



# CORTES GENERALES

# DIARIO DE SESIONES

# SENADO

XIV LEGISLATURA

Núm. 189

8 de abril de 2021

Pág. 1

## COMISIÓN DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JOSÉ FERNÁNDEZ BLANCO

Sesión celebrada el jueves, 8 de abril de 2021

### ORDEN DEL DÍA

#### Debatir

- Moción por la que se insta al Gobierno a que proceda a la ejecución íntegra del Plan de Cercanías de la Comunitat Valenciana presentado y aprobado por el Gobierno de España en diciembre de 2017.  
(Núm. exp. 661/000762)  
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO
- Moción por la que se insta al Gobierno a la adopción de determinadas medidas para garantizar el acceso a la vivienda de protección oficial (VPO) por parte de los colectivos con bajos recursos económicos.  
(Núm. exp. 661/000900)  
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA
- Moción por la que se insta al Gobierno a continuar mejorando el ferrocarril de ancho métrico entre Ferrol (A Coruña) y Gijón (Asturias).  
(Núm. exp. 661/000934)  
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA
- Moción por la que se insta al Gobierno a la adopción de determinadas medidas en relación con la recuperación y fomento de la infraestructura ferroviaria entre Madrid, Cuenca y València.  
(Núm. exp. 661/000952)  
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO
- Moción por la que se insta al Gobierno a contemplar determinadas actuaciones en el desarrollo del proyecto Cercanías 25 en la Comunidad de Madrid.  
(Núm. exp. 661/000985)  
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA
- Moción por la que se insta al Gobierno a incorporar en la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030, las infraestructuras de la movilidad incluidas en la Estrategia de Movilidad, de los ejercicios 2021 a 2023.  
(Núm. exp. 661/000998)  
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO VASCO EN EL SENADO (EAJ-PNV)

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

El señor PRESIDENTE: Buenos días, señorías. Se abre la sesión.

Ruego al señor letrado que proceda a la comprobación de los asistentes y anote las sustituciones.

*El señor letrado procede a la comprobación de los señores senadores presentes.*

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

Procede aprobar el acta de la sesión anterior. ¿Puede hacerse por asentimiento? (*Asentimiento*).

Queda aprobada.

Pasamos, pues, al debate de las mociones. Antes, quiero insistir en los tiempos. Hemos quedado en cuatro minutos para la defensa de la moción. En cuanto al turno de enmiendas, ya que algún grupo acumula muchas enmiendas —catorce y dieciséis—, rogamos que el tiempo no sea excesivo. Y para el turno de portavoces el tiempo también será de cuatro minutos.

En relación con el orden de debate de las mociones, será el siguiente: en primer lugar, la moción 985, del Grupo Socialista; en segundo lugar, la moción 900, también del Grupo Socialista; en tercer lugar, la moción 934, asimismo del Grupo Socialista; en cuarto lugar, la moción 998, del Grupo Vasco; en quinto lugar, la moción número 762, del Grupo Popular; y en sexto lugar, la moción número 952, también del Grupo Popular.

## DEBATIR

### — MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A CONTEMPLAR DETERMINADAS ACTUACIONES EN EL DESARROLLO DEL PROYECTO CERCANÍAS 25 EN LA COMUNIDAD DE MADRID.

(Núm. exp. 661/000985)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

El señor PRESIDENTE: Por tanto, comenzamos por la moción por la que se insta al Gobierno a contemplar determinadas actuaciones en el desarrollo del proyecto Cercanías 25 en la Comunidad de Madrid.

Tiene la palabra el senador proponente, José Cepeda.

El señor CEPEDA GARCÍA DE LEÓN: Muchas gracias, presidente.

Mis primeras palabras son de agradecimiento al portavoz de mi grupo, que me ha permitido, como senador madrileño, hacer la presentación de esta importante moción. Es una moción muy importante para nuestro grupo parlamentario porque, efectivamente, viene a impulsar un transporte ferroviario que para nosotros es esencial en la vida de millones de madrileños y madrileñas. Hablar del cercanías es hablar realmente de un servicio que garantiza la movilidad, reduce la congestión del tráfico y realmente genera un impacto extraordinariamente positivo en las condiciones medioambientales de los grandes núcleos urbanos.

El Grupo Socialista —y en este caso hay que reconocer también la sensibilidad del Ministerio de Transportes— quiere impulsar esta moción, que estoy seguro de que será también reconocida por el resto de los grupos, porque en tiempos de pandemia afecta de forma importante a la estabilidad de todas las infraestructuras, en este caso ferroviarias, afecta a la movilidad de millones de personas, como he dicho.

La red de cercanías es extraordinariamente importante para el conjunto del país. Hay que recordar que las cercanías transportan al 90 % de los usuarios del ferrocarril en España, y en este sentido los servicios ferroviarios de cercanías cobran un papel esencial. Tal y como exponemos en la moción, contribuyen a la descarbonización del transporte, a la descongestión del tráfico y, en general, a la mejora de la calidad del aire también en las ciudades. Pero si en términos generales cercanías es importante, en Madrid adquiere un papel extraordinariamente relevante. Quiero recordar que hay cerca de 750 000 viajeros que cada día utilizan este servicio y, al final, el servicio de cercanías en la Comunidad de Madrid es el que mayor incidencia tiene de toda España.

Nosotros queremos impulsar medios de transporte que combatan precisamente la contaminación atmosférica. Con otros gobiernos el servicio de cercanías en la Comunidad Madrid ha estado bastante infravalorado; prácticamente no ha tenido inversiones en los últimos tiempos y, lo que es más grave, en muchas ocasiones ha habido una notable reducción presupuestaria en gastos de mantenimiento y

conservación, y al final eso ha afectado de forma directa a la calidad del servicio. Cuando veíamos a miles de madrileños hacinados siempre recordábamos en esta y en otras comisiones que la merma de las aportaciones presupuestarias, ejercicio tras ejercicio, hacía que el servicio se resintiera de forma importante. Es cierto que con el nuevo Gobierno socialista ha habido una mejora continua y, desde luego, una influencia muy especial en la mejora del servicio, especialmente en el Corredor del Henares y en el sur metropolitano. En definitiva, queremos que a través de Cercanías 25 se le dé un impulso muy importante. Con esta moción queremos reforzar la puntualidad del servicio, mejorar la experiencia de los usuarios y la calidad general en la puntualidad, que se favorezca el acceso de más usuarios, que se profundice en la ejecución de los planes que estaban ya previstos y, por último, que se desarrolle algo que para nosotros también es muy importante, hablando de la Comunidad de Madrid y del Consorcio de Transportes: favorecer la intermodalidad con otros modos de transporte para favorecer la movilidad del conjunto de los madrileños.

Muchas gracias. (*Aplausos*).

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

Para la defensa de la enmienda presentada por el Grupo Popular, tiene la palabra el senador Rollán.

El señor ROLLÁN OJEDA: Gracias, señor presidente.

Qué inmensa alegría, señor Cepeda, verle en esta comisión; me imagino que por primera y última vez, porque, salvo error por mi parte, ningún senador madrileño forma parte de esta comisión. Por lo tanto, bienvenido sea.

La moción que ha presentado el Grupo Parlamentario Socialista bien podría ser una declaración institucional debido a los numerosos incumplimientos, bien por falta de voluntad política, bien, en la etapa más reciente del presidente Rajoy, debido a la extraordinaria situación de crisis económica que atravesó este país; y cuando se llevó a cabo la presentación por el ministro de Fomento, el señor de la Serna, de un plan de inversiones para nuestra región, en tan solo dos meses se presentó la moción de censura por el señor Sánchez, del Partido Socialista, y lógicamente se vio frustrado.

En mi segunda intervención, señor presidente, tendré oportunidad de detallar con mayor lujo de detalles, si se me permite la expresión, las especificaciones concretas para llevar la red de cercanías a muchos más municipios que a los que llega a día de hoy.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Rollán.

En el turno de aceptación o no de la enmienda, el senador Cepeda tiene la palabra.

El señor CEPEDA GARCÍA DE LEÓN: Muchas gracias, presidente.

Señor Rollán, también para mí es un placer poder hablar con usted en la Cámara Alta. Ver a un expresidente de la Comunidad de Madrid para mí es un placer, y es un honor poder debatir también sobre lo que afecta.

Lamentablemente, no es el caso de quien hasta hace tan solo unos días ostentaba la cartera precisamente de Transportes —también un expresidente—, el señor Garrido. Y por apretar el botón nuclear inmediatamente la presidenta Ayuso ha hecho saltar todo por los aires, obviando incluso todas las planificaciones previstas, que, por cierto, el expresidente Garrido había intentado compartir con nosotros.

Cuando veo la enmienda de adición que han querido hacer lo único que les puedo decir es que bienvenidas sean todas las adiciones posibles, pero lo mejor habría sido que, en vez de estar apretando botones nucleares, se hubieran dedicado a preocuparse primero de la vida de los madrileños y a implementar de verdad una política en serio, no en plan ruidoso y escandaloso, como últimamente están haciendo. Eso aporta muy poco a la vida de los madrileños, y proyectos como los que usted mismo propone a través de esta enmienda lamentablemente van a quedar en dique seco una vez más por estar intentando resolver cuitas y problemas personales de un Gobierno fallido, que es lo que realmente han sido estos dos años perdidos en la Comunidad de Madrid.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Entendemos que se rechaza la enmienda. ¿Es así? (*Asentimiento*).

Muchas gracias.

Pasamos al turno de portavoces.

Por el Grupo Parlamentario Mixto, no está el senador Sánchez-Garnica. Por el Grupo Nacionalista en el Senado, tiene la palabra el senador Cleries.

El señor CLERIES I GONZÁLEZ: Gracias, presidente.

A nuestro grupo todo lo que sea mejorar el transporte público en general le parece muy bien, pero aquí se habla de Cercanías 25 —ya nos lo presentarán algún día— y además de un conjunto de mejoras, y el portavoz socialista que ha intervenido ha dicho que con el Gobierno socialista se está mejorando. Pues yo le puedo decir que en Cataluña con el Gobierno socialista no hemos notado nada. Yo presenté una moción aquí, en el Pleno, hace un tiempo, y uno de los puntos se refería a cercanías de Cataluña, que es un desastre. Y es que si no quieres tener ninguna fiabilidad en llegar a tiempo al trabajo, vas en cercanías y tienes asegurado que no sabes ni el día ni la hora a la que llegas.

Por tanto, en esta moción nos vamos abstener, porque ya nos gustaría —y algún día he cogido cercanías aquí, en Madrid— tener en Cataluña estas cercanías.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Cleries.

Por el Grupo Parlamentario Izquierda Confederal, tiene la palabra el senador Fernández Rubiño.

Muchas gracias.

El señor FERNÁNDEZ RUBIÑO: Gracias, presidente.

Efectivamente, en Madrid llevamos años sufriendo el mal funcionamiento de un servicio esencial para la movilidad cotidiana dentro y fuera de la corona metropolitana, como es el cercanías de Madrid. Como se ha dicho, más de un millón de viajeros utilizan cercanías en días laborables, y los ciudadanos en la Comunidad de Madrid llevamos años sufriendo la prolongada falta de inversión, las externalizaciones y la falta de modernización en este modelo de transporte. El Estado ha incumplido sistemáticamente sus promesas en cuanto a inversión para las cercanías de Madrid desde el plan presentado en 2005, y podríamos debatir si tienen la culpa los gobiernos del PP o los gobiernos subsiguientes, del Partido Socialista, pero vamos camino de sumar ya veinte años de retraso en infraestructuras necesarias dentro y fuera del área metropolitana de Madrid.

Esta moción no deja de ser un brindis al sol. La vamos a votar a favor, pero nos gustaría que se concretara en políticas de quien tiene las competencias en este momento para llevar a cabo las cosas que persigue. Al fin y al cabo, la presenta el partido del Gobierno, el partido que tiene las competencias para hacer realidad cada uno de sus puntos, y no solamente eso. Al final, las mociones muchas veces se las lleva el viento, lo que necesitamos son hechos, y voy a recordar algunas actuaciones que nosotros concretamente presentamos en enmiendas a los Presupuestos Generales del Estado y que se podrían haber aceptado si realmente les preocupa la situación del cercanías en la Comunidad de Madrid.

Voy a leerlas, y con esto me doy por satisfecho en cuanto a esta intervención. Son las siguientes. Extensión de la línea C-7 a Mejorada del Campo y Velilla de San Antonio. Conexión de la línea C-3 con zonas empresariales. Ejecución de la ampliación de la línea C-4 a Agustín de Guadalix. Ejecución de la ampliación de la línea C-4 a Algete. Ejecución de la ampliación de la línea C-4 a Soto del Real. Ejecución de la ampliación de la línea C-4 a Torrejón de Velasco y Torrejón de la Calzada. Ejecución de la ampliación de la línea C-4 a Parla hospital. Ampliación de la línea C-5 a Villaviciosa Odón. Ampliación de la línea C-5 a Boadilla del Monte. Construcción de una estación de cercanías en el barrio de San Diego, en Puente de Vallecas, a la altura de la confluencia de las calles Monte Igueldo y San Diego. Habilitación para el uso habitual de viajeros del tramo de mercancías que conecta San Fernando con Chamartín, construcción de estaciones. Habilitación para el uso habitual de viajeros del *bypass* de Rebolledo. Modernización de los sistemas de ERTMS. Apertura de la estación de La Tenería, Pinto. Obra de remodelación de la estación de cercanías de El Soto, Móstoles. Construcción del paso a nivel o elevado para el acceso con seguridad en la estación de Santa María de la Alameda del puente que une la estación de las Juntas. Soterramiento de las vías del tren de Leganés Carrascal-Leganés Norte. Soterramiento de las vías de tren a su paso por Alcalá de Henares. Obras de accesibilidad en las estaciones de Alcalá y Alcalá-Universidad. Obras de accesibilidad en la estación de Recoletos. Y obras de accesibilidad de las estaciones de San Fernando y de Coslada.

Ojalá próximamente, más que mociones instando a mejorar el servicio de cercanías que, por supuesto, vamos a apoyar, veamos que todas estas actuaciones que fueron rechazadas en enmiendas a los presupuestos generales se convierten en una realidad. Entonces sí estaremos hablando de una mejora para la vida de los madrileños y de un servicio tan importante como es el de cercanías en la Comunidad de Madrid.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

Por el Grupo Parlamentario Vasco en el Senado, tiene la palabra la senadora Vaquero. (*Denegaciones*).

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

La señora BAILAC ARDANUY: Gracias, presidente.

No vamos a entrar en el fondo de la moción, pero sí vamos a aprovechar esta oportunidad para volver a formular una petición, que es la de poder conocer en profundidad, en detalle, a qué se refiere el plan Cercanías 25, del que a día de hoy solo conocemos su título, como ya se refirió en esta comisión hace casi un mes. En nuestro grupo estaremos encantadas de recibir en esta comisión la comparecencia del ministro de Transportes o del secretario de Estado para poder conocer en profundidad a qué se refiere este misterioso —déjenme decirlo así— plan Cercanías 25.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el senador Rollán Ojeda.

El señor ROLLÁN OJEDA: Gracias, señor presidente.

Señor Cepeda —buen amigo, por cierto, y lo digo públicamente—, el señor Rubiño ha indicado que esta moción no dejaba de ser un brindis al sol, y tiene toda la razón del mundo. La portavoz que me ha antecedido en el uso de la palabra ha indicado que esto era un misterio del que lo único que se conoce es el título. Yo no sé si este plan 25 será el número de escaños que va a cosechar su candidato, el señor Gabilondo, en la próxima cita electoral de la Comunidad de Madrid. Lo que queda manifiestamente claro, señor Cepeda, del Grupo Parlamentario Socialista, es que cuando ha habido un Gobierno del Partido Socialista en la nación, siempre, de manera sistemática, se ha estado castigando a los madrileños a todos los efectos, y desde luego el ámbito de las infraestructuras no ha sido una excepción.

Quiero destacar la importancia de la red de cercanías para la intermodalidad del transporte público, que tan brillantemente gestiona el Consorcio Regional de Transportes y en el que participan todos y cada uno de los municipios de la región y, de manera muy especial, todos y cada uno de los operadores que complementan esa oferta. En lo que se refiere a la red de cercanías, es vital, crucial, importantísima, con 9 líneas, 391 kilómetros de red, 95 estaciones red, así como 170 estaciones línea por las que circulan 1057 coches que realizan un total de 149,5 millones de kilómetros, y, como todos sabemos y en esta sala se ha indicado, no exenta de numerosas averías y retrasos. Quiero destacar que cercanías de Madrid —esto es algo muy importante— es el que realiza un mayor número de transportes, un mayor número de viajes en toda España; en concreto, 192 millones de viajes, 192 millones de viajes —recalco— que conforman, que nutren, que cumplimentan hasta los 1600 millones de viajes que se realizan al año en la Comunidad de Madrid. Esto pone de manifiesto el grado de fidelidad y compromiso por parte de los madrileños en el uso del transporte público, un transporte eficiente, un transporte limpio y un transporte accesible también desde el punto de vista económico. Y al hilo de las palabras del señor Cepeda quiero resaltar que en la pasada legislatura se incrementó desde 747 hasta 1100 millones de euros la aportación que el Gobierno de la Comunidad de Madrid efectúa para el sostenimiento, para que nos entendamos, para la subvención, y que todos los viajeros, sean de Madrid o vengan a Madrid, puedan tener un acceso muy económico.

Por lo tanto, en esta enmienda queremos concretar, que es justamente lo que falta, de ahí que propongamos que en la ciudad de Madrid se construyan tres apeaderos, concretamente en Recintos feriales, Imperial y O'Donnell. Por otro lado, resulta absolutamente vital la puesta en marcha del servicio del eje transversal. Asimismo, la ampliación de la red de cercanías a aquellos municipios que hoy no disponen de esa infraestructura tan importante, como San Agustín de Guadalix, Algete, Soto del Real, Mejorada del Campo, que ya ha sido citado anteriormente, Boadilla del Monte, Villaviciosa de Odón, Torrejón de la Calzada, Torrejón de Velasco, Griñón, así como la variante de Las Rozas y Majadahonda. Es importantísimo crear unas mesas de trabajo con aquellos ayuntamientos que tengan intención de llevar a cabo el soterramiento de las vías del ferrocarril al paso por su ciudad, que representa una herida en el casco, en muchas ocasiones infranqueable. Y, del mismo modo, poner en marcha una red de aparcamientos disuasorios, siguiendo las indicaciones del Consorcio Regional de Transportes. Y en materia de accesibilidad, que esta sea acordada con Cermi Madrid. También proponemos la mejora de la frecuencia en los CIVI.

Lo único que le ruego al portavoz del Partido Socialista es que tengan en consideración esta enmienda por el bien de los madrileños; si no —y termino ya, presidente—, la moción que han presentado será simple y llanamente para sacar una nota de prensa y dejar una vez más a los madrileños y a las madrileñas en el andén. (*Aplausos*).



El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.  
Para cerrar el turno de portavoces, tiene la palabra el senador Cepeda.

El señor CEPEDA GARCÍA DE LEÓN: Muchas gracias, presidente. Primero, quiero agradecer las palabras de todos los portavoces.

Con respecto a la mención que ha hecho, señor Cleries, posiblemente la diferencia que tenemos en Madrid, aunque la señora Ayuso está intentando competir en ese sentido con ustedes, es que al menos ha habido gobierno. Yo les recomendaría que se pusieran manos a la obra para que Cataluña no tuviera el desgobierno que lamentablemente tiene desde hace ya muchos años. Posiblemente, si tuviera un Gobierno estable, sensato, que se preocupara por los catalanes y pudiera conversar de tú a tú con el Gobierno de España a lo mejor podría conseguir mayores inversiones y mayor eficacia en la gestión de las administraciones públicas, que para eso está la política, no para hacer todo el día guerra de guerrillas. Pero, lamentablemente, estamos viendo que en Madrid la señora Ayuso sigue su camino: convoca elecciones cada dos por tres cuando ve que sus socios de Gobierno no le siguen a la zaga, y al final eso repercute negativamente.

Señor Rollán, le puedo garantizar que nosotros vamos a sacar algo más de 25 escaños. Lo que me genera alguna duda es si ustedes van a ser capaz de llegar al 69, que es lo que están buscando: 69 escaños. Eso sí, si lo encuentran en algún momento será, como todos los madrileños saben, en sintonía perfecta con la ultraderecha en Madrid. Por lo tanto, si ese es el camino que ustedes quieren desarrollar, que los madrileños tomen buena nota. Nosotros vamos a seguir trabajando por el interés general de la gente, no sé si con un señor soso, serio y formal, pero, desde luego, con un presidente que va a intentar trabajar por la vida de los madrileños, no por la vida propia, como hacen algunas. Y, desde luego, vamos a intentar impulsar lo que ya se está desarrollando, con el trabajo desde el Gobierno de España, a través, por ejemplo, del Mecanismo de recuperación y resiliencia, a través de los fondos Next Generation, que ya vienen en los propios Presupuestos Generales del Estado. Hablamos de un importe de 134,38 millones de euros para este año, para 2021, y para los próximos cuatro años hay presupuestados 268,72. Y esto es para el interés general de los madrileños.

Quiero mencionar también los contratos. Se ha desarrollado alguna licitación para comprar 211 trenes de cercanías, de gran capacidad, y 6 trenes alpinos en la C-9 de cercanías, que precisamente va a conectar la localidad de Cercedilla con los puertos de Cotos y de la Sierra de Guadarrama. Y hay numerosísimas iniciativas, por ejemplo, en el Plan de cercanías de Madrid, con numerosísimas inversiones con las que ya se está mejorando la accesibilidad, por ejemplo, en las estaciones de Getafe, en el Sector 3, La Serna, Majadahonda, Móstoles, El Soto, Leganés o Fuenlabrada.

Esta es la realidad, señor Rollán. Pero ustedes no están en esto, ustedes no están en preocuparse de la vida de los madrileños. Ustedes están intentando utilizar las instituciones para hacer una guerra de guerrillas constante; y lo siento, pero el señor Cleries, con todos mis respetos, me lo ha dejado, como diría aquel, en suerte. La realidad es que ustedes están en una confrontación continua con el Gobierno de España, y la confrontación continua en las administraciones —lo siento mucho— no tiene una visión evidente de un beneficio para la inmensa mayoría de los madrileños. Ustedes están en otra etapa, en otra estación. ¿Y quiere que le diga una cosa? Como sigan así, no es que no vayan a llegar al 69, es que se les va a pasar el tren del progreso y de la evolución que está esperando Madrid.

Muchas gracias. *(Aplausos)*.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

— MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A LA ADOPCIÓN DE DETERMINADAS MEDIDAS PARA GARANTIZAR EL ACCESO A LA VIVIENDA DE PROTECCIÓN OFICIAL (VPO) POR PARTE DE LOS COLECTIVOS CON BAJOS RECURSOS ECONÓMICOS.

(Núm. exp. 661/000900)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

El señor PRESIDENTE: Debatida la primera moción, pasamos a la segunda, por la que se insta al Gobierno a la adopción de determinadas medidas para garantizar el acceso a la vivienda de protección oficial por parte de los colectivos con bajos recursos económicos.

Para la defensa de la moción, tiene la palabra la senadora Moreno Duque.

La señora MORENO DUQUE: Gracias, presidente.

Tal y como recoge la justificación de esta moción, el real decreto por el que se regula el Plan estatal de vivienda intenta abordar la problemática de la despoblación rural con un programa específico de ayuda a los jóvenes, que se traduce en 10 800 euros para la compra de su primera vivienda en municipios de menos de 5000 habitantes. Pero nuestro grupo parlamentario entiende que la despoblación rural no solamente afecta al pequeño municipio, sino también a los municipios en el tramo poblacional entre los 5000 y los 10 000 habitantes. Por eso está más que justificado el primer punto de nuestra moción.

Y en el segundo pedimos que el Gobierno limite la posibilidad de que las viviendas de VPO puedan tener un precio superior a las viviendas de mercado. Eso es lo que está pasando, porque en doce provincias no se actualizan los coeficientes que se aplican a los módulos básicos, que son los que recogen el precio de la VPO. Es verdad que la vivienda de protección oficial, conocida como VPO, es la opción natural para el acceso de personas o familias con bajos recursos a la propiedad de un inmueble a un precio relativamente asequible comparado con los determinados por mandatos del mercado. Evitar la especulación ha sido siempre el principal objetivo tanto de los gobiernos centrales como de los gobiernos autonómicos, y aunque sea una posibilidad que no pueda eliminar el Gobierno central, que al menos la pueda limitar condicionando las ayudas que se den a las comunidades autónomas —esas ayudas que gestionan las comunidades autónomas, pero que cuelgan de fondos del ministerio— a que las comunidades actualicen sus módulos básicos, que son los que recogen el precio de la Administración.

Creo que los dos puntos de la moción son de lo más razonable, y esperamos contar con el apoyo de todos los grupos parlamentarios.

Nada más, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senadora Moreno.

A esta moción se ha presentado una enmienda del Grupo Popular, que va a defender el senador Silván.

El señor SILVÁN RODRÍGUEZ: Muchas gracias, presidente.

Señorías, el Grupo Parlamentario Popular presenta una enmienda de adición a esta moción, una enmienda que complementa y añade certeza y certidumbre a la moción presentada, garantizando un tratamiento financiero, económico, más proporcional, más equitativo al aumento del ámbito territorial que en la propia moción se recoge. Compartimos el objetivo de facilitar el acceso de nuestros jóvenes a la vivienda en el entorno rural, pero al mismo tiempo lo consideramos insuficiente, falto de concreción presupuestaria, y en ese sentido entendemos que la moción debe ser completada con la prueba del algodón, es decir, concretando esa voluntad política en financiación, en presupuesto, para facilitar el acceso a la vivienda. Y esa prueba del algodón consiste en que se incrementen las ayudas del Plan estatal de vivienda de forma proporcional al aumento de los municipios, pasando de 5000 a los de 10 000 habitantes. En definitiva, si se aumenta el número de municipios, deben aumentarse en la misma proporción las ayudas que el Plan estatal de vivienda recoge para facilitar el acceso de nuestros jóvenes a la vivienda en el entorno rural.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador.

Para la aceptación o no de la enmienda, tiene la palabra la senadora Moreno Duque.

La señora MORENO DUQUE: Gracias.

Señoría, aunque compartimos la idea de que los presupuestos de vivienda tienen que incrementarse —es más, se van a incrementar en más de un 300 %—, sabe usted que los recursos se fijan en el primer convenio que se celebra con cada una de las comunidades autónomas, y es allí donde se determinan los recursos que van a cada comunidad autónoma, pero son las comunidades las que establecen los criterios de reparto respecto de los programas específicos y concretos que están dentro del Plan de vivienda. Luego, aunque compartimos la idea inicial del incremento de recursos, no podemos aceptar su enmienda en los términos en que usted la plantea porque no sería nunca una competencia del Gobierno central. Son las comunidades autónomas las que establecen las cantidades que van a cada programa específico, sujeto a los convenios que firman con el Gobierno central. Sabe usted que esos repartos dentro de los distintos programas se hacen mediante acuerdos bilaterales con el ministerio. Entonces, aun compartiendo la idea de incremento presupuestario en materia de vivienda, y ya dijimos en el debate presupuestario que va a ser el mayor incremento de la historia en políticas de vivienda, no podemos aceptar la enmienda en los términos en los que el Grupo Popular la presenta.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senadora.

Pasamos al turno de portavoces.

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

Por el Grupo Parlamentario Nacionalista en el Senado, tiene la palabra el senador Cleries.

El señor CLERIES I GONZÁLEZ: Gracias, presidente.

Me sabe mal que no esté el señor Cepeda, porque para hablar de Madrid se ha de ir a Cataluña, lo que quiere decir el poco tema que tiene en Madrid el Partido Socialista; y, aparte, una falta de respeto a las instituciones de Cataluña y al Gobierno de Cataluña. Lo que pasa es que él no está aquí. Qué lástima. Ha venido para decir cuatro improperios y después se ha ido. Y lamento que no se le haya llamado la atención, porque no tenía nada que ver con el tema en cuestión.

Vemos una segunda moción del Grupo Socialista, y se ve que el Gobierno gobierna tan bien, que lo ha de hacer a través del grupo parlamentario, porque es sorprendente que tengan que cambiar los temas de vivienda a través de una moción del grupo parlamentario. Que el señor Ábalos se espabile un poco y lo haga directamente, ¿no? Yo creo que si un Gobierno gobierna no necesita al grupo parlamentario para que le resuelva los temas. O será que ustedes no tienen tema.

Como el tema nos parece bien, vamos a votar que sí, pero lamentamos que el Gobierno no gobierne y que lo tenga que hacer a través de su grupo parlamentario.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Cleries.

Por el Grupo Parlamentario Izquierda Confederal, tiene la palabra la senadora González Modino.

La señora GONZÁLEZ MODINO: Gracias, presidente.

Me alegro de tener un debate sobre vivienda en esta comisión, porque en las dos o tres sesiones anteriores hemos hablado de un problema desde mi punto de vista ficticio, como es el derecho a la propiedad, que no está en riesgo en ningún caso, y así ha sido reconocido por la cordura de la mayoría de esta Cámara. Y creo que esa misma cordura de la mayoría de esta Cámara estará en convenir que el problema real, el problema que existe, es el problema de acceso a la vivienda, el problema del derecho a la vivienda. Por eso, poder intercambiar ideas sobre este tema nos parece particularmente interesante.

Queremos señalar cuatro ideas, senadora Moreno. Evidentemente, el problema de la vivienda está principalmente entre las personas más jóvenes, donde es mucho más evidente. Según el Consejo de la Juventud en sus estudios del Observatorio de Emancipación de 2019 —he tomado esa fecha porque era nuestra vida, que ahora se llamará la antigua normalidad, hasta ese momento—, los jóvenes deberían gastar hasta el 94 % de su sueldo en el alquiler para poder vivir solos. Eso, en 2019. Dos años después, y con la pandemia y la crisis económica, todos los problemas en materia de vivienda se han agravado. Los trabajos precarios y temporales lastran las posibilidades de futuro para las personas jóvenes, y por supuesto para la adquisición o el alquiler de una vivienda, y veremos lo que nos queda cuando terminen los ERTE y conozcamos con certeza las consecuencias de la ralentización de la economía.

La segunda idea es la vivienda en el mundo rural, un tema del que casi nunca se habla, con lo cual también agradecemos que se ponga el foco en esa cuestión, porque la vivienda también es un derecho en el mundo rural, no solo en los núcleos urbanos. Nos parece un acierto incentivar la construcción y la puesta a disposición de viviendas de protección oficial en el mundo rural, lo que además puede servir como reactivación de las economías locales.

Consideramos que la política de vivienda —esta es la tercera idea— es una política estructural y global. La burbuja de la construcción trajo consigo un gran número de puestos de trabajo en el sector y se centró en las grandes ciudades, en las zonas urbanas y en la costa. Este modelo de desarrollo, a nuestro juicio insostenible, tiene consecuencias también en el medio rural, y la primera es la despoblación. Por eso pensamos que es necesaria una apuesta integral por la vivienda, y concretamente por la vivienda protegida también como lucha contra la despoblación y forma de fijar la población en el territorio. El medio rural se caracteriza en muchas ocasiones por estar despoblado, envejecido y masculinizado, y es necesaria una política adecuada de vivienda con carácter global y estructural para revertir esta realidad. Es importante ampliar los recursos económicos y los instrumentos legales destinados a satisfacer el derecho a la vivienda, y así debe reflejarse en el nuevo modelo competencial. Las comunidades autónomas deben tener mayor autonomía para diseñar y sufragar una política de vivienda destinada a la mayoría social. Eso es un desiderátum. Nos gustaría que el enfoque de esta política de vivienda contemplara también este aspecto.



Y, por último, la perspectiva de género. Si acceder a una vivienda protegida es difícil, si se vive en el medio rural es todavía más difícil, y si encima se es mujer se multiplican las dificultades. La mujer en general está en una posición desfavorable y en el medio rural está en una posición todavía más desfavorable que las mujeres que vivimos en zonas urbanas. Por eso nos parece que en este caso es interesante que todas las políticas de vivienda tengan también una perspectiva de género en la que se tenga en cuenta las especiales dificultades que sufren las mujeres por el hecho de serlo y por sus especificidades sociales, laborales y económicas.

La posición del Grupo Izquierda Confederal es favorable a esta moción. Muchas gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

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

La señora VAQUERO MONTERO: Muchas gracias, presidente.

La moción que plantea el Grupo Socialista sobre vivienda de protección oficial aborda básicamente tres temas concretos: la regulación del precio de la vivienda protegida en relación al precio del mercado, el acceso de las personas jóvenes a la compra de la vivienda en propiedad y la despoblación en zonas rurales. La vivienda es un derecho, un derecho subjetivo en Euskadi en aplicación de la Ley de vivienda del 2015, y así, la regulación sobre vivienda y los diferentes programas deben orientarse a garantizar la igualdad de oportunidades y el derecho a una vivienda digna a todas las personas, garantizando la protección a las más vulnerables. Euskadi desarrolla su política de vivienda atendiendo al artículo 10 del Estatuto de Guernica, que le reconoce competencia exclusiva sobre esta materia, incluido el fomento y la promoción de la construcción de viviendas. Tal y como he dicho antes, el marco regulador y de actuación para Euskadi es la Ley de vivienda de 2015, y una de las principales novedades que incorporó fue el derecho subjetivo a la vivienda, derecho exigible ante los tribunales y derecho que puede ser satisfecho por la Administración mediante la puesta a disposición de una vivienda o alojamiento en alquiler o mediante una prestación económica que ayude al pago de este. Así la legislación vasca hace una apuesta firme por el alquiler, destinando a tal fin los recursos públicos. La ley estableció un mínimo del 80 % en el momento de su aprobación y la obligatoriedad a partir del 2020 de que las promociones públicas de vivienda fueran destinadas al cien por cien a la vivienda en alquiler. Por lo tanto, en Euskadi, desde las administraciones públicas no está permitido construir, si no es en alquiler.

Compartimos lo planteado en la moción en cuanto a la necesaria actualización de precios en relación a los precios del mercado y a la situación de las personas que acceden a la vivienda, como no podría ser de otra manera. Así, el Gobierno vasco va a actualizar mediante orden el precio de VPO en venta para las promociones privadas, va a bajar las tasadas y va a mantener las de alquiler social, atendiendo, como no puede ser de otra manera, a la realidad y la situación de los ciudadanos y las ciudadanas de Euskadi. Sin embargo, en nuestro grupo seguimos insistiendo en que desde las administraciones públicas el mejor y más justo modo de garantizar el derecho a la vivienda es que el cien por cien de esos recursos sea dedicado a viviendas de protección oficial que se destinen a alquiler. Así lo entendemos y así lo desarrolla el Gobierno vasco, y lo plasmará en el Plan director de vivienda 2021-2024, donde, atendiendo a la competencia exclusiva en materia de vivienda que ostenta la comunidad autónoma vasca, los recursos y esfuerzos en política de vivienda van a dirigirse a ampliar el parque de vivienda en alquiler, bien promoviendo vivienda pública, bien diseñando políticas para sacar al mercado público el alquiler de viviendas vacías.

En relación con la segunda parte de lo que se solicita en la moción, el cambio de 5000 a 10 000 habitantes, entendemos que la situación es diferente en cada comunidad autónoma, como en Euskadi, donde la gran mayoría de los municipios están en esa franja entre 5000 y 10 000 y no tienen problemas de despoblación. Por tanto, habría que atender también a las diferentes situaciones y que fueran las comunidades autónomas las que, teniendo en cuenta la situación de población o despoblación de sus municipios, pudieran regular esta materia.

Termino diciendo que, por todos los motivos antes dichos, y porque entendemos que la competencia es de la comunidad autónoma vasca, nuestro grupo se va a abstener en esta moción.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

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

La señora BAILAC ARDANUY: Gracias, presidente.

Para evitar la despoblación del mundo rural, a la que se refiere esta moción, creemos que debemos generar buenas condiciones de vida y oportunidades para la gente joven precisamente. Y anclar a la población joven en las zonas rurales pasa por muchas medidas no únicamente en clave de vivienda. Pasa también por garantizar el acceso a los servicios públicos básicos y por generar oportunidades laborales para que los jóvenes puedan desarrollar sus proyectos vitales en el mundo rural. Y también pasa por tener unas infraestructuras dignas y sostenibles que, como hemos dicho aquí en muchas ocasiones, multipliquen las oportunidades de los jóvenes y las jóvenes en el mundo rural. Que se lo digan a los jóvenes de Les Garrigues, que han tenido que elegir entre carreteras de peaje o la insegura N-240; que se lo digan a los jóvenes del Pirineu, que tienen la N-230 y la N-260, que son algunas de las vías más peligrosas en Cataluña; o que se lo digan a los jóvenes de La Segarra y de l'Urgell, que quieren usar el tren para estudiar en Lleida y no pueden.

Dicho esto, y entrando en el ámbito de la vivienda, nos parece que debemos dejar atrás años, décadas de políticas que han entendido la vivienda como un bien de mercado y que nos han dejado a años luz de las políticas de vivienda europeas, que nos han dejado a años luz de tener un parque de vivienda pública suficiente para garantizar el derecho a la vivienda como derecho fundamental. Como dicen en el Sindicato de Llogateres, estamos a las puertas de una crisis de acceso a la vivienda sin precedentes y necesitamos soluciones de gran alcance. Y por supuesto que hay que aumentar la oferta de vivienda pública, pero a la vez hay que limitar la especulación del mercado privado limitando los precios de los alquileres. Cuando se aborda la cuestión de garantizar el acceso a la vivienda de las personas jóvenes en el mundo rural, de garantizar el acceso a la vivienda de los colectivos de renta media-baja, nosotros pedimos que se regulen los precios de los alquileres, como se ha hecho en Cataluña o en Holanda, para dar más protección a los inquilinos y garantizar de una vez por todas el derecho a la vivienda.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senadora Bailac.

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el senador Silván Rodríguez.

El señor SILVÁN RODRÍGUEZ: Muchas gracias, presidente.

Se hablaba en la anterior moción de brindis al sol, y creo que también va a ser la expresión sobre la que va a girar esta moción. ¿Por qué? Porque es un auténtico brindis al sol lo que la moción del Grupo Parlamentario Socialista pretende. El objetivo —lo dije antes— es absolutamente compartido, ¿cómo no? Facilitar el acceso a la vivienda a nuestros jóvenes. ¿Dónde? En el entorno rural —también, por supuesto, en el entorno urbano—. ¿Cómo? Ahí es donde ese brindis al sol falla y por lo que yo hablaba en mi primera intervención de la prueba del algodón. ¿Por qué? Porque la financiación es necesaria, absolutamente necesaria, y en ese sentido lamentamos la posición del grupo proponente, del Grupo Parlamentario Socialista, en relación a completar —en este caso, a no completar— ese objetivo. Excusas de mal pagador, en definitiva. Fíjense en la incoherencia. Nosotros estamos hablando de incrementar el Plan estatal de vivienda en la misma proporción en la que en la moción se recoge, que pasemos de municipios de 5000 habitantes a municipios de 10 000 habitantes. Plan estatal de vivienda. Es verdad que hay una competencia compartida con las comunidades autónomas, pero el que marca esas directrices es el Estado. Parece que cuando vienen bien dadas y hay que sacar pecho, es el Gobierno de España, pero cuando hay que trasladar medidas que no son del todo satisfactorias —y en este caso los presupuestos de las comunidades autónomas distan mucho de la cuantía del presupuesto del Estado—, entonces dicen: No, la competencia es de las comunidades autónomas. En todo caso, es una competencia compartida y es necesario que si la propia moción recoge un incremento poblacional, un incremento territorial, recoja también ese incremento presupuestario.

Por otro lado, es una moción que también presenta en sí misma otra incoherencia —parece que ustedes han entrado en bucle—, porque el decreto del Plan estatal de vivienda ha sido modificado en el mes de diciembre pasado, y dos o tres meses después —hoy— presentan una modificación a una modificación. Insisto, parece que ustedes han entrado en bucle para no atender al problema fundamental, que es facilitar ese acceso a la vivienda.

En el Grupo Parlamentario Popular entendemos absolutamente necesario que haya medidas dirigidas a facilitar el acceso de nuestros jóvenes a la vivienda en el entorno rural, pero eso queda absolutamente cojo. A la parte de la ecuación vivienda es necesario añadir empleo: empleo más vivienda, igual a fijar población en un entorno rural; y cuando hablamos de nuestros jóvenes, con todo lo que ello conlleva en el desarrollo de los proyectos de vida. Y, por supuesto, en esa misma línea en el Partido Popular reclamamos políticas de empleo que supongan ese atractivo necesario para que nuestros jóvenes retornen y vuelvan a nuestras zonas rurales. Repito que la ecuación empleo más vivienda es la que nosotros defendemos y

reiteramos. En definitiva, pedimos concreción en el planteamiento de la moción, y esa concreción tiene unos apellidos claros: unas partidas presupuestarias que atiendan precisamente a ese objetivo. ¿De dónde se van a obtener esos fondos necesarios para facilitar el acceso a la vivienda? Por supuesto que estamos de acuerdo en ello, pero ¿dónde tenemos esos fondos? ¿Qué modificaciones presupuestarias plantea el proponente de la moción para financiar el objetivo que compartimos con ustedes? Es precisamente esa financiación la que echamos en falta, es precisamente esa financiación la que reclamamos para que la verdadera prueba del algodón, la voluntad política, se convierta en una realidad en el territorio y muy especialmente en el ámbito rural, que es el objetivo de la moción.

Muchísimas gracias. (*Aplausos*).

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Silván.

Para cerrar el turno, por el Grupo Socialista, tiene la palabra la senadora Moreno Duque.

La señora MORENO DUQUE: Gracias, presidente.

Antes de fijar la posición de grupo, me gustaría saber si el Grupo Popular va a apoyar o no la moción. ¿Apoyará la moción?

El señor SILVÁN RODRÍGUEZ: Señor presidente, cuando se vote, el Grupo Popular lo trasladará. ¿Por qué plantea esa pregunta? ¿Porque en función de la votación va a hacer una intervención u otra?

El señor PRESIDENTE: Por favor, señorías.

La señora MORENO DUQUE: Por agradecerle el voto a favor, señor senador. Porque ahora habla de incremento en el presupuesto de vivienda, cuando lo único que hicieron ustedes durante su Gobierno fue recortar en política de vivienda, que redujeron a la mínima expresión. Y es que ustedes, efectivamente, la conciben solamente como un bien de mercado y nosotros entendemos que tiene una doble naturaleza: una naturaleza social, pero también económica. Este es un problema complejo que no admite soluciones sencillas, por eso el problema de acceso a la vivienda no se soluciona única y exclusivamente con las promociones y el alquiler. Las viviendas de protección oficial no son viviendas concebidas para el alquiler, sino que permiten el acceso a la propiedad de un inmueble a un precio relativamente asequible; a la propiedad, que es otra forma de facilitar el acceso a las familias de renta baja, que muchas veces se encuentran desamparadas porque no pueden acceder a la vivienda social ya que se exceden en los ingresos. No sé si saben ustedes que en la mayoría de los supuestos para acceder a una vivienda social se exige no superar dos veces el IPREM. Bien, en una familia mileurista en la mayoría de los casos se supera dos veces el IPREM y no pueden acudir a la vivienda social. Y por la misma causa tampoco pueden acudir a las ayudas sociales para pagar el alquiler de esas nuevas promociones que serán destinadas al alquiler asequible. Entonces, necesitan una tipología de vivienda distinta, como la VPO, esa que —¿cómo decirlo?— se cargó directamente, en esos términos, el Partido Popular, además con carácter retroactivo, eliminando la subsidiación de los precios de los préstamos cualificados, perjudicando solo en mi tierra, en Extremadura, a más de 85 000 familias que tenían claro qué era lo que iban a pagar cada mes en su cuota hipotecaria; y ustedes en 2013 eliminaron esa parte de la ayuda a la VPO con carácter retroactivo. Y ahora piden más presupuesto para la VPO. Bien, yo estoy diciendo, señor senador, que va a haber más presupuesto en vivienda, pero usted está vulnerando la competencia que tienen las comunidades autónomas a la hora de establecer los repartos dentro de los distintos programas que se incluyen en ese convenio que se firma por cada comunidad autónoma con el ministerio.

Es que es competencia exclusiva de las comunidades autónomas. El Gobierno central lo único que puede hacer es limitar la posibilidad de que eso ocurra, de que en 12 provincias la VPO tenga un precio superior a la vivienda libre porque hay muchas comunidades autónomas que llevan una década sin actualizar los coeficientes que se aplican al módulo básico.

Todo lo que planteemos aquí que vaya en contra de ayudar a estas familias va en contra de fijar la población en el territorio rural. Nosotros también entendemos que además de la vivienda, por supuesto, se necesita empleo, pero ahora estamos hablando de vivienda. ¿Sí o no? De eso se trata. ¿Sí o no apoyan la moción? ¿Sí o no a facilitar el acceso a la vivienda a las familias más vulnerables y a los jóvenes con menos recursos?

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

- MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A CONTINUAR MEJORANDO EL FERROCARRIL DE ANCHO MÉTRICO ENTRE FERROL (A CORUÑA) Y GIJÓN (ASTURIAS).  
(Núm. exp. 661/000934)  
AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

El señor PRESIDENTE: Iniciamos el debate de la moción número tres, del Grupo Parlamentario Socialista, por la que se insta al Gobierno a continuar mejorando el ferrocarril de ancho métrico entre Ferrol (A Coruña) y Gijón (Asturias).

Para la defensa de la moción, tiene la palabra el senador Mogo Zaro. *(Pausa).*

¿Quién va a intervenir? *(El señor Aragón Ariza: Ha salido un momento de la sala). (Pausa).*

El señor MOGO ZARO: Disculpe, señor presidente, y disculpen, señorías, pensé que tenía un poquito de margen y me ausenté un segundo. Disculpen otra vez.

El Grupo Socialista trae una moción a esta sesión que pretende claramente el respaldo a la modernización de un tren importante para dos comunidades autónomas, dos provincias gallegas, Lugo, A Coruña y también para Asturias. Se trata de un tren que adecuadamente reformado en su estructura, sus infraestructuras y razonablemente organizado en sus frecuencias debería ser una alternativa a un transporte terrestre que, en su mayoría, se lleva a cabo con vehículo privado. Estoy hablando de un transporte que circula aproximadamente en 300 kilómetros lineales y que atraviesa, por ejemplo, una comarca, A Mariña de Lugo, que es la mía, y que tiene prácticamente 100 000 habitantes. Puede dar servicio en esta comarca, por ejemplo, al traslado a centros hospitalarios, a centros educativos, a mercancías y también tener un uso turístico.

Ha sufrido un abandono de varios años, durante la última década, lo que ha provocado un importante e injustificable deterioro. Han comenzado las mejoras en refuerzos de personal, en mejoras de los vehículos y también algunas mejoras significativas en las estaciones, y el Grupo Socialista cree que ha llegado el momento de llevar a cabo un impulso adelante, un impulso enmarcado en una parte la red transcantábrica de ferrocarril, que conecte con frecuencias debidas y, como dice la moción, que no solo que mejore los aspectos que tienen que ver con la infraestructura viaria, sino que se avance en la medida en que superemos la situación sanitaria actual y se recuperen las frecuencias y, por tanto, que forme parte de la modernización que está experimentando el ferrocarril en Galicia en los últimos dos años.

En 2021 llegará el AVE a Galicia. Mañana hay un encuentro entre los dos Gobiernos, que contará con la presencia del ministro de Transportes, en el que se van a concretar sin duda estas mejoras, entre otros aspectos de infraestructuras, en el ferrocarril. La provincia de Lugo salió muy beneficiada en los Presupuestos Generales del Estado con una inversión para la conexión con la red de alta velocidad entre Lugo y Orense superior a los 500 millones de euros, una inversión histórica de mejora, modernización y electrificación de la vía. Apostamos claramente por mejorar también este tren que circula durante un recorrido de 300 kilómetros y que no solo tiene un aspecto turístico, como decía antes, sino que puede ser una alternativa al transporte terrestre en unas comarcas que no están en las mejores condiciones de comunicación y de infraestructuras.

Llegará el momento de hablar de las enmiendas, pero he de decir que no ha sido posible transaccionar. En cualquier caso, la voluntad del Grupo Socialista es respaldar al Gobierno en la tarea.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría. A esta moción ha presentado una enmienda el Grupo Parlamentario Popular.

Para su defensa, tiene la palabra el senador Bernabé Pérez.

El señor BERNABÉ PÉREZ: Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, el Grupo Popular hacemos la propuesta de una enmienda de adición, con un único punto con el siguiente texto: «Asimismo, se insta al Gobierno a que se detallen los plazos de ejecución y situación actualizada de todas las actuaciones que se van a realizar sobre el ferrocarril de ancho métrico Ferrol-Gijón, que tengan su reflejo en los Presupuestos Generales del Estado con sus correspondientes partidas presupuestarias para su ejecución y que se recuperen los servicios y las frecuencias horarias anteriores al inicio de la pandemia.» Es decir, que son tres puntos muy concretos: el primero, que se incluyan las inversiones específicas en los Presupuestos del Estado, para que se pueda dar cumplimiento a los objetivos que persigue esta moción; el segundo, que se fijen los plazos temporales predeterminados

para que se ejecuten y, el tercero, que se repongan los servicios y frecuencias horarias previos a la situación de la COVID.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

Para aceptar o rechazar la enmienda, tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.

El señor MOGO ZARO: Sí gracias, presidente.

No podemos aceptar la enmienda tal y como la formula el Grupo Popular.

Nosotros hemos trasladado una enmienda, una propuesta transaccional, que recogía los elementos que contenía la propuesta del Grupo Popular, pero con algunos matices importantes, y es que recuperar las frecuencias de antes de la pandemia significa entender que la hemos superado y, lamentablemente, no ha sido así; las frecuencias no son las mismas, y la vida social y las comunicaciones siguen condicionadas fuertemente por aquella.

Además, atendiendo a la voluntad del Gobierno, que es la mejora y modernización del tren, proponíamos incluir una referencia clara al compromiso presupuestario y a la planificación plurianual de las inversiones recogidas en los presupuestos generales del 2021. Creemos, dicho sin hostilidad, que esto responde a una estrategia del Partido Popular en Galicia, porque nuestra generosidad y disposición a recoger el sentido de la enmienda estaba ahí y no se entiende su rechazo.

Lamentablemente, no podemos aceptar la enmienda del Partido Popular tal y como se propone porque no tiene sentido y no cabe en una interpretación razonable de las inversiones.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

Iniciamos el turno de portavoces.

¿Grupo Parlamentario Mixto? (*Pausa*).

¿Grupo Parlamentario Nacionalista? (*Denegaciones del señor Cleries i Gonzàlez*). No interviene.

Por el Grupo Parlamentario de Izquierda Confederal, tiene la palabra la senadora González Modino.

La señora GONZÁLEZ MODINO: Gracias, presidente.

Intervendré con brevedad para explicar el posicionamiento del Grupo de Izquierda Confederal, que es favorable a la iniciativa que plantea el Grupo Socialista, básicamente por empatía con gallegos y asturianos, gallegas y asturianas. En este sentido, en algún momento también nosotros pediremos esa misma empatía hacia las y los andaluces cuando presentemos alguna iniciativa en relación con nuestras necesidades en materia de ferrocarril.

No sé si hay muchos o pocos senadores de Madrid en la comisión, pero andaluces somos unos pocos, probablemente porque necesitamos mucho el ferrocarril y porque se ha invertido muy poco en los últimos años. Quizá por eso estamos aquí, porque es una de nuestras prioridades, sin ninguna duda.

En cualquier caso, y para no divagar, el Grupo de Izquierda Confederal va a votar a favor de esta iniciativa del Grupo Socialista.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senadora.

¿Grupo Parlamentario Vasco? (*Denegaciones de la senadora Vaquero Montero*). No va a intervenir.

Por el Grupo Parlamentario Esquerra Republicana, tiene la palabra el senador Rufà.

El señor RUFÀ GRÀCIA: Buenos días.

Mi primera intervención en esta comisión se centrará en un tema importante, el del transporte. Hace poco, en esta misma comisión, el Partido Socialista ha pedido un refuerzo para mejorar la red de cercanías por su capacidad, por su autoconexión y para mejorar la conectividad entre diferentes zonas de la Comunidad de Madrid, pero vemos que tienen abandonadas dos comunidades como son la asturiana y la gallega.

Si miramos la página web de Renfe vemos que solo hay dos trenes que salen de Ferrol a Gijón cada día y los fines de semana solo uno, con una duración del trayecto de 7 horas y 48 minutos, y de 8 horas y 54 minutos; por tanto, casi es más rápido ir por el camino de Santiago de Compostela, andando, que no coger el tren FEVE.

En cualquier caso, en relación con la moción, a nosotros no nos preocupa que se mejore, que se añada o que se desbroce. Desde nuestro punto de vista es lo lógico porque no puede pasar el tren por una vía en



malas condiciones, como las que tenemos en Cataluña, en las que no se está actuando. Les citaré como ejemplo las de Reus, Caspe, pasando por Móra o Gandesa, Falset, Marçà, la que va simplemente de Reus a Lleida, pasando por mi pueblo, La Selva del Camp o por La Plana-Picamoixons, acabando en Lérida. Son líneas desastrosas con pocos mantenimientos.

Sin embargo, no es una moción sencilla porque aquí se le añaden 2 000 000 de euros. Por tanto, antes de explicitar nuestro voto, queremos preguntar de dónde van a sacar estos 2 000 000 de euros. ¿Es que el Partido Socialista tenía previstos estos 2 000 000 de euros en mantenimiento de ADIF o en infraestructuras antes de presentar los Presupuestos Generales del Estado? ¿Es que se van a quitar esos 2 000 000 de euros de otras instalaciones de ADIF en otras partes del Estado? Lo tendrían que aclarar. Lo que no puede ser es que se aprueben unos Presupuestos Generales del Estado en el mes de diciembre y que ahora nos pongan una partida aquí de 2 000 000, que seguro que es más que necesaria, porque viendo los horarios y lo que tardan los trenes para ir de Ferrol a Gijón, si puedo voy andando, de verdad. Y no sé el precio porque no lo he querido mirar para no escandalizarme. En cualquier caso, repito ¿de dónde van a sacar estos 2 000 000 de euros? Estoy seguro de que el Estado los puede sacar de muchos sitios, pero nosotros no queremos que se saquen de partidas que afecten a otros territorios que también tienen las vías férreas en malas condiciones. Por tanto, le pediría al senador proponente de la moción —que realmente está muy bien— que nos diga de dónde van a sacar estos 2 000 000 de euros, que analicen un poco mejor en qué se van a gastar, cómo van a recuperar los horarios y por qué no se ponen más trenes ya —en Madrid las frecuencias son más altas— o sea, pasar de dos trenes a las 08:20 de la mañana, que tardan 7 horas y poner alguno más. En este sentido, creo que no es necesario venir al Senado a presentar una moción como esta.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Rufá.

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el senador Bernabé Pérez.

El señor BERNABÉ PÉREZ: Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, esta moción es un brindis al sol del Partido Socialista, un intento de lavar su mala conciencia y también su mala imagen ante los lucenses por haber votado hace apenas tres meses en contra de las enmiendas que presentó el Grupo Popular en el Congreso, por importe de 2 500 000 de euros, para la mejora de esta línea ferroviaria. Y lo quieren hacer trayéndonos ahora una moción llena de buenismos, pero sin ningún tipo de compromiso, pues todas las actuaciones de las que habla lo hacen con la trampa de no cuantificarlas, con la mentira de no presupuestarlas, con el engaño de no ponerles ni fecha ni plazo alguno para llevarlas a cabo.

Lo tuvieron muy fácil ustedes, señores socialistas, en general, y gallegos en particular, cuando hace pocas semanas tuvieron que pronunciarse aquí, en las Cortes, sobre las enmiendas que presentó el Grupo Parlamentario Popular en relación con la línea ferroviaria entre Ferrol y Gijón, pero ustedes dijeron que no, y además lo hicieron de forma rotunda para que no hubiera dudas. Si San Pedro negó a Cristo tres veces, ustedes aquí lo hicieron nada menos que cuatro: en dos ocasiones en el Congreso, votando tanto en comisión como en Pleno en contra esas enmiendas por 2 500 000 de euros, que presentaron los diputados populares Jaime de Olano y Joaquín García, y otras dos más en el Senado, haciendo exactamente lo mismo frente a las enmiendas de nuestros compañeros José Manuel Barreiro, Rosa Arza y Manuel Varela. Así que no nos vengan ahora con falsos golpes de pecho en favor de una movilidad ferroviaria entre Galicia y Asturias por la que no apuestan o de presumir de un amor por lo lucense del que ha quedado claro que carecen. Si de verdad querían mejorar el servicio en esta línea ferroviaria lo tuvieron muy fácil, solo tenían que haber dicho que sí a nuestras enmiendas, pero dijeron que no y además en cuatro ocasiones, para que no le quedara ninguna duda a nadie.

En contraposición, en el Partido Popular siempre hemos dicho que sí a esta mejora; lo hicimos cuando había que hacerlo, a la hora de tramitar los presupuestos —pese a que ustedes se opusieron— y lo volvemos a hacer hoy, a pesar de que sabemos que esto es solo una operación de maquillaje, y a pesar de que entonces y ahora han rechazado ustedes nuestras enmiendas. Pues a pesar de ello y de todos los pesares, el PP va a decir de nuevo que sí a la mejora de la línea de tren entre Ferrol y Gijón, y lo hacemos porque este ferrocarril de vía estrecha es fundamental para vertebrar la comunicación en el norte de la Comunidad Autónoma de Galicia, en particular en las comarcas de Ferrol, Ortegal y La Mariña lucense que, en conjunto, representan a más de 240 000 personas. Es una alternativa de movilidad necesaria para los estudiantes, para las personas que acuden a su trabajo, al centro médico, a gestiones administrativas y para mejorar las comunicaciones en la cornisa cantábrica, en particular entre Galicia y Asturias.

El problema es que el abandono de esta línea afecta a todos los ámbitos: no hay mantenimiento ni mejora de las vías ni del material rodante, lo que está provocando constantes averías, así como tampoco de las estaciones y apeaderos, en las que ni siquiera existe información actualizada sobre los ya muy escasos servicios que tiene esta línea. Asimismo, en los últimos años se está produciendo un drástico recorte de plantilla que está afectando a todos los ámbitos: personal de estación, maquinistas e interventores. En definitiva, que todo esto está ocasionando que la sociedad gallega, muy en concreto, lo esté pidiendo a gritos. ¿Están ustedes leyendo la prensa gallega estas últimas fechas, señores senadores del PSOE? Les dejo los titulares de las tres últimas noticias que ha publicado *La Voz de Galicia* al respecto: Plataforma, usuarios y concellos urgen a Renfe a restablecer los servicios del tren Ferrol-Ribadeo; La conexión por tren con la zona de A Mariña, bajo mínimos desde hace más de nueve meses; y, la última, el tren Ferrol-Ribadeo lleva un año con un único servicio diario por sentido. ¿Les parece a ustedes bastante, señorías, o necesitan más aclaraciones?

Ojalá este debate sirva para concienciarles de verdad y que el Gobierno de Pedro Sánchez se tome en serio esta línea ferroviaria. Galicia y Asturias, en general, y Lugo y los lucenses, en particular, lo necesitan y merecen, y como tal, el Gobierno está obligado a dar la cara y asumir de una vez por todas sus obligaciones con ellos.

Muchas gracias. (*Aplausos*).

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.  
Para cerrar el debate, tiene la palabra el senador Mogo Zaro.

El señor MOGO ZARO: Gracias, señor presidente.

Quiero empezar mi intervención agradeciendo del apoyo de Izquierda Confederal, de la senadora González Modino. Creo que hace una apuesta no solo empática sino también coherente con el desarrollo de la estructura ferroviaria y la mejora en una zona que no es la suya de residencia, aunque estoy seguro que no se siente ajena, por supuesto. Sabe que cuenta con nuestra empatía, pero que también depende de los proyectos. En cualquier caso, si son coherentes, posibles y sostenibles los apoyaremos, no le quepa la menor duda, lo tiene asegurado. Muchas gracias.

También celebro el voto favorable del Grupo Popular, del senador Bernabé, aunque creo que incurre en una manifiesta contradicción en el discurso, pero el voto es el que es a una iniciativa socialista de mejora del ferrocarril. Mire, los titulares de prensa son muchos. Podíamos colocar aquí titulares de prensa de todas las comunidades autónomas y de todos los lugares, desde Murcia hasta Lugo, da igual, así que no utilicemos el elemento de los titulares porque hay algunos abrasadores, también para ustedes, de modo que si convertimos eso en el centro del debate político, pues tendremos parar y tomar, y no me refiero solo a Murcia, que también.

Lo que quiero decirle es que el abandono del tren de ancho métrico se produjo bajo su gobierno, y las mejoras que se están produciendo empezaron en el año 2019, en las estaciones y en el desbroce de las líneas; el inicio de las mejoras, que es insuficiente todavía, se produjo en 2019, igual que la modernización del ferrocarril en Galicia. En este sentido, el AVE va a llegar, pese a todos los augurios del Partido Popular, pese a todo lo que han dicho, y pese a haber interrumpido las inversiones en 2016, con la señora Pastor; el AVE va a llevar a llegar, y usted lo verá materializado en 2021, como fijó el compromiso del Gobierno socialista.

Y en cuanto esta línea, usted ha afirmado que es un brindis al sol, que da mala imagen, que es buenismo, etcétera. Bueno, yo creo que es un compromiso. Sinceramente, se me podrán discutir muchas cosas, pero mi compromiso lucense desde luego, está fuera de discusión. Quiero decir que es necesaria una mejora y compromiso. Aprovecho para decir al senador de Esquerra Republicana que no se trata de quitar de otros sitios, sino que está en los Presupuestos Generales del Estado, en la planificación plurianual de ADIF. Por tanto, sembrar dudas sobre si se va a quitar de otro sitio no procede. Dejemos que ADIF maneje el presupuesto y si en su momento usted considera que hay una lesión de intereses en cualquier otra parte del territorio, se planteará. Sin embargo, como usted no ignora, los presupuestos tienen margen; margen que puede manejarse desde el punto de la gestión, sin lesión de otros intereses. Es un margen que damos a los Gobiernos y a las administraciones porque, si no, sería imposible manejarse al dedillo y con cada partida establecida, sin posibilidad de modificación. Hay margen y yo creo que la voluntad de ADIF es mejorar este ferrocarril.

En fin, me alegro mucho de que la moción vaya a salir adelante y de la posición de los grupos porque lo único que recoge es una necesidad.

Precisamente, señor Bernabé, como decía al portavoz de Esquerra Republicana, ustedes votaron en contra unos presupuestos por los que es posible realizar esta mejora plurianual del ferrocarril de vía

estrecha. Por tanto, invirtamos un poco los términos en ese sentido; ustedes votaron en contra, y sus senadores de Lugo y sus diputados de Lugo votaron en contra de unos presupuestos con los que se puede llevar a cabo la mejora del ferrocarril, que van a destinar 500 millones de euros a la modernización del tren Lugo-Orense y con los cuales va a llegar el AVE, con un Gobierno de Pedro Sánchez —aunque les duela, que parece que les duele—, a Galicia en el año 2021.

En todo caso, quiero manifestar la satisfacción del Grupo Socialista porque hoy el Senado y el Parlamento expresa una voluntad de reforma, modernización, mejora, en definitiva, de un tren que lo necesita de verdad, tras varios años de abandono y que también recoge, estamos seguros, la voluntad del Ejecutivo, y de ADIF en particular, de materializarla durante los próximos años.

Muchas gracias. (*Aplausos*).

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

— MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A INCORPORAR EN LA ESTRATEGIA DE MOVILIDAD SEGURA, SOSTENIBLE Y CONECTADA 2030, LAS INFRAESTRUCTURAS DE LA MOVILIDAD INCLUIDAS EN LA ESTRATEGIA DE MOVILIDAD, DE LOS EJERCICIOS 2021 A 2023. (Núm. exp. 661/000998)

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

El señor PRESIDENTE: Iniciamos el debate de la siguiente moción, presentada por el Grupo Parlamentario Vasco en el Senado, por la que se insta al Gobierno a incorporar a la Estrategia de movilidad segura, sostenible y conectada 2030, las infraestructuras de la movilidad incluidas en la Estrategia de movilidad de los ejercicios 2021 a 2023.

Para la defensa de la moción, por el Grupo Parlamentario Vasco en el Senado, tiene la palabra la senadora Vaquero.

La señora VAQUERO MONTERO: Muchas gracias, presidente.

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana presentó a finales del año pasado el documento abierto al debate de la Estrategia de movilidad segura, sostenible y conectada. Según el ministerio, el documento pretende ser la hoja de ruta para el debate sobre la movilidad en el Estado. Si bien la estrategia se concibe como una hoja de ruta a largo plazo, hasta el 2030, las medidas identificadas no calendarizadas ni presupuestadas, se abordarán para un periodo de tres años. La estrategia, por lo tanto, necesitará un plan de inversiones a medio y a largo, y también de una planificación y un presupuesto que recoja la cuantificación de los costes que la implementación de las medidas concretas que se incluyen dentro de los ejes de la estrategia, sobre todo los relativos al eje 2, sobre nuevas políticas inversoras.

El ministerio cuenta con un alto presupuesto de inversión que se tendrá que alinear con los objetivos planteados en la estrategia, al que también se le tendrán que unir las partidas de otros ministerios, como es el caso del de Transición Ecológica y Reto Demográfico, en lo referente al ámbito competencial de la Administración General del Estado.

Tal como se recoge en la presentación de la estrategia, esta tiene su reflejo en los Presupuestos Generales del Estado y en el Plan de recuperación y resiliencia, de tal manera que, para financiar las inversiones que se incluirán dentro de la estrategia, se cuenta con los presupuestos de la Administración General del Estado y también los provenientes de los fondos del mecanismo de recuperación y resiliencia, además de los fondos europeos para inversiones, como, por ejemplo, los de la Red transeuropea, pero desconocemos cuál es la financiación exacta de cada proyecto, tramo, su planificación y su priorización, y entendemos que es una información que el ministerio debería incorporar a la estrategia y a su desarrollo. Así, a proyectos estratégicos ya iniciados, como es el caso del corredor atlántico y la Y vasca, que acumulan importantes retrasos en su ejecución, se suman nuevos estudios, proyectos y tramos y, sin embargo, no queda clara ni la priorización ni el calendario ni su planificación, y estos retrasos en ejecución, como hemos señalado en otras ocasiones, suponen pérdidas de fondos y de oportunidades.

Por ello, hemos presentado esta moción, con el objetivo de que la estrategia de movilidad y las inversiones que está previa se acompañen de información necesaria en aras de lograr una mayor transparencia y control de las inversiones que inciden tanto en las personas, en su calidad de vida, en el medio ambiente y en la actividad económica y generación de riqueza; información sobre el plan de inversiones, presupuesto y financiación por modos y tramos.

Muchas gracias.

# DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Núm. 189

8 de abril de 2021

Pág. 17

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

A esta moción se han presentado tres enmiendas: dos del Grupo Popular y una del Grupo Socialista. Para la defensa de las primeras, tiene la palabra el senador Lacalle.

El señor LACALLE LACALLE: Buenos días y muchas gracias, señor presidente.

La propuesta que nos trae el Partido Nacionalista Vasco nos parece muy oportuna, pero con ánimo constructivo, tratamos de concretar tres aspectos. Por un lado, todo lo que se refiere a que esta estrategia sea fruto del mayor consenso posible entre los grupos parlamentarios, los colectivos y las entidades. Queremos que sea fruto de ese acuerdo con los grupos políticos sobre todo porque el Gobierno nos ha tenido acostumbrados, durante mucho tiempo, al ordeno y mando, a la vía del decretazo, que desde luego no nos parece lo más oportuno. Por otro lado, también hemos planteado que tenga reflejo en los Presupuestos Generales del Estado, porque consideramos que las cosas son muy bonitas sobre el papel, pero de nada sirven si realmente no tienen una aplicación presupuestaria para poder ejecutarlas.

Hemos presentado una segunda enmienda, también de adición al texto que nos ha presentado el Partido Nacionalista Vasco, y que se refiere al momento en que esta estrategia pueda ser una realidad. En este sentido, nuestro planteamiento es que habrá que hacer el oportuno seguimiento de su ejecución, así como del cumplimiento de los objetivos, de las medidas y de los plazos; es decir, que no solamente se trata de poner letra sobre un documento, sino de hacer ese seguimiento.

Creemos que estas propuestas del Grupo Parlamentario Popular completan esta buena iniciativa del Partido Nacionalista Vasco, y como les digo, con este ánimo constructivo es con el que traemos estas iniciativas, que esperamos puedan ser apoyadas por el resto de grupos parlamentarios; en definitiva, por todos los miembros de la comisión.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

Para la defensa de la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el senador Aragón Ariza.

El señor ARAGÓN ARIZA: Gracias, señor presidente. Buenas tardes, señorías.

En el Grupo Parlamentario Socialista consideramos también oportuna la presentación de esta moción del Grupo Parlamentario Vasco. Creemos que es acorde con la estrategia, que, como bien ha dicho la senadora Vaquero, inició el propio Gobierno de España con una presentación abierta a finales del año 2020. De alguna manera, representa las ganas y el deseo del Gobierno de impulsar un documento abierto, un documento de trabajo para ir desarrollando —lógicamente con el mayor consenso posible, como pide en su enmienda el Partido Popular—, esta estrategia, que creo que supondrá un antes y un después en el tema de la movilidad, un tema candente en nuestro país.

No obstante, creo que decía el senador del Partido Popular que el Gobierno es de ordeno y mando, pero ustedes batieron todos los récords en ese sentido con los decretazos de Mariano Rajoy.

En cualquier caso, se trata de hablar de la estrategia, y lo importante, en definitiva, es que —como indica su propio nombre— sea segura, conectada y participada, que es otro de los condicionantes que el Gobierno ha establecido en ese documento abierto y que creo que no debemos perder de vista.

Por otro lado, quiero resaltar la capacidad de síntesis de la senadora del Partido Nacionalista Vasco, su paciencia y su predisposición al diálogo. Creo que al final la oportunidad de transaccionar una iniciativa de este calado es importante, como lo es trabajar, tener esa capacidad de escucha, de diálogo, de concertar, de negociar y de ajustar al final la moción, que yo creo que sale más enriquecida con la aportación de los grupos parlamentarios de lo que ya inicialmente se proponía.

Por ello, el Grupo Parlamentario Socialista ve oportuna y conveniente dicha moción.

Muchas gracias, presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Para indicar si acepta o rechaza las enmiendas, tiene la palabra la senadora Vaquero.

La señora VAQUERO MONTERO: Muchas gracias, presidente.

Como ya ha anunciado el portavoz que me ha precedido en el uso de la palabra, hemos llegado a una transaccional que acercará ahora a la Presidencia.

Agradecemos las enmiendas presentadas. Hubiéramos querido ser un poco más exigentes en calendarios y en planificación, pero hemos llegado hasta donde hemos podido llegar.

También agradezco el talante y la predisposición al diálogo que hemos mantenido los diferentes grupos.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

Turno de portavoces.

¿Grupo Parlamentario Mixto? (*Pausa*).

Por el Grupo Parlamentario Nacionalista en el Senado, tiene la palabra el senador Cleries.

El señor CLERIES I GONZÁLEZ: Gracias, presidente.

Intervengo para manifestar que Junts per Catalunya dará apoyo a esta moción.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador.

Por el Grupo Parlamentario Izquierda Confederal, tiene la palabra la senadora González Modino.

La señora GONZÁLEZ MODINO: Gracias, presidente.

Intervengo en el mismo sentido que el señor Cleries, para anunciar el apoyo del Grupo Parlamentario Izquierda Confederal a esta iniciativa.

Nosotros estamos convencidos de que las políticas de movilidad son políticas estratégicas desde el punto de vista de la cohesión social, de la cohesión territorial y del desarrollo económico. Las decisiones que se toman sobre la movilidad arrastran un montón de consecuencias en casi todos los ámbitos de la vida de la ciudadanía y, por eso, y también por nuestra apuesta estratégica por el ferrocarril en todo el Estado —ya no está el senador Mogo, que me hacía esa alusión antes— como medio de transporte estratégico por seguro, por limpio, por no contaminante, por democrático y por sostenible es absolutamente firme. En este sentido, es bueno recordar que para Andalucía el desarrollo del ferrocarril es fundamental.

La moción hace alusión a los corredores central y mediterráneo, y yo voy a recordar una vez más que el puerto de Algeciras es fundamental y tiene una conexión ferroviaria obsoleta. Asimismo, he de mostrar nuestra incertidumbre en estos momentos por el futuro de algunos tramos, como el de Granada-Almería, previsto en el corredor mediterráneo, que son objeto también de nuestro interés prioritario.

En cualquier caso, nos parece que la forma de acuerdos, de consenso, de respetar los repartos competenciales y de avanzar en los instrumentos de planificación que plantea el Grupo Vasco en esta iniciativa, no solo es oportuna, sino muy necesaria.

Gracias, presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

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

La señora VAQUERO MONTERO: La movilidad del futuro la estamos construyendo ahora. Esta es una frase que recoge la Estrategia de movilidad segura, sostenible y conectada, y es así, pero en el caso de algunas infraestructuras siempre es futuro y su no ejecución impide que sea presente. El ministerio anuncia muchos planes, estrategias y leyes, pero poco sabemos de ellas.

Hemos llegado a un acuerdo en el que se ha incluido parte de lo recogido por los grupos que han presentado enmiendas, aunque nos hubiera gustado, como he dicho antes, una mayor concreción. Entendemos que la estrategia, hasta su aprobación, es un documento abierto al debate y que en la búsqueda del consenso entre los grupos parlamentarios, colectivos y entidades afectadas se podrán concretar más estos aspectos.

En la transaccional hemos incluido también, aunque entendemos que no debiera ser necesaria, una referencia al respeto del reparto competencial, ya que son las comunidades autónomas las que se encargan de una gran parte de las competencias exclusivas —en el caso de Euskadi— sobre la planificación e inversiones en movilidad.

El documento abierto al debate habla de los necesarios procesos de participación pública y transparencia. En manos del Gobierno está que estos anuncios sean compromisos asumidos y que no se queden en el aire.

No me voy a alargar más. El verdadero cambio en el paradigma de movilidad del Gobierno del Estado sería no solo pasar de un ministerio centrado en la provisión de infraestructuras a planificar en su conjunto, el verdadero cambio de paradigma sería también ejecutar las obras acordadas, consensuadas, planificadas, y con financiación.

Para obtener los retornos sociales que se persiguen, la mejora de la calidad de vida de las personas, con una afección menor al medio ambiente y generar riqueza hay que planificar, pero estas planificaciones —llámeselas estrategias o programas—, deben estar consensuadas y ser respetuosas con el marco



competencial, y tienen que ser ejecutadas en tiempo y forma porque, si no, el futuro seguirá estando en una eterna construcción.

Muchas gracias a todos los grupos por su voto favorable a esta moción.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

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

La señora BAILAC ARDANUY: Gracias, presidente.

Cuando estuvo el secretario de Estado en esta Cámara, en esta comisión, explicando el detalle de la Estrategia de movilidad segura, sostenible y conectada, ya le expusimos que coincidíamos con centrar la estrategia en las personas y que para ello lo que creíamos necesario era que las infraestructuras fueran sostenibles, que estuvieran al servicio de la ciudadanía y que también estuvieran al servicio de la economía productiva, pero que sobre todo se debían planificar con criterios de rentabilidad socioeconómica, con evaluación del coste, también de su impacto territorial y de su impacto medioambiental, por aquello de aprender de los errores del pasado.

Es evidente que necesitamos estar bien conectados y que necesitamos tener transportes públicos eficientes. Eso es obvio. También coincidimos en que la movilidad y la accesibilidad son derechos que deben ser reconocidos como tales y que deben ser piezas fundamentales de una sociedad que se quiere libre y emprendedora, y por eso hay que garantizarlo con vías de comunicación que sean óptimas.

Saben nuestra insistencia en esta Cámara por garantizar el acceso al transporte público a todos los núcleos de población, nuestra insistencia en poner el ferrocarril, las cercanías, en el centro de ese esfuerzo inversor, pero además del esfuerzo inversor también muchas veces es cuestión de voluntad política por resolver problemas reiterados de mal funcionamiento del transporte público del servicio ferroviario, como lo es el hecho de que los trenes en Lleida se sigan parando de vez en cuando porque el personal enferme, y no se le pueda sustituir por la nefasta política de recursos humanos de Renfe, como hemos venido denunciando en reiteradas ocasiones en esta Cámara.

Así que, como no puede ser de otra forma, coincidimos en que estas herramientas de planificación, como lo será la estrategia, se trabajen desde el consenso y que, además, cuenten con todo el detalle, con toda la claridad posible y necesaria en la definición conjunta de cuáles deben ser las prioridades, de cómo debe ser, cómo se debe realizar esta planificación de las nuevas infraestructuras y que además cuente con el detalle, con la cuantificación de esas nuevas inversiones.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senadora.

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

El señor LACALLE LACALLE: Muchas gracias de nuevo, señor presidente.

Nos alegramos de que finalmente se haya podido llegar a un acuerdo con una transaccional, si bien hay que decir que al final el texto no deja de ser un tanto *light*, como reconocía la propia proponente, precisamente por incorporar ese apoyo, ese respaldo del Grupo Socialista.

Nosotros entendemos que el Ministerio de Fomento, perdón, de Fomento no porque suena a cemento —como nos dijo el portavoz del Grupo Socialista en la anterior comisión—, el Ministerio de Transportes ha decidido jugar a ese histórico programa de televisión del 1, 2, 3... *responda otra vez*, si ustedes me lo permiten, y al final lo que traslada en el documento es, por 25 pesetas, palabras o conceptos genéricos que no concreten o no aporten absolutamente nada, como, por ejemplo, estrategias. Y así leemos estrategias, foros, debates, análisis, estudios, planes, encuentros, laboratorio de ideas, eventos, diálogo abierto, participaciones, ecosistemas, retos, jornadas temáticas, procesos, herramientas, documentos, reflexiones... ¿Seguimos? Llegados a este punto, las preguntas son evidentes: ¿Cuándo terminará el Ministerio de Fomento con esta tormenta de ideas? ¿Cuándo dejarán de divagar y empezarán a concretar algo los señores del Gobierno de España? En definitiva, ¿cuándo pasaran a limpio las cosas, de modo que toda esta tormenta de ideas se concrete en algo? Y ¿cuándo pasarán a limpio un documento que nos puedan hacer llegar a los representantes de los españoles, aquí presentes, como un proyecto serio y concreto de cosas a realizar? Miren, el tiempo pasa y pasa rápido. En dos meses, justo en dos meses hará tres años que llegó el Partido Socialista al Gobierno de España y, sin embargo, nos siguen hablando de una estrategia de ejecución de infraestructuras para los próximos diez años. Ya se ha pasado una tercera parte de esos presuntos diez años de planificación.

Dicen que esa estrategia es una estrategia para un país, leo textualmente, puntero en infraestructuras y que ahora toca el mantenimiento y la conservación. Mi grupo parlamentario sabe a cuántos territorios no han llegado esas infraestructuras; en consecuencia ¿qué hacemos? ¿Qué es lo que mantenemos? Ahora el ministerio está pensando ya solamente en el mantenimiento y la conservación, y no en apostar por esas infraestructuras que a una gran parte de España todavía no han llegado. Hablan de centrarse, a partir de ahora, en la movilidad cotidiana, la digitalización y la seguridad, pero señores del Grupo Parlamentario Socialista y del Gobierno, recorran España y verán que muchos tramos de autovía siguen completamente parados y en muchos sitios, como en mi provincia, en Burgos, no sabemos todavía lo que es la alta velocidad, esa alta velocidad que no ha llegado todavía a la mitad de las capitales de provincia de este país.

Por último, que el tiempo se acaba, nos preocupa especialmente el eje 2, que habla de nuevas políticas inversoras, como lo llaman en el documento. Además, aterriza un poco más, en el punto 2.1, y habla de nuevos criterios de priorización de inversiones, y además se termina rematando, en el punto 2.1.1, que ya es realmente preocupante y dice así: Nueva guía para estudiar la rentabilidad —resalto, estudiar la rentabilidad— de infraestructuras del transporte; rentabilidad económica, añadido yo, nada que ver con la rentabilidad social. Escuchando o leyendo esto, sinceramente, es para echarse a temblar sobre el futuro y las previsiones de este Gobierno.

En definitiva, y concluyo, señorías, señores compañeros del Grupo Socialista, señores parlamentarios amigos de algunas formaciones políticas también en el Gobierno, como Podemos, digan a sus amigos, al presidente Sánchez y al ministro Ábalos que dejen de marear la perdiz, y de una vez por todas acometan las infraestructuras que necesita este país. Los españoles se lo agradeceremos, no tengan ninguna duda.

Gracias, señor presidente. (*Aplausos*).

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el senador Aragón Ariza.

El señor ARAGÓN ARIZA: Gracias, de nuevo, señor presidente.

Vuelvo a reiterar mi agradecimiento al Partido Nacionalista Vasco por defender esta moción en esta comisión.

Tengo que indicar al portavoz del Partido Popular que se ha contradicho usted mismo porque en su primera intervención ha dicho que el Gobierno se dedicaba a aprobar decretazos, al ordeno y mando, y en la segunda ha dicho que estamos en la tormenta de ideas, divagando, sin concretar... O concretamos en los decretazos o no concretamos.

Vayamos a la cuestión. Creo que hay que hacer un poco de pedagogía, ya que estamos aquí, y saber que gran parte de esta estrategia va a tener un sustento fundamental, como no puede ser de otra manera, con los fondos europeos, sobre los que algunos grupos políticos hablaron de la vuelta de los hombres de negro a la economía española, del recobro de ayudas o de rescate de nuevo a la nación española. Creo que lo que hay que poner en valor es que esa pedagogía en Europa ha funcionado, afortunadamente, gracias a este Gobierno que ha defendido los intereses de España, como no ocurrió en la crisis anterior, y se ha concretado con un fondo de 140 000 millones de euros, como saben ustedes, de los cuales 72 000 millones de euros van a ser a fondo perdido.

A través de esa estrategia, el Gobierno ha elaborado 4 ejes transversales en las cuales se hace especial incidencia en la transición ecológica —como han dicho aquí los grupos parlamentarios—, la transición digital, la cohesión territorial y social, esa que parece que le preocupa tanto ahora el Partido Popular, y la igualdad de género; todo ello se ha englobado en 10 políticas tractoras, una de las cuales viene perfectamente desarrollada en la moción que plantea el PNV. Además, en dicha moción es verdad que se habla de la transparencia como un objetivo a cumplir por la estrategia, que es algo con lo que nosotros estamos totalmente de acuerdo, pero también hay que poner en valor otra serie de principios propios del derecho administrativo, como no puede ser de otra manera, como la cogobernanza, la descentralización, la eficacia, la coordinación, la desconcentración y la participación, en una estrategia tan importante como esta de la que estamos hablando para el futuro de nuestro país.

Ya lo dijo el señor Ábalos, hay que buscar que las inversiones se optimicen y que los recursos actuales existentes, que sabemos que son finitos y limitados, por mucho que queramos extender la goma, supongan siempre el mayor beneficio social para los territorios. Lo importante de la nueva movilidad, aparte de lo que su título indica —que sea segura, sostenible y conectada— es que consigamos condiciones similares de vida para todas las personas, para todos los ciudadanos, vivan donde vivan, tengan la capacidad económica que tengan y beneficien de manera coordinada al mayor número de ciudadanos posible. Creo que ese es uno de los objetivos básicos e importantes de esta estrategia, que no debemos perder de vista.

Como se decía en la comisión, se trata de hacer más con bastante menos, para evitar que nadie se quede atrás. Creo que esa sería la parte importante de esa estrategia, teniendo en cuenta, además, que en la transaccional a la que hemos llegado los grupos políticos establecemos dos elementos que son importantes, que no deberían tener duda, pero que yo entiendo, de acuerdo al devenir que habrá tenido el Partido Nacionalista Vasco con los distintos Gobiernos de España, que se incluya, que es el respeto al reparto competencial y el consenso. Son dos elementos fundamentales a la hora de hablar de una estrategia; estrategia que, como digo, es el principio no el final, en la cual el Gobierno nos ha pedido que aportemos todos, tanto colectivos como asociaciones afectadas, grupos parlamentarios y grupos políticos.

Como se ha dicho aquí, es una hoja de ruta, una herramienta de trabajo para el futuro que pretende actualizar lo que ya hemos hecho y reorientar las prioridades de futuro, máxime con la pandemia tan terrible que estamos viviendo y, sobre todo, construir el futuro, como ha dicho la senadora del Grupo Nacionalista Vasco. Ojalá que ese futuro no lo hagamos con anuncios, como ha dicho ella, sino que lo hagamos cada vez con más compromisos.

Señorías, acabo diciendo que la mejor manera de guiar el futuro de la movilidad en nuestro país, efectivamente es mediante el diálogo, el consenso y el respeto al reparto competencial, como hemos acordado en la transaccional los grupos políticos.

Muchas gracias, señor presidente. (*Aplausos*).

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

— MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A QUE PROCEDA A LA EJECUCIÓN ÍNTEGRA DEL PLAN DE CERCANÍAS DE LA COMUNITAT VALENCIANA PRESENTADO Y APROBADO POR EL GOBIERNO DE ESPAÑA EN DICIEMBRE DE 2017.

(Núm. exp. 661/000762)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO

El señor PRESIDENTE: Pasamos al debate de la siguiente moción, del Grupo Parlamentario Popular, por la que se insta al Gobierno a que proceda a la ejecución íntegra del Plan de cercanías de la Comunitat Valenciana, presentado y aprobado por el Gobierno de España en diciembre de 2017.

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

La señora PRADAS TEN: Muchísimas gracias, señor presidente.

Señorías, como siempre es un auténtico honor el defender los intereses de mi tierra, de Castellón, de la Comunitat Valenciana, y hoy lo hago para traer la voz de los miles de usuarios del servicio de cercanías en la Comunitat Valenciana, en Castellón, en Valencia y en Alicante, para reivindicar la ejecución íntegra del Plan de cercanías aprobado por el Gobierno de España en 2017.

Les voy a poner en antecedentes. Como les decía, en diciembre de 2017 el Gobierno del Partido Popular aprobó el Plan de cercanías de la Comunitat Valenciana. Además, este plan contaba también en aquel entonces con un amplio consenso, un amplio respaldo —yo hablaría de un respaldo unánime— porque cuando fue presentado, en las propias noticias de aquellos días así se recogía, incluso obtuvo el apoyo *president* de la Generalitat Valenciana, el socialista Ximo Puig. En la noticia que les muestro pueden leer que Fomento invertirá 1436 millones de euros hasta 2025 en el Plan de cercanías de la Comunidad Valenciana y en la foto pueden ver al *president*, junto al entonces ministro de Fomento, el señor De la Serna.

Se trata de un plan que, como les decía, tiene —porque todavía está vigente— un presupuesto de 1436 millones de euros; un plan que contiene unas mejoras necesarias no solamente en la superestructura del propio servicio de cercanías sino también, y muy importante, en el material móvil, en los 52 nuevos trenes que contempla este plan, y unas inversiones muy cuantiosas, muy necesarias, que les paso a relatar con mayor detalle. Voy a hacer un resumen porque son muchas, pero me voy a centrar. Por ejemplo, citaré los 958 millones de euros de inversión en vías de mejora para el núcleo de cercanías de Valencia-Castellón; los 122 millones de euros de inversión en vías de mejora para el núcleo de cercanías de Alicante; los 186 millones de euros para la renovación del material rodante, para el núcleo de cercanías de Valencia-Castellón; y los 126 millones de euros para la renovación del material rodante, para el núcleo de cercanías de Alicante. Como ven, son números, pero son también cuestiones que se tienen que desarrollar por una triple finalidad, que también les voy a contar. ¿Cuál es el fin de este plan? El fin de este plan es dotar de capacidad y fiabilidad a la infraestructura, es mejorar la accesibilidad y el confort, por supuesto para los viajeros y es minimizar algo muy importante, el número de incidencias,

porque, señorías, se sufren muchísimos retrasos, cancelaciones, y esto únicamente se puede subsanar a través de la ejecución de este plan de cercanías.

El Gobierno del Partido Popular se puso de inmediato a la ejecución de este plan de cercanías, tanto es así que, en el mismo mes de diciembre de 2017, el Gobierno del Partido Popular ya declaró la obligación de servicio público del tramo entre Castellón de la Plana y Vinaròs, el norte de la provincia, y ¿qué hizo? Pues, ni más ni menos, que triplicar las frecuencias de los trenes que unían la capital de La Plana con el norte de la provincia, pasando de 4 a 12 trenes por sentido. Por cierto, quiero poner de relieve el trabajo de mis compañeros del norte de la provincia —como pueden ver en esta noticia de diciembre de 2017—, que estuvieron durante años reivindicando este servicio hasta que el Partido Popular lo puso en marcha; compañeros que ahora mismo están abocados a tener que recurrir ante el Defensor del Pueblo el recorte que han sufrido de 10 trayectos en este servicio. Por tanto, queremos también poner en valor todo el trabajo que están haciendo en el norte de la provincia mis compañeros del Partido Popular.

El Gobierno del Partido Popular también incluyó las partidas necesarias en los Presupuestos Generales del Estado de 2018 para la ejecución de este plan, pero todos sabemos qué pasó, que se presentó una moción de censura y llegaron al Gobierno el Partido Socialista y Podemos, y dejaron este plan en un cajón. Y no es que lo diga una senadora del Partido Popular, sino que les leo otra noticia: El Plan de cercanías cumple dos años con solo el 5 % de los 1436 millones previstos licitados.

Hay una auténtica parálisis en la ejecución de este plan. Es necesario darle un nuevo impulso y, por ello, hemos presentado la iniciativa, señorías, que hoy traemos para debate. Es cierto y no lo vamos a negar, que hay un plan de acción, que se ha creado un comité, pero no es suficiente; hay que seguir insistiendo, ejecutar y sobre todo invertir porque, señorías, no se está invirtiendo en cercanías de la Comunitat Valenciana. Además, hay que tener en cuenta que los plazos establecidos hablaban de 2017 a 2025, de modo que no vamos a cumplir tampoco los plazos dado que llevamos mucho retraso.

Los usuarios de cercanías de la Comunitat Valenciana merecen las mejoras que se contemplan en este plan, merecen que se invierta en cercanías, porque sufren retrasos, cancelaciones y también masificaciones, como pusimos de relieve en la primera Comisión de Transportes que se celebró en esta Cámara, en el Senado, y todo esto hay que dejarlo atrás.

También hay que dejar atrás los recortes que se han sufrido durante la pandemia de COVID, y por eso, señorías, espero que todos los grupos presentes apoyen esta reivindicación unánime, política, social y económica de la Comunidad Valenciana y, sobre todo, desde aquí pedirle a otro valenciano, que es el ministro Ábalos, que escuche a los usuarios y que escuche, espero, a todos los grupos parlamentarios aquí presentes.

Muchas gracias. (*Aplausos*).

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

A esta moción se han presentado diecisiete enmiendas, dieciséis de las cuales son del Grupo Parlamentario Izquierda Confederal.

Para su defensa, tiene la palabra el senador Mulet.

El señor MULET GARCÍA: Gracias, señor presidente.

Partimos de la premisa de que ni el plan de cercanías será la solución a toda la problemática de las cercanías y de los ferrocarriles en el País Valencià ni los planes que presentaba el Partido Popular, muy bien encuadrados o en PDF, servían ni mucho menos para que se cumplieran. De hecho, como mucho, se ha cumplido el 30 % de lo que estaba presupuestado en transportes, de Fomento, de los Presupuestos Generales del Estado cuando gobernaba, por desgracia para todos, el Partido Popular. Fueron incapaces durante su Gobierno de cumplir con las inversiones en actuaciones contempladas en el Plan de infraestructuras ferroviarias de cercanías para el País Valencià entre 2010 y 2020, cuando sí estaban gobernando.

Nuestras enmiendas piden más medidas, puesto que el plan de cercanías que se presentó en 2017 no es la panacea. Obviamente aporta soluciones positivas, pero también hay que contextualizarlo porque ha pasado tiempo, han pasado años y pensamos que nuestras enmiendas mejoran o aportan más soluciones al caos ferroviario que sufrimos. Por eso, pedimos un plan de choque que permita, de manera momentánea, adecuar el servicio, que sea real y sin suspensiones intempestivas, como las que estamos sufriendo día sí y día también; pedimos la rehabilitación y adecuación de las estaciones, más allá de lo que recoge este plan; la dotación de material ferroviario en el territorio valenciano; el personal necesario en las estaciones y los trenes, para que se presten las atenciones necesarias, ya que es frecuente que no haya personal



en la mayoría de estaciones y trenes, o que la presencia del personal de intervención sea escasísima cuanto no nula; la adaptación de las líneas actuales de cercanías y regionales para tener en cuenta las necesidades de la población, que tampoco estaban contempladas en ese plan; la electrificación de las líneas de cercanías y regionales, que todavía no lo están en el País Valencià, bien sea la de Valencia a Bunyol, Utiel y Cuenca —que luego debatiremos—, la iniciativa de Alcoi, la de Sagunto a Caudiel, hasta Teruel y Zaragoza, tal y como se aprobó hace escasamente un mes, duplicando también las vías en los casos en que sean necesarios. Además, pedimos medidas concretas en relación con la línea C3, tales como la ampliación de las líneas y sus cabeceras según las necesidades de la población, sobre todo las de Camporrobles, que continuaba también en el proyecto del plan presentado por el Partido Popular completamente olvidada; pedimos la apertura del túnel que comunica Sant Isidre y Valencia Nord, para evitar el rodeo actual de València Font Sant Lluís y la doble vía hasta Aldaia. Hay que exigir al Gobierno una garantía de mantenimiento y pervivencia de la línea Utiel-Cuenca; la integración de un mapa de red de transporte público, especialmente en el área metropolitana de València entre Ferrocarrils de la Generalitat, el autobús y los trenes para complementarse entre ellos; que se estudien medidas para garantizar un transporte público de calidad; que se estudie con Renfe y con el Gobierno la implantación de la gratuidad o, al menos, una gran bonificación mientras dure la pandemia, para descongestionar el transporte en autobús; elaborar sobre todo una auditoría pública e independiente del estado de la red ferroviaria en el territorio valenciano, que, obviamente va mucho más allá de la problemática de cercanías y, sobre todo, la vieja e histórica reivindicación de un traspaso de cercanías, igual que tienen otras comunidades autónomas, acompañado, por supuesto, de su consignación presupuestaria, debido a la deuda histórica que se ha mantenido —gobernaran unos u otros— con nuestra comunidad autónoma.

Por tanto, nosotros pedimos un poco más de ambición, que este plan esté más actualizado y una visión más global de la problemática de las cercanías, pero también del resto de infraestructuras ferroviarias en nuestra comunidad autónoma.

No estamos en contra de lo que propone, pero pensamos que se puede pedir mucho más de lo que se contempla en la moción.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador.

Para la defensa de la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra la senadora Martínez.

La señora MARTÍNEZ ZARAGOZA: Gracias, señor presidente.

Señorías, en primer lugar, quiero agradecer, a pesar de la exposición inicial de la senadora Pradas, la voluntad de llegar a un acuerdo al Grupo Popular y al resto de los grupos que han posibilitado que se tramite una moción transaccional, ya que de nuestro trabajo depende en buena medida el facilitar la vida de los y las ciudadanas de nuestra tierra. Usted en Castellón; yo soy alicantina; y creo que estamos los miembros de la Comunidad Valenciana de enhorabuena por llegar a consensos en esta Comisión.

Nosotros presentamos inicialmente una enmienda a la moción que creemos que se ha recogido en esta transaccional, puesto que nosotros apoyábamos que el Plan de cercanías para la Comunidad Valenciana, acordado entre el Gobierno valenciano y el Gobierno central en febrero de 2020, se llevara a cabo y, evidentemente, ustedes también han estado de acuerdo en esta transacción.

Muchas gracias de nuevo por su talante.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

Para aceptar o rechazar las enmiendas, tiene la palabra la senadora Pradas.

La señora PRADAS TEN: Muchas gracias, señor presidente.

Efectivamente, se ha alcanzado un acuerdo transaccional entre el Grupo Popular y el Grupo Socialista. Lástima que Compromís no se haya unido. No lo ha firmado, aunque se le ha posibilitado este acuerdo transaccional. (*Denegaciones del señor Mulet García*). Sí, señoría. Señor Mulet, aún está a tiempo, si quiere, de firmarlo.

Es que, señoría, usted habla como si no formara parte del Gobierno valenciano. Usted gobierna con el Partido Socialista en la Comunitat Valenciana y usted, a mayor inri, ha posibilitado el Gobierno del señor Sánchez con la investidura, y es más, usted ha posibilitado que los Presupuestos Generales del Estado se hayan aprobado. Por lo tanto, que usted se descuelgue de este acuerdo global, que contiene el sentir



mayoritario de los valencianos, de los alicantinos y los castellonenses, lo cierto es que me sorprende, y mucho. Bueno... no me sorprende tanto; no me sorprende tanto.

El texto de la transaccional dice que la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana del Senado insta al Gobierno a que continúe con la implementación de las medidas indicadas en el Plan de acción y el Plan de cercanías de la Comunitat Valenciana hasta su ejecución íntegra. Se mantiene el grueso de la moción. Incluimos también la propuesta del Grupo Socialista e, insisto, yo creo que aquí venimos —lo digo siempre que puedo— a trabajar para solucionar problemáticas sociales de quienes nos han puesto aquí en nuestros escaños. Y hoy es un ejemplo. Yo podría haberle dicho al Grupo Socialista que no, pero sinceramente creíamos que era importante que este acuerdo saliera hoy adelante e impulsar una solución a una verdadera problemática.

Y, señor Mulet, pese a lo que le he dicho, yo le agradezco sinceramente todas sus propuestas. Muchas de ellas —y por eso no las vamos a admitir— ya están contempladas en el propio plan. Después, usted me habla de un plan del año 2014, que ya está desfasado, está derogado. Ha sido actualizado por el del 2017. Por tanto, no podemos admitir sus enmiendas. Le insisto, aún está a tiempo de firmar esta transaccional, de firmar algo que ha firmado su socio de Gobierno en la Comunitat Valenciana. Oiga, que el alcalde de Valencia también estaba en la presentación del Plan de cercanías. Yo no sé si usted estuvo allí; estuvo también Compromís, y le parecía genial, le parecía muy bien. Ahora, usted se descuelga. Yo lo vi con mis propios ojos. Allí estábamos presentes todos los valencianos, todos los castellonenses y todos los alicantinos. Insisto, usted aún puede sumarse a este acuerdo que beneficia mucho, por supuesto, al servicio de cercanías de la Comunidad Valenciana.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

Pasamos al turno de portavoces. El Grupo Parlamentario Mixto no interviene.

Por el Grupo Parlamentario Nacionalista en el Senado, el senador Cleries, tiene la palabra.

El señor CLERIES I GONZÁLEZ: Gracias, presidente.

Junts per Catalunya va a dar apoyo a esta moción, y más si ha habido capacidad de llegar a un acuerdo transaccional. Nos parecen bien este tipo de inversiones en la Comunitat del País Valencià.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Por el Grupo Parlamentario de Izquierda Confederal, tiene la palabra el senador Mulet.

El señor MULET GARCÍA: Gracias, señor presidente.

Hace falta tener un poco de cinismo. Hemos presentado dieciséis enmiendas y en ningún momento se han puesto en contacto con nosotros para informarnos de si aceptaban o no aceptaban nuestras enmiendas ni para pedirnos el voto. No mienta. Usted no lo ha hecho y nadie del Partido Popular se ha puesto en contacto con nosotros. Sí que es cierto que el Partido Socialista nos ha informado de que habían llegado con ustedes a un acuerdo, pero con nosotros nadie se ha puesto en contacto para decirnos si aceptaban o no alguna de nuestras enmiendas. Por lo tanto, no mientan.

Desgraciadamente, aunque ese texto salga por unanimidad, es un brindis al sol, es una declaración de buenas intenciones; saben perfectamente, como el resto de la Cámara, que las mociones son declaraciones de buenas intenciones y se insta al Gobierno a que las cumpla, pero mañana, desgraciadamente, los usuarios y usuarias de Renfe en el País Valencià continuarán sufriendo la precaria situación de todas las líneas prácticamente, porque durante décadas, tanto el Partido Popular como el Partido Socialista, se han dedicado a desmantelar el servicio ferroviario de cercanías y de regionales en el País Valencià. Por tanto, ustedes carecen de toda credibilidad.

Y en ningún momento he hablado de 2014; en 2014, obviamente, no había ningún plan; era el plan de 2010 a 2020, y he recordado que ustedes estuvieron gobernando durante el mayor tiempo de este período y no ejecutaron absolutamente nada. No estoy reivindicando ese plan, estoy exponiendo la falta de rigor y la falta de credibilidad que tienen ustedes, porque cuando gobiernan, no ejecutan. Cuando han gobernado han dedicado, igual que el Partido Socialista, que se parecen mucho en materia ferroviaria, el 90 % de las inversiones ferroviarias al AVE, un tren para unos pocos, con un fuerte impacto ambiental y paisajístico, que une muy bien las grandes ciudades con Madrid, pero eso ha supuesto desmantelar el tren convencional, que ha visto cómo no ha llegado prácticamente ninguna inversión.

Los gobiernos del Partido Popular han sido en materia ferroviaria lo mismo que el Partido Socialista. Por eso, claro que entiendo que se pongan de acuerdo, porque esto será de nuevo un brindis al sol, que no va a solucionar ni a corto ni a medio plazo los problemas ferroviarios que sufrimos y que conocen perfectamente todas las personas del País Valencià. Recordamos que no ejecutaron nada de 2011 a 2018, que estuvo, por desgracia, gobernando Mariano Rajoy. No se ejecutó nada de lo planificado. No se ejecutó nada. Y la gran azaña que me señalan son las cercanías de Castelló a Vinaròs, ni con tarifas de cercanías ni con frecuencia de cercanías, que ni ha sido suficiente, con un horario que a los propios estudiantes y a los propios trabajadores les viene fatal, con cancelaciones que usted ha reconocido que son continuas. Podríamos hablar también del AVE Valencia-Madrid, que tampoco es ni AVE, es un tren embutido en una línea de cercanías.

Ustedes han sido un despropósito en la gestión ferroviaria, ni mejor ni peor que el Partido Socialista. El plan que quieren vender como la gran solución proponía actuaciones de 5,8 millones en las estaciones del núcleo de Alacant. Se gastó prácticamente todo en recrecer andenes en las líneas de cercanías, priorizándolas sobre otras actuaciones mucho más importantes. Este plan, que ahora reivindican como la panacea, quería invertir 958 000 000 de euros en vías de mejora del núcleo de cercanías de Valencia-Castelló. Renfe Informa nos contestó que se gastó prácticamente todo ese presupuesto en un tercer hilo, que ha supuesto el cambio de traviesas y desvíos, en algunos casos reemplazando un material que estaba operativo y en perfectas condiciones, que se destruyó en su inmensa mayoría; traviesas de hormigón, carriles y desvíos convencionales.

De los 10,96 millones en actuaciones en estaciones en el núcleo de cercanías de Valencia a Castelló, se gastó prácticamente todo lo que ahora reivindica que se gaste en la modificación de andenes, dado que en la construcción del tercer hilo no había gálibo en los andenes de algunas de las estaciones, y hoy en día están siendo recrecidas. El tercer hilo, que es lo que acabó absorbiendo parte de este presupuesto que hoy reivindican entre Valencia y Castelló, era la gran apuesta de este plan, lo que supuso modificar andenes en la mayoría de estaciones al desplazar el eje de la vía. Y esto, ¿qué ha supuesto en la práctica? Ha supuesto más de tres años de obras, que se suprimiera el 65 % de los servicios ferroviarios, lo que supuso un descenso del 55 % de los usuarios y las usuarias, que posteriormente supuso que casi el 50 % de estas personas ya no volvieran a usar el servicio ferroviario de cercanías. Asimismo ha supuesto, para siempre parece ser ya, un aumento en el tiempo de las largas distancias. También aumentaron el tiempo de viaje de los trenes regionales y de cercanías entre quince y veinticinco minutos en ese trayecto. Todo esto sin tener en cuenta ese período de obras de tres años, en los que los retrasos tenían una horquilla entre cuarenta y ciento veinte minutos.

Por cierto, por ese tercer hilo no ha pasado ni un solo tren de mercancías desde su construcción. En 2017, obviamente, todos aplaudimos esta inversión, porque más vale esto que nada. Obviamente no era la panacea, y obviamente, ustedes seguramente también reivindicaban más actuaciones ferroviarias en cercanías, en regionales o en larga distancia en el País Valencià. Era positivo, pero era insuficiente, y hoy en día continúa siéndolo aún más.

Por eso nosotros presentamos enmiendas, porque pensamos que era importante también priorizar en otras actuaciones que no estaban contempladas en este proyecto. La línea de Valencia-Cuenca, sin olvidarnos de Buñol, Utiel, Camporrobles, la línea Xàtiva-Alcoy, la línea Sagunto-Aragón, el tren de la costa, que tampoco está en sus proyectos, y que Valencia deje de ser el cuello de botella ferroviaria de Europa, que es la vergüenza. La escasa inversión tanto del Partido Popular como del Partido Socialista, gobernando incluso en la tercera ciudad del Estado, la han convertido en el semáforo de Europa.

Este plan era simplemente gastar dinero sin solucionar buena parte de los grandes retos de ferrocarriles en el País Valencià. Tanto unos como otros, que ahora se ponen de acuerdo para llegar a una transaccional, son los responsables únicos —ustedes, Partido Popular y Partido Socialista— del caos ferroviario que a día de hoy sufren miles y miles de valencianos y valencianas, y desgraciadamente también de otras partes del territorio.

Por tanto, muy bien que lleguen a una transaccional. Si hubieran querido mayor consenso, se hubieran esforzado...

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría. Se ha terminado su tiempo.

Por el Grupo Parlamentario Vasco, la senadora Vaquero no va a intervenir.

Tiene la palabra, la senadora Bailac.

La señora BAILAC ARDANUY: Gracias, presidente.

No es la primera vez que vemos a este Partido Popular tan exigente. No lo era tanto cuando gobernaba en el País Valencià o cuando estaban en la Moncloa. Ustedes no estaban tan reivindicativos con las

infraestructuras del País Valencià hace unos años, pero, bueno, bienvenidos al club de la denuncia que algunos llevamos haciendo desde hace bastantes años en defensa del derecho a la movilidad de las personas en el País Valencià.

Sabemos que los trenes de cercanías han perdido cientos de miles de pasajeros en los últimos años, debido a las averías, a las incidencias, a los atrasos, al elevado coste de los billetes, a la falta de personal, y todo ello, porque se ha primado la inversión en la alta velocidad; este diseño ineficiente del sistema ferroviario de alta velocidad que ha provocado que no se haya tenido en cuenta la rentabilidad y la viabilidad económica de los más de 50 000 millones invertidos en el AVE, tal y como ya avisaba Bruselas en el año 2012.

Por tanto, nos parece razonable poner el contador a cero, que se cumplan las inversiones, que se cumplan los planes ya aprobados, que se cumplan los compromisos, que se reestructuren los horarios, que se mejoren las frecuencias, que se pongan al día de una vez por todas las líneas ferroviarias de cercanías en el País Valencià. Aunque no podemos olvidar que persiste el expolio al País Valencià y, afortunadamente, a día de hoy, nadie niega este expolio que deja al Gobierno valenciano sin recursos para invertir en infraestructuras, en servicios sociales, sin margen para impulsar las políticas económicas sectoriales ambiciosas que necesitaría la economía valenciana.

Estamos de acuerdo en que cumplir los planes ya aprobados es lo mínimo que se le puede pedir a un Gobierno. Ojalá que, como también apunta el senador Mulet, se puedan actualizar estos planes, puedan ser más ambiciosos, se puedan plantear planes de choque, pero, por lo menos, que se cumpla lo acordado.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Senadora Pradas, tiene la palabra por el Grupo Parlamentario Popular.

La señora PRADAS TEN: Gracias, señor presidente.

En primer lugar, me quiero dirigir al senador de Compromís, al senador Mulet. Mire, lo que tiene que hacer es respetar la denominación de nuestra tierra, que, como sabe, es Comunitat Valenciana. Ya está bien de País Valencià para arriba y para abajo. Eso es lo primero que le tengo que decir, que respete nuestra denominación estatutaria y constitucional.

Y, en segundo lugar, usted me ha llamado cínica. Yo, como soy mucho más educada que usted, le voy a llamar incoherente, porque el que es socio del Partido Socialista es Compromís, y el Partido Socialista me consta que se ha dirigido a usted para intentar alcanzar este acuerdo transaccional, y usted se ha descolgado de él. O sea que ahora menos pataletas, menos matracas penosas diciendo que aquí nadie hace nada y que aquí nadie cuenta con nosotros y más soluciones, señor Mulet. *(Aplausos)*.

¿Qué soluciones ha aportado Compromís en estos últimos años a la Comunitat Valenciana o a las cercanías de la Comunitat Valenciana? ¿Qué soluciones proponen ustedes? ¡Pero si están aprobando los Presupuestos Generales del Estado a ciegas! ¡Pero si ustedes apoyaron el Gobierno socialista! ¡Pero si hoy venimos aquí con un acuerdo para que se ejecuten 1400 millones de euros y ustedes no quieren firmarlo! Pero ¿cómo me está llamando usted cínica, señoría? Usted lo que es es un incoherente; que el socio de Gobierno del PSOE es usted, no somos el Partido Popular, señoría.

Usted decía que no pedía la ejecución de un plan desfasado o antiguo. Claro que sí; tengo aquí su enmienda. Yo he dicho 2014. Un error. No, es que usted pide el de 2010, o sea, se va mucho más atrás del 2014. Usted pide cumplir el Plan de cercanías de la Comunidad Valenciana del 2010 a 2020, señor Mulet. Céntrese, que usted está aquí para defender los intereses de los valencianos, de la Comunitat Valenciana —insisto—. Respete nuestra denominación constitucional y estatutaria.

Si empieza así, podremos seguir hablando, pero veo que usted se encierra en estas pataletas que no llevan absolutamente a nada, señoría. Y que poco hablan ahora en Compromís de los recortes que están sufriendo en el norte de la provincia de Castellón, en Vinarós. Dígame qué es lo que proponen ustedes. Dígame qué soluciones están aportando. Dígame qué están ustedes haciendo. Mis compañeros ya han anunciado que incluso van a ir al Defensor del Pueblo. Y esa extensión de cercanías la trajo el Partido Popular, le guste a usted o no le guste. Esa es la realidad. En diciembre de 2017, señoría de Compromís.

Y al Grupo Socialista le decimos que, por supuesto, ha habido un acuerdo, pero les exigimos que impulsen que este acuerdo se ejecute, no puede quedar en una moción que se ha aprobado y que queda en nada. Insisto, el ministro de Transportes actual, el señor Ábalos, es valenciano. Pídanle de mi parte que se deje de invertir en fotografías suyas y del señor Ximo Puig en los AVE, y que invierta más en las cercanías, que es lo que necesitan realmente los usuarios de todos los trenes de la Comunitat Valenciana.

Celebramos el acuerdo impulsado por el Partido Popular hoy aquí en el Senado sobre un plan aprobado por el Partido Popular en el 2017. Insisto, el grueso de nuestra petición se ha mantenido. Valoro también muy positivamente —hay que decirlo todo— la actitud de los senadores del Grupo Socialista, de la compañera alicantina, que ha entendido perfectamente que hay que ir de la mano en reivindicaciones, que además nos vienen unánimemente por parte de la sociedad valenciana. Por tanto, ahora solo nos queda que ese sentir unánime de castellonenses, valencianos y alicantinos se apruebe hoy aquí en el Senado, pero, sobre todo, lo ejecute el Gobierno de España.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senadora Pradas.

Para cerrar el debate de esta moción, tiene la palabra la senadora Martínez, del Grupo Parlamentario Socialista.

La señora MARTÍNEZ ZARAGOZA: Gracias, señor presidente. Como decía antes, quiero agradecer la voluntad de pacto de esta Comisión al Grupo Popular, pero también quería recordarles que lo cortés no quita lo valiente. Otro gallo nos habría cantado si en el año 2018, en los Presupuestos Generales del Estado aprobados por ustedes, el peso de la inversión en nuestra comunidad hubiera sido igual al peso de la inversión de los actuales Presupuestos Generales del Estado, en torno al 10 %, que es el 10 % de la población total del Estado español. Y es más, en el 2019, en el borrador que se presenta a nivel estatal, para nuestra comunidad había una inversión de unos 300 000 000 de euros precisamente para esta materia, para las cercanías. Si ustedes hubieran votado a favor, ahora no estaríamos en esta situación.

El ministerio actualmente se encuentra desarrollando en toda la geografía nacional la nueva Estrategia de movilidad segura, sostenible y conectada, la nueva iniciativa Cercanías 25, como ya se ha comentado anteriormente, para situar a los usuarios en el centro de las políticas de movilidad, transporte y fomento del empleo en las cercanías. Entre otros objetivos, cumplía precisamente con los de las enmiendas que el señor Mulet había presentado, y entre ellos estaba aumentar la fiabilidad y la puntualidad del servicio, mejorar y facilitar mayor información a los usuarios, favorecer el acceso de más usuarios a los servicios de cercanías, mejorar la calidad del servicio, profundizar en la ejecución de los planes, como en este caso, en curso para mejorar la accesibilidad de los trenes y estaciones, y favorecer la intermodalidad con otros modos de transporte.

Además de esta iniciativa, el Gobierno central y el Gobierno autonómico acordaron en febrero del 2020 el Plan de acción para cercanías en la Comunidad Valenciana. Y en este punto quiero recalcar, señor Mulet, que este plan de acción que hoy estamos respaldando en esta Comisión forma parte de un acuerdo entre el Gobierno autonómico y el Gobierno central; Gobierno autonómico del que usted forma parte. El objeto de este plan era recuperar los niveles de puntualidad y fiabilidad de las cercanías y, evidentemente, mejorar sus indicadores, y así se crea una comisión técnica encargada de valorar y hacer el seguimiento del cumplimiento de este plan. La última reunión de este comité fue a primeros de marzo, en el que se concluye que ya se han tomado diferentes medidas, y esas medidas han mejorado en un 95 % la puntualidad del servicio. Este plan está dividido en tres ejes, los cuales, evidentemente, tienen una carga presupuestaria importante: el eje 1, actuaciones sobre infraestructuras; el eje 2, actuaciones en estaciones, y el eje 3, actuaciones en el material rodante.

Dentro de este plan, como he dicho antes, se han tomado ya varias medidas que realmente han mejorado la puntualidad y han minimizado las incidencias en relación con el material de los últimos meses, mejorando ostensiblemente los valores de los meses previos a este período. Además, se ha estado llevando a cabo en paralelo una auditoría operativa por parte del ministerio para estudiar la causa raíz y así poder incrementar la eficiencia del servicio de las cercanías en el núcleo Valencia-Castellón.

¿Y cuál es la situación a cierre de 2020? Si descontamos el importe que se ha hecho efectivo por la compra de 211 trenes, por un importe de 2445 millones de euros, la inversión de Renfe se ha situado ya muy por encima de lo previsto. Respecto a actuaciones en Renfe, ya se ha ejecutado entre 2017 y el 2020, un 19 % de lo previsto en este plan. Y en cuanto al Plan de instalaciones en estaciones, el importe ejecutado acumulado entre los años 2017 y 2020 asciende a 2,6 millones de euros.

Respecto a la modernización de la flota, el plan de cercanías tenía presupuestado 18,3 millones de euros hasta 2020. Se ha ejecutado más del doble de la adaptación de accesibilidad, concretamente la serie 447; intervenciones en materia de fiabilidad y seguridad, así como mejoras en el interiorismo y el confort. Por parte de ADIF, a cierre febrero de 2021 —hace dos meses—, se están impulsando por un importe de 625 000 000 de euros, pero es que, además de esta inversión prevista por este organismo, ya



se ha incrementado hasta los 1131,8 millones de euros con respecto a los 1081 del plan de 2017. Por lo tanto, se ha aumentado la inversión respecto a este plan.

Y a todo esto le tenemos que añadir que la mejora de los servicios de cercanías en todo el país es además una de las líneas de inversión principales que se han fijado dentro del mecanismo de recuperación y resiliencia de los fondos europeos Next Generation que, por cierto, el Partido Popular votó en contra. Como ven, la mejora de las cercanías de la Comunidad Valenciana es algo que ocupa al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Evidentemente, en el Grupo Socialista del Senado seguiremos trabajando en pro de la mejora de la movilidad de todos y todas los ciudadanos, y votaremos a favor de esta moción transaccional.

Muchas gracias, señorías.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

— MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A LA ADOPCIÓN DE DETERMINADAS MEDIDAS EN RELACIÓN CON LA RECUPERACIÓN Y FOMENTO DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA ENTRE MADRID, CUENCA Y VALÈNCIA.

(Núm. exp. 661/000952)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO

El señor PRESIDENTE: Pasamos a la última moción, presentada por el Grupo Parlamentario Popular, por la que se insta al Gobierno a la adopción de determinadas medidas en relación con la recuperación y fomento de la infraestructura ferroviaria entre Madrid, Cuenca y Valencia.

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

La señora AGUDO ALONSO: Muchas gracias, presidente. Buenos días, señorías.

Traemos en el Grupo Parlamentario Popular esta moción en defensa del tren convencional, en defensa de la línea Madrid-Cuenca-Valencia, que hemos redactado junto a la agrupación de pueblos con el tren, que lo componen más de treinta ayuntamientos de todos los colores y más de diez colectivos por donde circula el tren Madrid-Cuenca-Valencia, ante el temor del cierre de esta línea.

Hoy se cumplen tres meses sin servicio en algunos de los tramos, por los estragos de Filomena. Aún no tenemos constancia de que se esté trabajando para reparar las vías. Un año también desde las primeras reducciones, con la excusa de la pandemia por parte del Gobierno de España, que aún no se han recuperado, a las que todavía no se han dado alternativas y las pocas medidas que se han llevado a cabo en algunos casos han llegado tarde y no son, desde luego, las que se necesitan. Una línea por donde circulan los trenes más antiguos del país, cada vez con menos frecuencias, con continuos retrasos, casi ocho horas de viaje y velocidades a 60 kilómetros por hora, que por momentos caen hasta los 30 por motivo de seguridad, dado el estado de las vías, algunas de madera, construidas en los años cuarenta del siglo pasado. Y a eso le sumamos la falta de inversiones que mejoren las infraestructuras y avancen en su modernización, acorde a los tiempos y a las necesidades actuales. Pues imagínense lo oportuno y necesario que ha sido traer esta moción hoy al Senado.

Esa falta de inversión hace que cada vez este tren se utilice menos, en un territorio azotado por la despoblación, un tren que debería ayudar al desarrollo futuro del entorno, que debería aportar la necesidad de vertebrar el territorio, uniendo cabeceras de comarcas y capitales, en el trayecto más corto entre Madrid y el Levante. Tanto que se habla de la España vaciada últimamente —también se ha hablado hoy a lo largo de esta sesión—, desde luego que no podemos ser ajenos a este importante reto. Es incongruente hacer un llamamiento a ocupar el mundo rural cuando, sin embargo, no se está apostando por parte del Gobierno por el transporte necesario de calidad. El aislamiento que están sufriendo estas zonas es doble, no solamente a nivel de no tener inversiones en comunicaciones, sino también por no haber inversiones económicas ni oportunidades.

Por lo tanto, hoy, con esta moción, en el Grupo Parlamentario Popular queremos rechazar la falta de apoyo por este transporte como servicio necesario y de utilidad, tanto para el turismo como para las mercancías. Además, en este año 2021, que ha sido declarado por el Parlamento Europeo como Año Europeo del Ferrocarril, que está sirviendo para que países de nuestro entorno fomenten su uso como medio de transporte dinamizador del territorio y ecológico, mientras que en España se está haciendo totalmente lo contrario. Se están suprimiendo servicios, se está negando la viabilidad y el futuro del tren



convencional, en este caso de la línea Madrid-Cuenca-Valencia, que dejaría una gran extensión geográfica sin servicio del ferrocarril.

Ante esta grave situación, el Grupo Parlamentario Popular ha traído a esta Comisión esta moción, para la que pido el apoyo de todos los grupos parlamentarios de la Cámara para potenciar y mejorar la línea Madrid-Cuenca-Valencia; recuperar los servicios suspendidos, al igual que las frecuencias de antes de la pandemia; para dar marcha atrás a la medida de cierre de las estaciones de Camporrobles, de Carboneras, de Huete o de Ocaña, para no reducir servicios o para incrementar las paradas facultativas en apeaderos, así como la inversión en arreglo de la infraestructura ferroviaria, ejecutando partidas para el mantenimiento de la línea, su modernización, como estrategia para la lucha contra la despoblación, para acortar tiempos de trayecto, adecuar los horarios para que sean más útiles, para que los usuarios puedan realizar sus gestiones en las capitales, en Madrid, en Cuenca y en Valencia, en el mismo día; la llegada del tren de esta línea a Madrid-Puerta de Atocha o su llegada a Valencia Nord, así como ampliar la C-3 de cercanías de Valencia hasta Camporrobles, mantener la estación de viajeros en el centro de la capital de Cuenca, compatibilizar el transporte de viajeros con mercancías o promover una política verdadera de rehabilitación de estaciones.

En definitiva, son miles los afectados por el desmantelamiento de esta línea por parte del Gobierno, a los que hoy desde el Grupo Parlamentario Popular queremos ponerles voz, porque necesitan una respuesta por parte del Gobierno. Igual que ha sido posible, igual que ha sido un acontecimiento histórico el acuerdo y la unión de colectivos y de ayuntamientos que han demostrado en las últimas semanas que están por la labor y con la voluntad de defender el ferrocarril, hoy entiendo que tenemos una buena oportunidad para rechazar la desaparición de la línea del tren convencional, apostar, por lo tanto, por la cohesión territorial, por la generación de actividad social, cultural y económica, así como revertir la despoblación.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

A esta moción se ha presentado quince enmiendas: catorce del Grupo Parlamentario Izquierda Confederal y una del Grupo Socialista.

Para la defensa de las catorce enmiendas de Izquierda Confederal, tiene la palabra el senador Mulet.

El señor MULET GARCÍA: Gracias, señor presidente.

País Valencià es un término que aparece en el Estatuto de Autonomía, es un término histórico, con reconocido uso social desde hace siglos, completamente legítimo. Lo que no es legítimo ni correcto ni respetuoso es denominarnos Levante, como se acaba de denominar, que ni es oficial ni es entendible por buena parte de la ciudadanía valenciana. En el País Valencià hemos visto con preocupación todo lo que está pasando en esta línea. Desde el principio, cuando vimos que habían pasado semanas desde que habían caído árboles en la vía y esa era la excusa para no recuperar el servicio, tuvimos reuniones y contactos con alcaldes, tanto del territorio valenciano como del territorio de Cuenca, con la plataforma que ha mencionado antes, alcaldes incluso del Partido Popular o del Partido Socialista, y todos nos mostraban la misma preocupación, que esto fuera la excusa para desmantelar definitivamente esta línea. Por todo ello, a pesar de compartir lo que reivindican, pensamos que en este caso se puede ir mucho más allá de lo que va la moción. Por eso pedimos aumentar los servicios a los que circulaban en 2013, antes de la aplicación de las obligaciones de servicio público, en las cuales ya se suprimieron siete trenes semanales por sentido.

Pedimos planificar los horarios, las paradas facultativas en todas las estaciones entre Utiel y Aranjuez. Pedimos abrir a la circulación el túnel de Valencia-San Isidre para que los trenes que llegan desde Cuenca a Valencia no tengan que ir a la Fuente de San Luis. Pedimos invertir en una renovación integral de las vías entre Aranjuez y Utiel, porque son vías en mal estado, que están podridas. Por tanto, les hace falta una renovación integral para que los trenes puedan circular a unas velocidades estándar de 120 o 140 kilómetros. Pedimos actuaciones concretas en la línea C-3 de cercanías, en Aldaia y en Xirivella. Pedimos adaptar los horarios a las necesidades de la ciudadanía; y la ampliación de la línea C-3 hasta Campo Robles. Pedimos que el Grupo Popular y el Socialista cambien de paradigma, porque el que tienen nos ha llevado a este caos. Es imprescindible que la alta velocidad no se lleve ni el 90, ni el 80 ni el 70 % de todos los recursos económicos que corresponden al ferrocarril convencional. Remarcamos que, tal y como está planteada esta línea, su uso para mercancías es imposible. Tendría que acometerse una rehabilitación integral de la misma. Por eso, pedimos un estudio en profundidad para que, en un futuro inmediato, se puedan tener en cuenta las ventajas del transporte de mercancías.

Sabemos que existe un plan de rehabilitación en la diputación de Cuenta, pero que solo contempla la rehabilitación de las estaciones para uso turístico, quedando su uso comercial completamente relegado. Por eso, pedimos ampliar ese tipo de planes y que todas las administraciones busquen una solución a toda la línea desde Utiel hasta Aranjuez. Pedimos que se garantice que se va a apostar decididamente por el mantenimiento de esta línea y que no se va a optar por su cierre y desmantelamiento como hemos visto en otras líneas semejantes a esta, y que se asegure la prestación de un servicio por carretera para los viajeros, como se anunció hace escasos días, pero que sea hasta el restablecimiento total y completo de la frecuencia de los trenes, asegurando también la parada en el caso urbano, ya que hay muchos municipios donde no está garantizada dentro del casco urbano. Esta medida ha llegado tarde y mal, tres meses tarde. Pedimos invertir en la renovación de los trenes y vagones y en la contratación de personal y maquinistas suficientes para que el servicio sea óptimo. Y pedimos cumplir con la denominada declaración de Xirivella que se firmó hace años por todos los partidos políticos valencianos y que se estudie e implemente la gratuidad o bonificación de esta línea mientras dure la situación de pandemia para evitar el uso de autobuses saturados, sobre todo en las áreas metropolitanas por las cuales discurren.

Pensamos que la moción está bien; compartimos su espíritu, pero pensamos que con nuestras enmiendas seguramente se podría mejorar, por lo que creemos que hay que ser un poquito más ambiciosos. Gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

Para la defensa de la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra su portavoz, el señor Fernández Palomino.

El señor FERNÁNDEZ PALOMINO: Buenas tardes, señor presidente.

El Grupo Parlamentario Socialista ha presentado una enmienda que quiere englobar la moción que ha presentado el Grupo Parlamentario Popular, porque nuestro Grupo lleva trabajando mucho tiempo en muchas de las cosas que se plantean o en casi todas. Hemos querido simplificar y, por eso, hemos presentado esta enmienda. En ella se propone recuperar los servicios suspendidos en el trayecto Cuenca-Utiel. Desde el lunes 5 de abril ya hay tres servicios de autobús y se ha rehabilitado el trayecto. Queremos que se dé marcha atrás al cierre de estaciones como la de Campo Robles. El Gobierno y Adif están poniendo máquinas autoventa para seguir trabajando. En cuanto a la llegada del tren hasta Atocha, la infraestructura no permite esa opción. No se puede entrar en Madrid por Puerta de Atocha con un tren de ancho convencional. Y en cuanto a diversificar el uso de la línea, diré que al final es preciso estudiar la línea, con lo cual nosotros hemos querido presentar esta enmienda para simplificar y seguir trabajando en lo que el Gobierno de España, junto con Adif, está intentando mejorar, sabiendo lo que se nos está viniendo encima, pero aun así queremos impulsar esto, y también trabajar en el mundo rural y en las zonas más despobladas.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Fernández.

Para aceptar o no las enmiendas, tiene la palabra la senadora Agudo.

La señora AGUDO ALONSO: Muchas gracias, señor presidente.

Doy también las gracias a ambos grupos parlamentarios por las enmiendas que han presentado a esta moción y por el interés que han mostrado para mejorar esta moción que presenta el Grupo Parlamentario Popular. La verdad es que la voluntad de este grupo era conseguir un consenso para que hoy, por unanimidad, pudiéramos sacar esta moción adelante en beneficio de todos aquellos afectados por el desmantelamiento de esta línea. Pero no vamos a poder aprobar la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Socialista porque lejos de mejorar no aporta nada nuevo. Simplifican tanto que, con todos mis respetos, se comen todas las reivindicaciones principales que la agrupación de los pueblos por el tren nos ha trasladado para presentar esta moción, con lo cual creo que la dejan sin sentido.

Con relación a las enmiendas presentadas por Izquierda Confederal, señor Mulet, gracias por todas las aportaciones que usted ha hecho. Muchas de ellas ya se han visto también en la anterior moción, pero entendemos que el objeto principal de cada una de las enmiendas que usted nos propone ya está en la moción, ya se recoge, porque, como usted ha dicho, nosotros también nos hemos reunido con la agrupación, tal y como lo ha hecho usted, y nosotros recogemos todas y cada una de las principales reivindicaciones que nos han trasladado. Sus enmiendas están muy detalladas. Son más propias de un plan concreto que de introducirlas dentro de esta moción. Por lo tanto, tampoco las vamos a aprobar.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.  
Pasamos al turno de portavoces.  
¿Grupo Parlamentario Mixto? (*Denegaciones*).  
¿Señor Cleries? (*Denegaciones*). Tampoco interviene.  
Tiene la palabra el senador Mulet.

El señor MULET GARCÍA: Gracias.

Es una pena que no acepten las enmiendas porque ayer mismo fueron consultadas con alcaldes del Partido Popular y trabajadas con ellos y son oportunas. Por tanto, no son ocurrencias, son enmiendas que perfilan las que ustedes aportan; y pensamos que eran necesarias, porque tienen una visión un poquito más amplia, pero aun así, esto es un debate. Esperemos que se aprueben. Me imagino que no contarán con el voto favorable del Grupo Socialista. Ojalá votarán a favor, pero aunque se aprueben, sabemos que esto no va a solucionar prácticamente nada. Es un paso. Nosotros no podemos presentar una moción aquí porque tenemos cupo; nos cuesta más; tenemos más dificultad para presentarla; pero esta cuestión estaba en nuestra agenda política, obviamente. Saben perfectamente que hemos estado desde el minuto cero exigiendo la reapertura de esta vía, y es positivo que se traiga aquí y que, por lo menos, se continúe hablando de ello, porque es un problema que no es visible, del que no se habla, que no se debate, y que es inexistente para la mayoría, a pesar de lo que está sufriendo la gente de esta línea. Por tanto, les agradezco que la hayan traído y que hoy se pueda debatir de esto. Lo explicaba usted, desde el día 8 de enero el temporal Filomena hizo que se cerrara esta vía, y durante tres meses, el Gobierno ha mantenido un silencio completamente inexplicable. La excusa era, en principio, que habían caído unos pinos encima de la vía. Eso es una auténtica barbaridad. ¿Se imaginan que eso hubiera pasado con el AVE? ¿Se imaginan que por caer 4 o 5 o 6 o 20 o 50 pinos sobre la vía del AVE hubiera estado cerrada durante tres meses entre Madrid y Valencia, Madrid y Cuenca, por no quitar los pinos? Eso es completamente impensable. Es una falta de respeto a la ciudadanía, sobre todo porque no se informó de lo que estaba pasando. Todo el mundo sabía que esa vía estaba en un estado deplorable. Todo el mundo sabía que esa vía necesitaba inversiones desde hace mucho tiempo. Lo que no se podía era no decir nada, estar en silencio y no informar a la gente que estaba en la estación y veía cómo el tren ese día no partía. Eso ha sido una auténtica vergüenza y han tardado tres meses en dotar de un servicio de autobuses a las poblaciones afectadas.

Filomena ha sido la excusa perfecta para degradar un servicio ferroviario y seguro que a todos, al Partido Popular, al Partido Socialista, a nosotros, a los alcaldes y a la plataforma nos han informado del temor que tienen de que esto sea la excusa definitiva para cerrar, para siempre, esta vía porque el problema no eran los árboles, obviamente, sino que la vía estaba podrida desde hace mucho tiempo. La vía es de madera y estaba podrida. ¿Y por qué estaba podrida? ¿Y por qué estaba tan mal? Obviamente ese no es un problema del actual Gobierno, no es un problema de los últimos 4 o 5 años. El problema se remonta a décadas, de abandono y de olvido de esta vía, y durante este tiempo ha habido gobiernos del Partido Popular y gobiernos del Partido Socialista. ¿Y saben cuándo se empezó a estropear de manera drástica esta vía? Cuando se usó como vía de carga para crear la vía del AVE entre Valencia y Madrid, que obviamente, ahora todos disfrutamos, pero puede ser que se olvidarán completamente de esta vía y que la dejasen morir cómo se han dejado morir tantas y tantas vías en el Estado español, empezando, por ejemplo, por la vía de la Plata.

Todo eso ha sido obra del Gobierno del Partido Popular y del Gobierno del Partido Socialista. Por eso ahora, que en la exposición de motivos unos y otros se tiren los trastos como si fuera responsabilidad exclusiva de un partido, no es de recibo, porque no es así. Son ustedes tan responsables, un partido como otro, de no haber invertido durante tanto tiempo en estas vías que están hechas polvo. Es importante que el AVE llegue a Valencia y a Cuenca, que no llega, porque se queda fuera, y lo saben perfectamente, pero, ¿y en los pueblos? Pues en los pueblos del interior del País Valencià o en los pueblos de Cuenca miran el AVE que va a Cuenca porque no pueden coger el tren para ir al pueblo de al lado o no pueden coger el tren para ir a Cuenca capital o para ir a Valencia capital, y se quedan, sí, pues mirando a Cuenca. No pueden ir al médico, no pueden ir a trabajar, no pueden ir a estudiar a la ciudad. Su modelo, el del Partido Popular, y también el del Partido Socialista, ha sido el responsable de que ahora la línea esté tal y como está. Precisa una renovación integral. Las traviesas están podridas; existen limitaciones de velocidad a 60 kilómetros por hora; se han de recuperar horarios sensatos; no se entienden esos horarios; no se entiende que un tren que sale de Madrid con destino a la estación del norte de Valencia a las seis de la mañana, o a las 6.38 en sentido contrario, tarde 4 o 5 horas en hacer un trayecto; y lo mismo de Cuenca a Madrid, o de Valencia a Cuenca; es una auténtica barbaridad, con horarios imposibles, con cancelaciones, sin servicio. Y esto,

obviamente, obliga a que la gente deje de usar este servicio, que es la coartada perfecta para poder quitarlo. Ojalá que esta moción sirviese para algo más que para que estemos aquí durante una horita debatiendo, que siempre va bien, y poniendo el foco en el problema. Ojalá sirviese para que haya un compromiso serio, para que no se desmantelen estas vías, para que rectifiquen tanto el Partido Popular como el Socialista, para que entonen el mea culpa, ya que ustedes son los responsables de tantos años de abandono de esta vía y de tantas otras como esta. Y ojalá que esto sirva para que el Partido Popular y el Partido Socialista empiecen a pensar un poco más en ese tren, el tren que usa la gente de los pueblos, el tren que tiene que vertebrar la España despoblada, y no tanto en el AVE, que está muy bien, pero no es el tren para todos y todas, como tiene que serlo este.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

¿Grupo Nacionalista Vasco? (*Denegaciones*). La senadora Vaquero no interviene.

Tiene la palabra la senadora Bailac, por el Grupo de Esquerra.

La señora BAILAC ARDANUY: Gracias, presidente.

Esta moción nos resuena a los males comunes del sistema ferroviario en los Països Catalans. Nos resuena al abandono. Nos resuena al mal estado de la infraestructura que hace que los trenes circulen lentos, con incidencias, lo que, al final, provoca un mal servicio que comporta la disminución de los usuarios, porque las personas dejan de confiar en el tren como medio que proporciona una movilidad sostenible, eficiente y segura. Nos resuena a la falta de inversiones que llevan a determinados servicios ferroviarios al abandono. Nos resuena a excusas, como la de la pandemia, para recortar servicios públicos, o como la del impacto de los temporales para demorar obras pendientes y que empeoran la situación del sistema ferroviario, que ya de por sí se encontraba en malas condiciones. ¡Nos resuena a tantos males comunes del ámbito ferroviario! Y sabemos que hace poco, en esta línea, se ha anunciado el restablecimiento del servicio por carretera. También nos resuena a comodidad, por la facilidad con que se sustituye muchas veces el tren por los servicios por carretera, dando esa tranquilidad de que si ya el servicio lo presta un autobús, pues ya se irá arreglando, y no es así, porque hemos insistido muchas veces en la centralidad del tren como forma de movilidad sostenible y segura. En fin, nos resuena a tantos males conocidos, como al cierre de las estaciones, a la desaparición del personal de un día para otro, pues no se sabe si se van a reabrir esas taquillas o si las estaciones van a ser todavía centros de servicios y de atención a los usuarios, además de vender billetes. Por tanto, no podemos hacer otra cosa que sumarnos a la petición para que Adif, Renfe y el Ministerio de Transportes tomen cartas en el asunto de una vez por todas.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

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

La señora AGUDO ALONSO: Muchas gracias.

En este turno de portavoces quiero reiterar el apoyo y el compromiso del Grupo Parlamentario Popular con el tren convencional, en este caso con la línea Madrid-Cuenca-Valencia por el desmantelamiento de este servicio. El tren es una infraestructura que, desde luego, debe generar actividad social, cultural, económica y ayudar al desarrollo de los municipios por donde transcurre esta línea. Ahora tiende a su desaparición por no apostar por el transporte como servicio necesario para la movilidad, con los grandes centros de población, y para sectores tan importantes como el turismo o el transporte de mercancías, que es posible. Hay que dar una mayor utilidad a una infraestructura que simbolice un tren vivo, que se consolide como eje vertebrador y dé cohesión al territorio, y que genere riqueza y oportunidades en tiempos en los que, como decía antes, tanto se habla de la España despoblada, y en consonancia con las políticas planteadas también por la Unión Europea.

Como se ha dicho, los horarios no satisfacen las necesidades de movilidad y se hace inviable realizar gestiones entre municipios porque no hay tren. No hay ni siquiera voluntad de las administraciones competentes de solucionar esto, ni en el caso del Gobierno de mi región, de Castilla-La Mancha; y se cierran estaciones, por cierto que el Grupo Parlamentario Socialista hablaba también en su enmienda de rehabilitación de estaciones. Pídanle al Gobierno provincial de la Diputación de Cuenca que saque del cajón de sus oficinas el proyecto que dejó preparado el Gobierno del Partido Popular para la rehabilitación de estaciones, pues todo esto hace que el tren muera, y si el tren muere, mueren las oportunidades de los pueblos.



Ayer hablaba con alcaldes de pueblos que están sufriendo este desmantelamiento de la línea en sus municipios, incluso algunos de ellos han visto cómo se les han cerrado sus estaciones, y me comentaban desolados las veces que han solicitado al Gobierno de España una reunión, y las veces que han enviado cartas al Ministerio de Fomento, que, por cierto, no ha dado ni una sola contestación oficial. Dicen, por otra parte, que el Gobierno en otoño iba a destinar una partida de los presupuestos para este tren, para esta línea. No sabemos si será verdad. Hablaban de 60 millones, que redujeron a 40, después a 20, y, finalmente, a cero euros, como consta en los presupuestos, los que también aprueban Izquierda Confederal. No se recoge, como digo, ni un solo euro. ¿Dónde ha ido ese dinero? Pues se lo preguntaremos al ministro, a un ministro valenciano, pero también con raíces conquenses. Imagínense cómo se han sentido los vecinos de Carboneras de Guadazaón, pueblo de dónde desciende el ministro Ábalos cuando han visto que ha dejado sin tren a los vecinos de su pueblo, mientras ha rescatado a una aerolínea chavista.

Muchas gracias, presidente, y me quedo a la espera de conocer la posición del Grupo Parlamentario Socialista.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra la senadora Verdier Mayoral.

La señora VERDIER MAYORAL: Muchas gracias, señor presidente. Buenas tardes, señorías.

Es una lástima que el Partido Popular no haya aceptado la enmienda que ha presentado el Partido Socialista porque muestra el interés que tiene por este problema.

En relación con la moción presentada por el Partido Popular para que se adopten determinadas medidas para la recuperación de la infraestructura ferroviaria entre Madrid, Cuenca y Valencia, hay que decir, en primer lugar, que ya se está trabajando en ello; así, desde el 5 de abril, entre Cuenca y Utiel se ha restablecido el servicio por carretera mediante un servicio alternativo de autobuses, con paradas en las zonas más transitadas de las localidades afectadas. Aquí se ha reconocido que es así. Y ello es así porque se está reparando la vía como consecuencia de los daños producidos por el temporal Filomena, que, aunque se haya frivolidado, se trata de una zona de serranía donde el temporal ha provocado caída de árboles a la vía y graves desperfectos, sobre todo por los problemas originados por el desmoronamiento de taludes, pues estamos en una zona arcillosa; estos últimos son los más difíciles de reparar teniendo en cuenta la humedad del terreno y lo peligroso de que ocurran desprendimientos. Se trata de una vía muy antigua y hay que tener mucho cuidado haciendo primar la seguridad de las personas frente a otras cuestiones de oportunidad política. Así, actualmente, se están invirtiendo en obras de reparación casi 20 millones de euros. Pregúntenles a los trabajadores que pueden verse por distintas poblaciones como Cardenete, entre otras. En esta cuestión ha tenido mucho que ver la petición del Grupo Parlamentario Socialista para que se recuperara el servicio mediante una línea de autobuses para las personas que de Cuenca quisieran viajar a Utiel, y desde allí ya en tren a Valencia; y es que en el Partido Popular siempre veis fantasmas en el tren cuando no gobernáis, y así agitáis a la ciudadanía. Sin embargo, cuando gobernáis os calláis la boca y os limitáis a simples obras de mantenimiento, pero no al aumento de las infraestructuras ferroviarias, como así han hecho los distintos gobiernos del PSOE, primero con Zapatero y ahora con Pedro Sánchez; y es que las mayores inversiones se han realizado con gobiernos socialistas.

Se apostó igualmente por la alta velocidad. El viaje en AVE Cuenca-Valencia tarda tres cuartos de hora y en tren convencional cinco. ¿No recuerdan ustedes, señorías del Partido Popular, cómo se opusieron a esta línea pidiendo que el AVE no parara en Cuenca porque sería un tren escoba? Fueron ustedes, su alcaldesa de entonces, la señora Rita Barberá, y el señor Aznar, presidente del Gobierno, los que se negaron a que el tren parara en Cuenca. Pero hablan en su moción de la España vaciada y de los desequilibrios demográficos y aprovechan cualquier oportunidad para reprocharnos al PSOE el abandono del mundo rural. Y, señorías, el abandono se produjo cuando ustedes trataron a los conquenses como a ciudadanos de segunda, como a pueblerinos, pretendiendo que el AVE no parara en Cuenca. Al mundo rural se le protege con dotaciones presupuestarias, y así este Gobierno hace la mayor inversión para el medio rural: 10 000 millones de euros, con un ministerio propio y con un apoyo al mundo rural como nunca antes se ha conocido. En los siete años de Rajoy no fueron capaces de invertir en la zona ni un solo euro en infraestructuras ferroviarias, y también hubo temporales y, por ende, desperfectos. Las personas de la zona recordarán que en 2018 hubo una gran nevada, que también produjo daños y suspensión del servicio, y la única respuesta del Partido Popular fue el silencio y el cero en inversión. Además, hay que señalar que estamos en una crisis sanitaria provocada por la pandemia de la COVID, que ha traído como consecuencia restricciones a la movilidad. Así las cosas, Renfe mantiene una programación en todos los



servicios adaptada a la demanda real, con un seguimiento continuo de la demanda, la ocupación de los trenes y la compra anticipada, recuperando la oferta de forma progresiva, lo que supone un esfuerzo importante que garantiza la movilidad del conjunto de la ciudadanía y, especialmente, de los entornos rurales. Ejemplos de ello son la media distancia Madrid-Aranjuez-Cuenca-Utiel que se ha mantenido por encima de la demanda o que se están restableciendo el 70 % de los servicios existente antes de la pandemia, aun habiéndose reducido la demanda respecto del año 2020. La voluntad de Renfe es seguir restableciendo progresivamente la oferta de servicios anterior a la pandemia, en la medida en que la mejora de la situación sanitaria vaya permitiendo la recuperación de la demanda de las y los viajeros. En ese sentido, lamentamos nuevamente que no hayan aceptado la enmienda que presenta el Partido Socialista.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

- MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A CONTEMPLAR DETERMINADAS ACTUACIONES EN EL DESARROLLO DEL PROYECTO CERCANÍAS 25 EN LA COMUNIDAD DE MADRID.

(Núm. exp. 661/000985) *(Votación)*.

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

El señor PRESIDENTE: Pasamos a las votaciones. Quiero advertir que seguiremos el orden, porque yo creo que es lo más fácil, que hemos tenido al debatirlas. Por lo tanto, empezamos por la primera que hemos debatido, que es la moción por la que se insta al Gobierno a contemplar determinadas actuaciones en el desarrollo del proyecto cercanías 25 en la Comunidad de Madrid. Se ha presentado una enmienda, que no se ha aceptado; o sea que se votará la moción en sus propios términos.

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 14; abstenciones, 14.*

El señor PRESIDENTE: Se aprueba.

- MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A LA ADOPCIÓN DE DETERMINADAS MEDIDAS PARA GARANTIZAR EL ACCESO A LA VIVIENDA DE PROTECCIÓN OFICIAL (VPO) POR PARTE DE LOS COLECTIVOS CON BAJOS RECURSOS ECONÓMICOS. *(Votación)*.

(Núm. exp. 661/000900)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

El señor PRESIDENTE: Pasamos a votar la segunda moción, por la que se insta al Gobierno a la adopción de determinadas medidas para garantizar el acceso a la vivienda de protección oficial (VPO) por parte de los colectivos con bajos recursos económicos. Hay una enmienda que tampoco se ha aceptado. Por lo tanto, se vota en los términos de la moción.

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 27; abstenciones, 1.*

El señor PRESIDENTE: Se aprueba.

- MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A CONTINUAR MEJORANDO EL FERROCARRIL DE ANCHO MÉTRICO ENTRE FERROL (A CORUÑA) Y GIJÓN (ASTURIAS). *(Votación)*.

(Núm. exp. 661/000934)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

El señor PRESIDENTE: Pasamos a votar la tercera moción. Moción por la que se insta al Gobierno a continuar mejorando el ferrocarril de ancho métrico entre Ferrol y Gijón. Tampoco se acepta la enmienda. Luego se vota también en sus propios términos.

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 25; abstenciones, 3.*

El señor PRESIDENTE: Se aprueba.

- MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A INCORPORAR EN LA ESTRATEGIA DE MOVILIDAD SEGURA, SOSTENIBLE Y CONECTADA 2030, LAS INFRAESTRUCTURAS DE LA MOVILIDAD INCLUIDAS EN LA ESTRATEGIA DE MOVILIDAD, DE LOS EJERCICIOS 2021 A 2023. (*Votación*).

(Núm. exp. 661/000998)

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

El señor PRESIDENTE: Pasamos a la cuarta, la presentada por el Grupo Parlamentario Vasco. Moción por la que se insta al Gobierno a incorporar en la estrategia de movilidad segura, sostenible y conectada 2030, las infraestructuras de la movilidad incluidas en la estrategia de movilidad de los ejercicios 2021 a 2023. Esta ha sido transaccionada.

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 28.*

El señor PRESIDENTE: Queda aprobada por unanimidad.

- MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A QUE PROCEDA A LA EJECUCIÓN ÍNTEGRA DEL PLAN DE CERCANÍAS DE LA COMUNITAT VALENCIANA PRESENTADO Y APROBADO POR EL GOBIERNO DE ESPAÑA EN DICIEMBRE DE 2017. (*Votación*).

(Núm. exp. 661/000762)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO

El señor PRESIDENTE: Pasamos a votar la moción, del Grupo Parlamentario Popular, por la que se insta al Gobierno a que proceda a la ejecución íntegra del Plan de cercanías de la Comunitat Valenciana, presentado y aprobado por el Gobierno de España en diciembre de 2017; con la propuesta de modificación presentada firmada por todos los grupos menos Izquierda Confederal.

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 28.*

El señor PRESIDENTE: Queda aprobada por unanimidad.

- MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A LA ADOPCIÓN DE DETERMINADAS MEDIDAS EN RELACIÓN CON LA RECUPERACIÓN Y FOMENTO DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA ENTRE MADRID, CUENCA Y VALÈNCIA. (*Votación*).

(Núm. exp. 661/000952)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO

El señor PRESIDENTE: Pasamos a votar la última moción, por la que se insta al Gobierno a la adopción de determinadas medidas en relación con la recuperación y fomento de la infraestructura ferroviaria entre Madrid, Cuenca y Valencia, presentada por el Grupo Parlamentario Popular. No se aceptan ni las enmiendas del Grupo Parlamentario Socialista ni las de Izquierda Confederal.

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 13; en contra, 13; abstenciones, 2.*

El señor PRESIDENTE: Como hay empate, resolverá, por el artículo 100.4 del Reglamento, el letrado. El artículo 100.4 del Reglamento obliga a sumar los votos de todas las fuerzas correspondientes en el Pleno y, por tanto, los votos a favor son 119 y los votos en contra 122. Por lo tanto, queda rechazada la moción. Se levanta la sesión.

*Eran las catorce horas y treinta y cinco minutos.*