido defender, por una cuestión local, esta moción.

En relación a la exposición de motivos, el compañero Joan Bagué ha explicado algunas cuestiones a las que me referiré más tarde en el turno de portavoces.

La carretera N-II, desde siempre, ha sido una de las principales vías de comunicación de las comarcas gironinas y, al mismo tiempo, uno de los principales ejemplos de mala gestión y abandono por parte de la administración responsable. En este sentido, todos vamos a coincidir en que existe un gran déficit histórico en relación con las infraestructuras en las comarcas gironinas y, tal y como hemos hablado con el portavoz del Grupo Popular, el señor Romero —a quien quiero agradecer su buena predisposición— tenemos que resolver problemas de tipo práctico, y en eso estamos.

Esta vía, históricamente, está muy congestionada, con una alta densidad de tráfico diario; además, aún tiene pendientes muchas duplicaciones a lo largo de todas las comarcas gironinas —don Joan Bagué también se ha referido a ello—, desde Tordera hasta la frontera francesa en La Jonquera, lo que provoca problemas principalmente a los vecinos, a quienes tienen que ir a trabajar, al transporte de mercancías y también a todos los turistas que tienen que pasar por la frontera desde Francia. En concreto, me voy a referir al tramo que se encuentra situado entre Orriols, Bâscara y Figueres, en donde hay unas poblaciones muy pequeñas que conozco bien porque, aunque soy senador electo por la provincia de Girona, en concreto soy de la comarca de l'Alt Empordà y estos municipios están cerca de mi casa; por tanto, los conozco bastante

bien, así como sus problemáticas. Se trata de una vía que presenta muchos problemas por el hecho de que no se puede acceder a los municipios directamente desde la carretera. Esto provoca unos riesgos altísimos ya que es necesario hacer unos giros que son prácticamente maniobras de circo en algunos casos. Se trata de una carretera, como ya he explicado anteriormente, que soporta una densidad de transporte de mercancías importante, lo que dificulta más su tránsito. En el año 2015 se iniciaron concretamente las obras de dos giratorios y de unos carriles de aceleración y desaceleración. Sin embargo, creo recordar que en otoño de ese mismo año las obras se pararon, después de haber empezado hacía muy poco tiempo. En este sentido, conveníamos con el senador Romero que, a lo mejor, y siendo muy generosos, se había ejecutado el 10 % de las obras. Después de hablar con los alcaldes de esta zona les puedo decir que, más allá del movimiento de tierras, poco más se ha hecho. No sé si esto tuvo algo que ver con las elecciones. Francamente, no lo sé; lo que sé es que el proyecto se ha modificado por cuestiones técnicas. En este sentido, entiendo de buena fe, que para enriquecer el proyecto, a lo mejor ha habido un cambio de cotas en algunos sitios. Además, algunos alcaldes me comentaban que se quiere aprovechar la tierra que se saca de un sitio para trasladarla a otro, y si eso enriquece el proyecto, no hay ningún problema.

La intersección de la N-II con la carretera GIV 5125-Pontós y por otro, la intersección N-II con la carretera GIV-6226, afecta a los pueblos de Garrigàs, Palau de Santa Eulàlia y Borrassà, a través del núcleo que pertenece a Borrassà, que se llama Creixell. Tal y como decía, en ambos casos, los conductores se han de incorporar o salir directamente de la N-II sin carriles de aceleración o desaceleración o giratorios que puedan minimizar el riesgo y evitar —es también una característica de esta carretera en general, pero en concreto de este tramo— la siniestralidad, que es muy elevada. Por tanto, estamos hablando de cuestiones eminentemente prácticas, y convenimos todos en que se deben solucionar.

Esta situación y el malestar de los vecinos llevaron a organizar actos de protesta durante los meses de este pasado verano, consistentes en el corte de la carretera. Fue algo que sucedió en un par de ocasiones, y tuve la oportunidad de asistir como espectador privilegiado, para conocer de primera mano la problemática. En el siguiente turno me extenderé un poco más para dar respuesta a la enmienda presentada.

Por consiguiente, instamos al Gobierno a reiniciar de manera inmediata y urgente las obras de los giratorios de las carreteras GIV-5125 y GIV-6226 con la carretera N-II, en los municipios de Pontós, por un lado, y Garrigàs, Palau de Santa Eulàlia y Borrassà, a través del núcleo de Creixell, por otro.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

En la Mesa nos consta únicamente una enmienda del Grupo Parlamentario Popular en el Senado. Para su defensa, tiene la palabra don Antonio Romero.

El señor ROMERO SANTOLARIA: Muchas gracias, señor presidente.

Señor Martí, muchas gracias por su intervención, por el tono y por lo que ha manifestado. Debo reconocer que me gana por la mano porque usted es senador de esa zona en concreto, conoce a la perfección la problemática y, además, la ha detallado. Quiero agradecer también su disposición y su disponibilidad en estos días —hemos hablado en varias ocasiones y nos hemos mandado algún correo— a mantener esa entente, a llegar a un acuerdo, y a esa practicidad a la que usted ha hecho mención, que es lo que realmente interesa, y creo que vamos a conseguir.

Hemos hablado también con el senador que el objeto de esta moción es mejorar la seguridad vial en esas intersecciones y reorganizar un poco el tráfico existente, sustituyendo las intersecciones actuales con carriles de aceleración, etcétera. No voy a entrar en el detalle. Actualmente, como usted bien sabe, se encuentra en tramitación una modificación del contrato de obras, con el objetivo de solventar algunos problemas que han surgido durante su ejecución. De acuerdo con la legislación vigente, desde el momento en que se tramita la modificación de un contrato de obras para solventar la problemática que haya podido surgir, debe suspenderse su ejecución. En este sentido, si mal no recuerdo —y espero que me corrija si me equivoco, pues usted es de la zona—, ha dado unas fechas que no son correctas. Las obras se iniciaron en septiembre de 2015 y se paralizaron en marzo de 2016. Usted se ha referido a 2015 en ambas ocasiones, si no le he oído mal; en cualquier caso, por los datos que manejo, se trata de marzo de 2016. Una vez aprobado el proyecto modificado, como ya le dije, se retomará la ejecución de las obras y está previsto que todo esto suceda lo antes posible, y en este 2017.

El Gobierno, como digo, ha manifestado claramente su voluntad de realizar las obras, primero, mediante la consignación presupuestaria y, segundo, licitando, adjudicando e iniciándolas. El problema actual, como ha quedado claramente remarcado, no es político sino de tipo técnico, que hay que solventar y es lo que está dilatando que se retomen esas obras.

Por ello, presentamos una enmienda de sustitución, que espero sea acogida en el mismo sentido y con el buen tono de la intervención con la que usted ha iniciado la presentación de esta moción, en la que cambiaríamos «de manera inmediata y urgente» —por todo lo que hemos explicado— por «a la mayor brevedad posible». Le he pasado el texto, lo tiene en la mesa, y la redacción de la enmienda quedaría del siguiente tenor: la Comisión de Fomento del Senado insta al Gobierno a reiniciar, a la mayor brevedad posible, las obras del proyecto de reordenación de accesos en la intersección —que es el título del proyecto— en la carretera N-II, etcétera. El texto que tiene usted, que es el que figura en el proyecto, es el que someto a su consideración, y espero que sea aprobado.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

¿Alguna enmienda más? (*Denegaciones*).

Tiene la palabra don Jordi Martí.

El señor MARTÍ DEULOFEU: Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, es posible que no me haya explicado de todo bien. A lo mejor continuaron algunas obras hasta el invierno-primavera de 2016, pero me refería más bien al hecho de que no hubiera Gobierno, a la incertidumbre que generó la convocatoria de elecciones. Además, a ello hay que añadir que se había modificado el proyecto en curso y, en ese sentido, si se paralizan las obras por cuestiones técnicas, es difícil no entender la situación.

Por lo que se refiere a la enmienda que propone el Grupo Parlamentario Popular, he de decir que he leído el redactado, y es obvio que el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana se encontraría más a gusto acordando el calendario de ejecución de las obras, pero también es cierto que de un redactado donde se insta al Gobierno «de manera inmediata y urgente» a ejecutar —en el sentido de reiniciar las obras pendientes— a un redactado en el que se dice «a la mayor brevedad posible», tampoco hay tanta distancia.

Desde nuestro punto de vista, al tratarse de un proyecto que ya ha sido ejecutado en parte y ha sido adjudicado, aunque la modificación del proyecto incremente el presupuesto, sabemos —porque nos consta por las reuniones de los alcaldes de la zona con el subdelegado del Gobierno, el señor Sánchez-Bustamante— que hay voluntad política de llevar adelante estas obras lo más rápidamente posible, y nos parece bien dar un voto de confianza en ese sentido porque aún no se ha desmentido. Por tanto, vamos a aceptar la enmienda y a transaccionar la moción. En mi siguiente turno hablaré de ello con más detalle.

No sé si es un buen consuelo para todos que apelemos a que las obras suelen tardar mucho porque, en todo caso, en nuestra mano está hacerlo mejor y más rápido. En este sentido, en la elaboración de los Presupuestos Generales del Estado para 2016 ya había una partida presupuestaria para este tipo de obras, y tampoco deberíamos olvidar que, si bien todos los gobiernos realizan inversiones en infraestructuras, el presupuesto para dichas infraestructuras en las comarcas gironinas disminuyó un 22 %. Luego podemos entrar al detalle porque, a lo mejor, los números no se hacen de la manera más correcta y más conveniente; quizá, se deba a una cuestión de contexto económico, de crisis, pero esta es la realidad.

Si convenimos, como hemos hecho, en el déficit histórico de la inversión en infraestructuras en las comarcas gironinas, por ejemplo, la N-II, o en la N-260, el eje pirenaico, deberíamos trabajar para resolver el problema lo antes posible.

De todas formas, a nosotros nos parece un buen principio que haya una *entente cordiale* entre los diferentes grupos parlamentarios sobre determinado tipo de problemáticas básicas relativas a la seguridad vial, como el senador Romero ha comentado, por el riesgo que tienen los propios vecinos de entrar y salir de sus municipios. Ese orden de prioridades, acompañado de la buena voluntad política que parece haber por todas las partes, nos debería ayudar a dar este pequeño empujoncito para que estas obras vean la luz a la mayor brevedad posible.

Sé que en la planificación de los presupuestos para el año 2016 se calculaba realizar estas obras en tres o cuatro años, hasta 2018, pero quizá ahí tenemos un margen para, entre todos, acelerar la resolución de este problema.

En resumen, concluyo diciendo que vamos a aceptar la enmienda, que nos parece una buena forma de trabajar y reitero el agradecimiento al senador Romero por su gestión.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias.

Señor Romero ¿quiere hacer algún comentario?

# DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 39

10 de enero de 2017

Pág. 21

El señor ROMERO SANTOLARIA: Muy brevemente.

Quiero agradecer al Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana, en concreto al senador Martí, la aceptación de la enmienda.

No voy a entrar en el bucle, que podría ser incluso melancólico, de cifras, de yo he dicho o he dejado de decir, incluso de repetir lo ya dicho e intentar cada uno llevarnos la perra gorda para nuestra casa porque creo que eso no nos va a conducir a nada. En cualquier caso, efectivamente había partida en 2016 y, lo que también es importante, había proyección para 2017. Por tanto, la voluntad del ministerio está clara; se lo manifesté por teléfono ayer mismo y se lo vuelvo a manifestar ahora.

Le agradezco nuevamente la aceptación de la enmienda. Si quieren más detalles, podemos hablarlo en el turno de portavoces, pero ya les avanzo que votaremos a favor de la propuesta.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

Pasamos al turno de portavoces.

En primer lugar, tiene la palabra don Joan Bagué, por el Grupo Parlamentario Mixto.

El señor BAGUÉ ROURA: Vamos a votar a favor de la moción transaccionada.

El señor PRESIDENTE: También por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra el senador Alegre.

El señor ALEGRE BUXEDA: Muchas gracias, señor presidente.

Intervendré muy rápidamente.

Nosotros también apoyaremos la enmienda transaccional, acordada entre el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana y el enmendante, del Grupo Parlamentario Popular.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Alegre.

Por el grupo Parlamentario de Esquerra Republicana, tiene la palabra don Jordi Martí.

El señor MARTÍ DEULOFEU: Muy brevemente o, por lo menos, lo intentaré.

En cuanto a algunos tramos a los que el senador se ha referido anteriormente tengo que decirle que los déficits son tan grandes, y desde hace tanto tiempo, que cuesta un poco. Se avanza lentamente y me gustaría que quedara constancia. Ahora me vienen a la cabeza algunos tramos concretos. Usted se ha referido, por ejemplo, al tramo de Medinyà-Orriols, y estas obras existen, pero se avanza muy poco a poco. Queda el tramo que va de Orriols a Bàscara, muy importante porque Bàscara también es un municipio de la comarca de L'Empordà y la N-II lo parte en dos, con lo que esto conlleva en el sentido de convivencia. Desde Bàscara hasta Figueres, donde se produce la problemática concreta a la que me acabo de referir en relación con los municipios de Pontós, Garrigàs, Palau de Santa Eulàlia y Borrassà a través del núcleo de Creixell y, a partir de aquí, los tramos que van desde Figueres a Pont de Molins, con un grado de accidentalidad más elevado, impropio de un territorio prácticamente fronterizo. También he de señalar los tramos que van desde Pont de Molins a La Jonquera.

Con espíritu crítico pero constructivo —como cuando usted hacía referencia a algunas declaraciones de compañeros parlamentarios catalanes como el señor Xuclà o el señor Miquel— diré que quizá cuando las obras no se pueden llevar a cabo con la suficiente celeridad no se trata de pedir el rescate de un peaje en sustitución de unas obras que son necesarias, sino de rescatar el peaje mientras no se encuentre una solución adecuada para dar inicio a las obras. Creo que se referían a esto y me sorprendería mucho que en una reivindicación tan histórica y tan recurrente los compañeros hubieran dado marcha atrás. Me parece que no va por aquí y que quizá el sentido de las declaraciones en la prensa no era muy riguroso.

Solo quiero decir que en todo lo que se refiere a estos tramos llegará un momento en el que tendremos que ponernos al día. Queremos una zona con infraestructuras dotadas de modernidad; y, por tanto, no deberíamos preguntarnos por qué no lo hemos hecho hasta ahora sino cómo lo vamos a hacer de ahora en adelante o cómo debemos hacerlo mejor.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Martí.

Por el Grupo Parlamentario Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, tiene la palabra doña María Pilar Garrido.

La señora GARRIDO GUTIÉRREZ: Intervendré muy brevemente.

Vamos a apoyar la transacción realizada por los compañeros y, para acabar bien esta sesión, no hay ni un pero esta vez.

El señor PRESIDENTE: Muchísimas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra don Félix Ortega.

El señor ORTEGA FERNÁNDEZ: El Grupo Socialista también va a apoyar la moción.

Solamente quiero destacar de todos los argumentos que estamos exhibiendo, incluso en la anterior moción que ha presentado el Partido Demócrata Catalán, el de la seguridad. Desde nuestro punto de vista, de estas dos actuaciones concretas es la más importante: mejorar la seguridad y evitar o eliminar estos tramos de concentración de accidentes que, evidentemente, debe ser lo que seguramente tiene más sensibilizada a la población que lo padece.

Por lo tanto, el Grupo Parlamentario Socialista va a apoyar estas actuaciones que, además, como ha quedado claro, estaban ya presupuestadas y previstas, con lo cual entendemos que la agilización de los trabajos y la redacción de las modificaciones que necesita el proyecto se deben hacer lo antes posible, de manera que se puedan ejecutar cuanto antes.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchísimas gracias, señoría.

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra don Antonio Romero.

El señor ROMERO SANTOLARIA: Muchas gracias, presidente.

Las intervenciones que he escuchado me han sonado más a réplica de la anterior moción que hemos debatido, y que, desgraciadamente, no hemos podido consensuar, que a esta con la que estamos todos de acuerdo.

Me ha parecido deducir que a usted le preocupa más el ritmo de las obras que su inicio o la ejecución. En este sentido, le diré que obras son amores y no buenas razones, que todos coincidimos en ello y que esa es la voluntad de este Gobierno.

La modificación que ha provocado la paralización de las obras es consecuencia de un proyecto que, como bien ha dicho usted antes, lleva ejecutado más o menos un 10 %, de una adjudicación de unos 7 millones de euros aproximadamente, y consiste en tres cuestiones. Usted ha hecho referencia al terraplén y a que se deberían aprovechar los terrenos de la propia obra para su realización y, en ese sentido, ajustar el presupuesto a los materiales existentes. Pero hay dos cuestiones más que hay que tener en cuenta: en primer lugar, que se tiene que adaptar el proyecto a los requerimientos de la Agencia Catalana de Agua con respecto a dos alineaciones de dos drenajes transversales y, en segundo lugar, que es necesario adecuar las pendientes. Si no me equivoco, también ha hecho referencia a una de las carreteras afectadas y de la que es titular la Diputación Provincial de Girona para adaptar el proyecto a los requerimientos que la propia administración ha realizado al ministerio o a la dirección de obra, porque no solamente están adjudicadas las obras y la voluntad es manifiesta sino que ya se adjudicaron también los trabajos de control y dirección.

Por ello, a veces cuando se someten a información pública los proyectos es importante que los repasemos. En este sentido, en la anterior moción yo hacía referencia a que muchas veces no es tan importante el tiempo en la realización del proyecto o en la adjudicación de la obra como que hagamos bien los proyectos. Y los posibles errores, que siempre los hay, se puedan detectar con la antelación suficiente para evitar estos parones, que yo entiendo que a los afectados de la zona no les gusten; no le gustan a nadie, menos a los afectados.

Para concluir, quiero agradecer a todos los grupos el tono del debate; al Grupo proponente la aceptación de la enmienda; y a la senadora de Podemos que la única moción a la que no haya puesto peros sea esta que me honro en defender.

Antes de terminar, quería hacer una pequeña matización para aclarar las cosas. Usted ha hecho mención a que se podían haber iniciado las obras —lo ha dejado un poco en el aire— coincidiendo con el inicio del periodo electoral. Ha venido a decir —o por lo menos así lo he interpretado yo— que las obras se habían iniciado en clave electoral. Yo le niego la mayor, y me va a entender. Si estas obras, con todo lo que hemos explicado —y no voy a abundar en ello—, se hubieran iniciado en clave electoral, ¿usted cree que se hubieran paralizado en el mes de marzo de 2016, cuando todos sabíamos que íbamos a unas

# DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 39

10 de enero de 2017

Pág. 23

elecciones, que se celebrarían el 26 de junio? Es un contrasentido. Estas obras se paralizaron por lo que hemos explicado y, además, creo que ha quedado claramente dicho por usted y por mí mismo.

Con lo cual, vamos a votar a favor de la moción presentada, incorporando la transacción.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchísimas gracias, señorías.

Vamos a proceder a la votación con la incorporación de la enmienda del Grupo Parlamentario Popular.

*Efectuada la votación, fue aprobada por unanimidad.*

El señor PRESIDENTE: Queda aprobada por unanimidad.

Muchísimas gracias a todos.

La Comisión queda emplazada para el lunes 23 de enero, a las cuatro de la tarde, en la que comparecerá el ministro para tratar el tema de los aviones.

Se levanta la sesión.

*Eran las catorce horas y cinco minutos.*