



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES

SENADO

XIV LEGISLATURA

Núm. 71

30 de septiembre de 2020

Pág. 1

COMISIÓN DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JOSÉ FERNÁNDEZ BLANCO

Sesión celebrada el miércoles, 30 de septiembre de 2020

ORDEN DEL DÍA

Debatir

- Moción por la que se insta al Gobierno a impulsar la publicación de la estrategia indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de las infraestructuras ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General.
(Núm. exp. 661/000401)
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA
- Moción por la que se insta al Gobierno a elaborar el plan estratégico de carreteras.
(Núm. exp. 661/000431)
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA
- Moción por la que se insta al Gobierno a mantener la bonificación en el precio del transporte aéreo y marítimo para las conexiones interinsulares en las Comunidades Autónomas de Canarias y de las Illes Balears.
(Núm. exp. 661/000433)
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA
- Moción por la que se insta al Gobierno al cumplimiento presupuestario de las inversiones en todos los proyectos ferroviarios que afectan a la provincia de León.
(Núm. exp. 661/000144)
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO
- Moción por la que se insta al Gobierno a incrementar las plantillas del Punto de Inspección Fronterizo (PIF) del puerto de Algeciras y del equipo de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, a fin de dotar de una mayor agilidad y eficiencia a los procesos de inspección.
(Núm. exp. 661/000160)
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO
- Moción por la que se insta al Gobierno a la ejecución de determinadas infraestructuras ferroviarias en Murcia.
(Núm. exp. 661/000254)
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Núm. 71

30 de septiembre de 2020

Pág. 2

- Moción por la que se insta al Gobierno a no suprimir ni modificar la bonificación de las tarifas de los billetes aéreos para los trayectos entre Canarias y las Illes Balears y Ceuta y Melilla con el resto del territorio español, así como a realizar un seguimiento exhaustivo de la aplicación de dicha bonificación.
(Núm. exp. 661/000273)
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO
- Moción por la que se insta al Gobierno a crear un fondo de compensación para los Consorcios Regionales de Transportes así como la adopción de diversas medidas para la protección de la salud de las personas en el sistema de transporte público frente a la pandemia originada por el COVID-19.
(Núm. exp. 661/000333)
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO
- Moción por la que se insta al Gobierno a la adopción de determinadas medidas en relación con las infraestructuras y el servicio ferroviario en la provincia de Castellón/Castelló.
(Núm. exp. 661/000482)
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO
- Moción por la que se insta al Gobierno a flexibilizar y aumentar el período de validez de los abonos y tarjetas para viajeros frecuentes del servicio Avant para adaptarlos a los cambios en los desplazamientos por la mayor implantación de las fórmulas de teletrabajo.
(Núm. exp. 661/000384)
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO ESQUERRA REPUBLICANA-EUSKAL HERRIA BILDU
- Moción por la que se insta al Gobierno al restablecimiento de los servicios ferroviarios Avant en Lleida y Tarragona.
(Núm. exp. 661/000458)
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO ESQUERRA REPUBLICANA-EUSKAL HERRIA BILDU
- Moción por la que se insta al Gobierno a la ejecución de la conexión entre la autovía A-2 y la autopista A-32 a su paso por Sant Boi de Llobregat (Barcelona).
(Núm. exp. 661/000063)
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO CIUDADANOS
- Moción por la que se insta al Gobierno a acelerar las cesiones de tramos de carreteras de titularidad estatal a los municipios, acompañadas de una dotación económica para adecuar los tramos a la condición de urbanos.
(Núm. exp. 661/000072)
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO IZQUIERDA CONFEDERAL (ADELANTE ANDALUCÍA, MÁS PER MALLORCA, MÁS MADRID, COMPROMÍS, GEROA BAI Y CATALUNYA EN COMÚ PODEM)
- Moción por la que se insta al Gobierno al restablecimiento y mejora de las frecuencias de trenes de la situación anterior a la pandemia de la COVID-19.
(Núm. exp. 661/000413)
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO IZQUIERDA CONFEDERAL (ADELANTE ANDALUCÍA, MÁS PER MALLORCA, MÁS MADRID, COMPROMÍS, GEROA BAI Y CATALUNYA EN COMÚ PODEM)
- Moción por la que se insta al Ejecutivo a firmar un acuerdo con el Gobierno de Canarias que permita el abono de la deuda pendiente en el anterior convenio en materia de carreteras con Canarias.
(Núm. exp. 661/000016)
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO NACIONALISTA EN EL SENADO JUNTS PER CATALUNYA-COALICIÓN CANARIA/PARTIDO NACIONALISTA CANARIO

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Núm. 71

30 de septiembre de 2020

Pág. 3

- Moción por la que se insta al Gobierno a aprobar la declaración de la Obligación de Servicio Público (OSP) de la ruta marítima que se prevé impulsar para enlazar las islas de La Gomera, El Hierro y La Palma (Santa Cruz de Tenerife).
(Núm. exp. 661/000029)
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO
-

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Núm. 71

30 de septiembre de 2020

Pág. 4

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

El señor PRESIDENTE: Hola, buenos días. Se abre la sesión.

Para obtener un listado fiel de los que estamos aquí en la realidad, el letrado va a pasar lista. Si hubiera alguna sustitución, se la comunicamos.

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

El señor PRESIDENTE: La siguiente cuestión es la aprobación del acta de la sesión anterior celebrada el 3 de junio de 2020.

¿Podemos aprobarla por asentimiento? (*Asentimiento*). Queda aprobada.

Pasamos al debate y votación de las mociones.

No hará falta explicarles que hemos dividido en siete bloques las mociones. Iremos viendo las mociones que tiene cada bloque. Así, los turnos de intervención serán los siguientes. Igual parece un poco lioso, pero yo creo que en cuanto empecemos con la dinámica, seremos capaces de ser ágiles y precisos, y de hacerlo bien. En el primer turno, para la defensa de cada moción, tendremos cuatro minutos. Después tendremos un minuto para la defensa de cada enmienda. Luego los grupos tendrán un minuto para decir si aceptan o no las enmiendas. Y, por último, el turno de portavoces se desarrollará con cuatro minutos para cada portavoz. Tal y como decidimos en la Mesa y Portavoces, en la presentación de las mociones el orden será de mayor a menor y, luego, en el turno de portavoces, de menor a mayor.

El señor BERNABÉ PÉREZ: Perdón, señor presidente.

Por el Grupo Popular. Por aclarar. Creo que lo que nos ha trasladado ha sido cuatro minutos para la defensa de la moción y, luego, tres minutos para portavoces.

El señor PRESIDENTE: No: cuatro minutos para cada portavoz en el turno de portavoces.

El señor BERNABÉ PÉREZ: ¿O sea, cuatro minutos al inicio y otros cuatro minutos al final?

El señor PRESIDENTE: Sí.

El señor BERNABÉ PÉREZ: De acuerdo, gracias.

DEBATIR

— MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A IMPULSAR LA PUBLICACIÓN DE LA ESTRATEGIA INDICATIVA DEL DESARROLLO, MANTENIMIENTO Y RENOVACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS INTEGRANTES DE LA RED FERROVIARIA DE INTERÉS GENERAL.

(Núm. exp. 661/000401)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

El señor PRESIDENTE: Les diré también que votaremos al finalizar cada bloque de mociones.

El primer bloque de mociones corresponde a tres mociones presentadas por el Grupo Parlamentario Socialista.

Primera moción, número 000401, por la que se insta al Gobierno a impulsar la publicación de la estrategia indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de las infraestructuras ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General.

Para la defensa de la moción, tiene la palabra el señor Fernández Palomino.

El señor FERNÁNDEZ PALOMINO: Muchas gracias, señor presidente. Buenas tardes a todos y a todas.

La moción que hoy abre esta, sospecho, larga comisión viene a solicitar que se inste al Gobierno a elaborar y a tramitar la denominada estrategia indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de las infraestructuras ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General.

No negamos que la moción que se presentó el pasado mes de junio, concretamente el día 15, pierde ya algo de su sentido de apremio, de instancia en el momento en que el pasado mes de julio de este mismo

año el Ministerio de Transportes ha remitido al Ministerio de Transición Ecológica el borrador de la misma para iniciar las consultas y para llevar a cabo la evaluación ambiental estratégica ordinaria como parte de su tramitación, de acuerdo con los criterios establecidos por la Ley 21/2013 de evaluación ambiental. Un borrador, que, lógicamente, es accesible para cuantas personas e instituciones estén interesadas en concreto en formular alegaciones o consultas.

Recordemos que la estrategia indicativa es un requisito previsto en la Ley 38/2015 del sector ferroviario, que a su vez supone la incorporación al ordenamiento jurídico español de la Directiva 2012/34, por la que se establece un espacio ferroviario único europeo, y con su formulación se permite el objetivo de dotarse de un instrumento sectorial, que, además de satisfacer las necesidades futuras de movilidad, contribuya al proceso de toma de decisiones en materia de infraestructuras ferroviarias, dotándola de mayor coherencia y efectividad. Se trata, en definitiva, de una herramienta para actuar como palanca desde el ámbito ferroviario en el cambio de paradigma de la política de transporte, situando al ciudadano y al usuario en el centro de todo sistema. Y quiero centrarme ahí. Me parece una concepción de la movilidad muy interesante, sobre todo para quien como yo procede de territorios con déficits estructurales en materia de comunicación, que resulta importante y urgente salvar para luchar contra la despoblación y para encontrar nuevos espacios de desarrollo. Una concepción de la movilidad, como decía, como un derecho de los ciudadanos y un elemento de cohesión social, de forma que ni colectivos, ni sectores productivos, ni territorios puedan quedar atrás. Y también como elemento fundamental de crecimiento económico y de competitividad. Por eso, quiero centrarme fundamentalmente en ese elemento de sostenibilidad social como la característica más acusada de una estrategia cuyo proceso de aprobación, que entendíamos básico en la presentación de nuestra moción, ya está en marcha y será una realidad estratégica sustancial para definir el futuro del transporte en ferrocarril en nuestro país.

El borrador no solo responde a ese objetivo estratégico, nos parece sustancial su escenario de líneas maestras; unas líneas maestras que están enfocadas a potenciar lógicamente la seguridad en los desplazamientos; una política de transportes basada en la movilidad como derecho de los ciudadanos; la sostenibilidad en sus tres dimensiones: económica, como asignación eficiente y suficiente de los recursos públicos —lógicamente, para ello, necesitamos unos presupuestos generales del Estado—, social, equidad social y territorial, y medioambiental, y, para ello, hablamos de la descarbonización y reducción de la contaminación atmosférica y acústica. Y, por supuesto, la digitalización de las infraestructuras del transporte.

Y para finalizar esta corta intervención, sí quisiera hacer referencia a una parte del borrador que me parece especialmente interesante, aquella que abre un debate sobre los dos posibles escenarios de reparto de los recursos destinados a la red ferroviaria: por un lado, la posibilidad de un escenario de continuidad en la potenciación de la movilidad interurbana, una primera alternativa, que supondría una continuación de las políticas de transporte de los últimos años. Con esas premisas, el reparto aproximado sería de un 65 % para nuevas actuaciones en red de alta velocidad frente a solo un 35 % para red convencional y mantenimiento. Y un segundo escenario por el que opta la estrategia, basado en la mejora de la movilidad en todo el sistema ferroviario, lo que implica el comienzo del cambio de paradigma en la política de transporte y su reflejo en la inversión pública, en la que se fomente la movilidad cotidiana del ciudadano, y, para ello, en el conjunto del periodo temporal cubierto por la estrategia, que sería de 2021 a 2026, al menos se destinaría el 50 % de los recursos a la mejora de la red convencional y al mantenimiento de red.

Por tanto, con el inicio de su tramitación se avanza en uno de los compromisos anunciados para esta legislatura en materia de política ferroviaria, en lo que será el principal instrumento de planificación para los próximos años.

Nada más.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Fernández Palomino.

Pasamos a la defensa de la segunda moción, por la que se insta al Gobierno a elaborar el plan estratégico de carreteras.

Tiene la palabra el senador Aragón. *(El señor Egea Serrano pide la palabra).*

El señor EGEA SERRANO: Perdone, señor presidente, ¿un minuto por grupo para las tres mociones? *(Rumores).*

El señor PRESIDENTE: Sí, tenemos que pensar que tenemos muchas mociones.

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Núm. 71

30 de septiembre de 2020

Pág. 6

El señor EGEA SERRANO: Los tiempos son los mismos; es por darle coherencia al relato, señor presidente, simplemente por eso. Los tiempos son los mismos. *(Rumores)*.

El señor PRESIDENTE: Perdón, no hablemos todos a la vez porque, si no, no nos entendemos. Vamos a ver, el turno de portavoces es de cuatro minutos para todas las mociones.

El señor BERNABÉ PÉREZ: ¿Para cada una?

El señor PRESIDENTE: No, no, no; para cada una de las mociones, no. Para todas las mociones. *(Protestas)*.

El señor SANZ VITORIO: Señor presidente, ¿cómo va a ser para todas las mociones, si cada una de las mociones la puede llevar un senador?

El señor BERNABÉ PÉREZ: Señor presidente, eso es imposible y no es lo que hemos hablado en ningún momento. ¿Cómo vamos a despachar en cuatro minutos tres mociones del Grupo Socialista o seis del Grupo Popular? ¡Es que no hemos hablado nunca de eso!

El señor PRESIDENTE: Sí, yo creo que sí.

El señor BERNABÉ PÉREZ: Jamás, jamás de los jamases. Bajo ningún concepto. ¡Hombre, que no! *(Rumores)*. ¡Es que esto no se habló en ningún momento así!

El señor PRESIDENTE: Bueno, vamos a hacer un pequeño paréntesis para resolver esta incidencia.

Se suspende la sesión a las doce horas y cuarenta y cinco minutos.

Se reanuda la sesión a las doce horas y cincuenta minutos.

El señor PRESIDENTE: Bueno, ya nos hemos puesto de acuerdo. Así que iniciamos el turno de defensa de enmiendas de la moción que se ha planteado.

Se han presentado dos enmiendas.

Para la defensa de la enmienda, tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Mixto. *(El señor Clavijo Batlle pide la palabra)*.

El señor CLAVIJO BATLLE: Señor presidente, ¿cómo hemos quedado al final con los tiempos? Se lo pregunto para que nos lo aclare a los que no hemos estado ahí, en la reunión, con ustedes.

El señor PRESIDENTE: Para la defensa de la segunda enmienda, tiene la palabra...

El señor EGEA SERRANO: Pero tendré que defender mi enmienda. Si está contestando a otro senador sobre los tiempos, espero que también...

El señor PRESIDENTE: Un minuto por cada enmienda. *(Rumores)*. Perdón.

Vamos a ver: cuatro minutos para la defensa de la moción; un minuto para la defensa de cada enmienda que se ha presentado; luego un minuto para la aceptación o no de las enmiendas; y, por último, dos o tres minutos, siendo un poco flexibles, para el turno de portavoces; porque, si no, no salimos.

El señor EGEA SERRANO: ¿Puedo empezar ya?

El señor PRESIDENTE: Sí.

El señor EGEA SERRANO: Gracias.

Señor presidente, señorías, la estrategia indicativa de ADIF lo que nos viene a marcar es cuál es la idea que tiene el Gobierno en los próximos seis años sobre cómo tiene que ser el desarrollo de infraestructuras y de mantenimiento. En este sentido, nosotros hemos presentado una enmienda con la que pretendemos que en esto que se va a pedir a ADIF se vean realmente los compromisos que existen del Gobierno para la lucha contra la despoblación y la mejora de los desequilibrios territoriales que tenemos en este momento.

Hemos presentado una enmienda con varios puntos en la que pedimos, por un lado, que se resuelvan de una vez los déficits históricos. Reconocemos, y lo sabemos, que este tipo de infraestructuras tiene que ser una palanca de desarrollo, que son un vector de desarrollo económico. Creo que hay que apostar por otros polos de desarrollo en este país y que las infraestructuras ferroviarias deben ser las que se involucren, tanto las ferroviarias como las de carreteras, de las que luego hablaremos, en el desarrollo del país y de las zonas. Y, sobre todo, potenciar también los corredores transeuropeos, como es el caso que me corresponde defender, el de la provincia de Teruel, el Cantábrico-Mediterráneo.

Gracias, presidente.

El señor PRESIDENTE: Para la defensa de la segunda enmienda, tiene la palabra la portavoz del Grupo Parlamentario Vasco, la senadora Vaquero, también por tiempo de un minuto.

La señora VAQUERO MONTERO: Muchas gracias, señor presidente.

Intervendré muy brevemente.

El Grupo Vasco ha presentado una enmienda de adición para que en la estrategia indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de las infraestructuras ferroviarias integrantes de la red ferroviaria se atiendan las prioridades aprobadas por Europa en relación con la red transeuropea y se priorice la ejecución del corredor atlántico. Dicho corredor es eje prioritario para Europa, debería serlo también para el Estado, y acumula retraso tras retraso. El Tribunal de Cuentas Europeo ya ha llamado la atención por el retraso acumulado en esta infraestructura e incluso se ha perdido financiación europea por no cumplir los plazos marcados en la ejecución de este proyecto. Lo que no queremos es que la estrategia se vuelva una excusa más para no finalizar esta obra.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senadora.

A continuación, el turno para aceptar o no aceptar las enmiendas.

El senador Fernández Palomino tiene la palabra.

El señor FERNÁNDEZ PALOMINO: Yo creo que tanto las cuestiones a las que hace referencia la enmienda del Grupo Mixto como la del Partido Nacionalista Vasco están recogidas en el borrador de la estrategia y en sus líneas maestras. El señor Egea incide —y yo creo que coincidimos— en la necesidad de modernizar las infraestructuras y de ajustar al máximo todo el fenómeno de la descarbonización. Hablamos de la necesidad de solucionar déficits históricos con ese nuevo paradigma de política ferroviaria.

Coincidimos con la señora portavoz del PNV en atender a las prioridades relativas. La red de transporte transeuropeo es una cuestión que también se recoge en el borrador. Nosotros le hemos planteado una transaccional que recoge de una forma genérica ambas enmiendas; estaríamos dispuestos a aprobarla si ellos lo hacen así también. Se trata de una transaccional, que diría que se hace especial atención a la cohesión territorial y social, a la sostenibilidad ambiental, a la potenciación y a la finalización, como ha comentado la señora Vaquero, de los corredores transeuropeos, así como a la oportunidad de mejorar la vertebración actual del Estado.

El señor PRESIDENTE: Tenemos que tener en la Mesa la transaccional y tiene que estar firmada por todos los grupos.

Iniciamos ahora el turno de portavoces.

Por el Grupo Mixto, tiene la palabra el señor Egea.

El señor EGEA SERRANO: Gracias, señor presidente.

Estoy agradecido de poder llegar a una transaccional, no en todos los términos, pero yo creo que, al final, estamos en una Cámara en la que tiene que haber diálogo y consenso, y cuanto más consenso y más diálogo haya, será mejor y conseguiremos mociones mejores y más potentes de lo que inicialmente se trataba. Nosotros desde siempre decimos que la cohesión territorial y la lucha contra la despoblación son cosas que van unidas y, en este tipo de cosas, cuando el Gobierno realiza planes a cinco o seis años, es cuando se tiene que ver la apuesta real. Aparte de en el día a día, hay que ver, en la planificación a largo plazo, esas ganas de solucionar problemas. Esperemos que, con la próxima estrategia indicativa de ADIF, muchas de las cosas que están hoy en día colgando como el corredor atlántico, tal como recordaba la compañera, se solucionen. Quiero recordar que el corredor atlántico forma parte del corredor cantábrico-mediterráneo, y en ese mismo corredor está la línea de Zaragoza-Sagunto, que pasa por

Teruel, y no tiene nada que ver con las características que tiene en estos momentos el corredor atlántico. Eso es por lo que peleamos, por que tengan unas características iguales.

Agradezco las ganas que ha tenido el Grupo Socialista en esta moción de llegar a un acuerdo y transaccionar. Por mi parte, nada más. Estamos aquí dispuestos para dialogar y hablar con cualquiera de los grupos en la mejora, sobre todo, y por encima de todo, del reequilibrio territorial y a luchar contra la despoblación.

Muchas gracias, presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador.

Por el Grupo Nacionalista en el Senado Junts per Catalunya-Coalición Canaria/Partido Nacionalista Canario, ¿van a intervenir? (*Denegaciones*). No interviene. Muchas gracias.

Por el Grupo de Izquierda Confederal, tiene la palabra el señor Mulet.

El señor MULET GARCÍA: Pido disculpas por la ausencia de la portavoz de nuestro grupo. Es justicia poética, pero justamente hoy, que tenía Comisión de Fomento, se ha parado el AVE que venía desde Sevilla y llegará cuando pueda. Sé que tenía preparadas intervenciones para expresar el posicionamiento del grupo, pero no podrá ser hasta que no venga ella.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador.

Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra en senador Argüeso Torres. (*Denegaciones*). No interviene.

Muchas gracias.

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

La señora VAQUERO MONTERO: Muchas gracias.

Nuestro grupo, evidentemente, está a favor de que se presente la estrategia, es un mandato legal. Nuestra preocupación, como he dicho antes, es que en esta planificación se demoren proyectos estratégicos que ya deberían estar concluidos, como son la Y griega vasca y todo el corredor atlántico.

El corredor atlántico no puede estar supeditado a esta estrategia, sino que requiere, tal y como lo hemos recordado en numerosas ocasiones, del Gobierno del Estado, gobierne quien gobierne, decisión y voluntad política para ser desarrollado de acuerdo a los mandatos y prioridades europeas. Y no puede convertirse la elaboración de la estrategia, cinco años después de contemplarse en la Ley del sector ferroviario, en una disculpa para dilatar aún más su conclusión. Tampoco se podrá poner como excusa la falta de financiación. Son los retrasos los que han hecho que se pierdan fondos europeos. La Comisión Europea, mediante respuesta a la eurodiputada Izaskun Bilbao, se ha reafirmado en la ejecución de estas infraestructuras, mostrando su respaldo a la realización de los corredores de la red básica e indica que el marco financiero plurianual 2021/2027 permitirá que los proyectos de la Red Transeuropea de Transporte, de la que es parte el corredor atlántico, siga recibiendo financiación. Además, tal y como se recoge en la respuesta de la Comisión Europea, se podrán financiar proyectos de transporte mediante el mecanismo de recuperación y resiliencia propuesto en el marco del instrumento de Next Generation. De este modo, se aliviará la situación de los presupuestos nacionales y se dará un nuevo impulso a la ejecución de la Red Transeuropea de Transporte. (Esto último que estoy leyendo es la contestación que da a Izaskun Bilbao la Comisión Europea). Por lo tanto, financiación hay. Si se aprovecha, lo que le pedimos al Gobierno es compromiso en su ejecución. Vamos a firmar esa transaccional haciendo un acto de fe nuevamente para que, de una vez por todas, veamos culminado el eje atlántico.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senadora.

Tiene la palabra, por el Grupo de Esquerra Republicana, la senadora Castel.

La señora CASTEL FORT: Buenos días. Intervengo muy rápidamente.

Nosotros hemos sido adalides de impulsar el corredor mediterráneo desde hace bastantes legislaturas ya. Hemos puesto de manifiesto que ha habido proyectos que se han repetido, licitaciones que se han tenido que volver a poner en marcha, proyectos que no han servido, por lo tanto, hay un montón de parches que llevamos arrastrando año tras año. Encima, el Tribunal de Cuentas Europeo también ha hecho estudios

sobre los sobrecostes que se han derivado de toda la construcción de los corredores transeuropeos, especialmente en España.

Por lo tanto, nosotros, en principio, votaremos a favor de esta transaccional. Como dice nuestra colega del PNV, haremos un acto de fe y siempre estaremos apoyando esta eterna construcción de los corredores transeuropeos.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senadora Castel.

Por el Grupo Popular, tiene la palabra el senador Sanz Vitorio.

El señor SANZ VITORIO: Muchas gracias, señor presidente. Intervengo con la brevedad que exigen las circunstancias.

Sin duda, entre las tareas de esta Cámara están el control de la acción del Gobierno, por una parte, y el impulso de la acción del Gobierno por otra, pero luego también hay iniciativas como esta, que son como de capote al Gobierno. Realmente lo que nos plantean aquí hoy es hágase aquello que dice la ley que tiene que hacerse. Como se ha dicho aquí, yo no tengo mucho más que decir al respecto. Efectivamente, hágase. Pero no es menos cierto que es un ejercicio bastante voluntarista porque eso significa —y en eso podríamos coincidir con el proponente— que al Gobierno hay que marcarle que trabaje. No será fácil porque se le podrá pedir esfuerzo para trabajar, pero, además, se va a necesitar capacidad.

Aun coincidiendo con buena parte de las cosas que aquí se han dicho, no es menos cierto que, a lo mejor, sería bueno que preguntáramos qué les parece a los más de 80 municipios del Alto Eresma hasta Sigüenza, que se han quedado sin el 60 % de los servicios que tenían antes de la pandemia. O qué piensan los usuarios de la Madrid-Cuenca-Valencia, en el caso, por ejemplo, de Ciudad Real, donde llevan desde antes de la pandemia sin recuperar más del 60 % de los servicios; también les podríamos preguntar qué piensan sobre la necesidad de la presentación de esta estrategia. O qué piensan, por ejemplo, los usuarios de este servicio entre Extremadura, Talavera y Madrid, o la reducción de frecuencias que afecta a Toledo, por poner algunos ejemplos. O qué piensan, por ejemplo, en Algeciras —casualmente hoy, firmaba un manifiesto toda la sociedad de Algeciras por un tren digno—. Me refiero a ello por una cuestión de oportunidad. No sé qué interés pueden tener en esta estrategia. También le hablo de Galicia, donde se ha perdido uno de cada dos servicios con Madrid y uno de cada dos servicios con Barcelona. Eso sí, se dan circunstancias curiosísimas. Por ejemplo, si coge la prensa de ayer, verá que hay senadores y diputados de Orense que piden la recuperación de esos servicios cuando sus diputados no lo apoyan en el Congreso; situación compleja, por lo menos, de explicar. Pero sería bueno saber qué piensan sobre esta estrategia porque, al final, yo creo que eso también es interesante. Por no hablar de mi tierra, Castilla y León, donde habría que preguntar qué piensan los representantes de la plataforma del AVE a Valladolid, que han visto reducir frecuencias, servicios y capacidad. Eso sí supone incremento de riesgo como consecuencia de la actual situación, y lo único que se ha mantenido es el tiempo de uso de los abonos, que, teniendo en cuenta el teletrabajo, absolutamente imposible de ser usados. Tal vez por eso, por los riesgos que supone, hay dudas sobre la certificación COVID de los Avant, que no la hay sobre la alta velocidad.

Por lo tanto, señorías, no sería malo que también pusiéramos en conexión lo que interesa a los ciudadanos con lo que planteamos aquí. Porque esto puede ser muy interesante para el Gobierno, pero le aseguro que a todos estos ciudadanos les interesa bastante poco. Es verdad que no teníamos publicada la estrategia, pero teníamos servicios. Bueno, teníamos tantos servicios que incluso el rey podía ir de Madrid a Barcelona sin ningún problema también desde el punto de vista ferroviario. Ahora seguramente tendremos publicada una estrategia, no tendremos servicios y al rey no lo dejaremos ir a Barcelona. Por lo tanto, ocupémonos de lo que interesa a los ciudadanos. Y permítanme que desde la convicción diga: ¡Viva el Rey!

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Sanz Vitorio.

Tiene la palabra, por el Grupo Socialista, el senador Fernández Palomino.

El senador FERNÁNDEZ PALOMINO: Gracias, señor presidente.

Efectivamente, no tenían publicada la estrategia; era una estrategia que tenía que haber estado publicada en diciembre de 2014, que es lo que planteaba la Directiva Recast. Después, con la aprobación de la Ley del sector ferroviario, se alargó al 16 de diciembre de 2016 y, cuando llega el nuevo Gobierno, se encuentra con que no solamente no está publicado ni hecho el borrador, sino tampoco un desarrollo reglamentario que estableciese un procedimiento para determinar cómo tramitar. Estaba claro que, como

usted ha dicho bien, no le interesaba en absoluto, cuando yo creo que es algo muy interesante para todos los territorios. Yo vengo de Jaén, acabamos de transaccionar con Teruel, y, desde luego, este nuevo planteamiento que se hace en cuanto al paradigma ferroviario es absolutamente fundamental para nuestros territorios.

Yo quiero recordar que el porcentaje histórico entre la inversión realizada en ferrocarriles y su relación con el PIB, en el periodo 2008/2019 —los datos de inversión ferroviaria de 2019 todavía no están consolidados—, han evolucionado desde su máximo en 2009, que era un 0,65 % en inversión, al mínimo registrado en 2016 del 1,16 %. Por tanto, mucho tendrá que ver eso, entiendo yo, con la situación en que se encuentran los territorios a los que usted ha hecho referencia, señor portavoz del Grupo Popular. Desde luego, es muy importante contar con una estrategia que diga cuáles son las líneas maestras de actuación y también será fundamental, en su momento, desarrollarlo con criterios de suficiencia financiera. Pero igualmente le diré que lo que le importa a los ciudadanos es que se hagan realidad todas esas cuestiones. Y para eso será importante contar con un instrumento fundamental de financiación, que se llama Presupuestos Generales del Estado. Así que yo creo que, si todos apuntamos esa serie de situaciones, posiblemente, dentro de unos años, la situación también será mejor que en la que nos encontramos hoy y tendremos además una estrategia en la que todos podremos decir que pudimos trabajar en su momento.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador.

Ruego que nos hagan llegar a la Mesa, antes de la votación, la transaccional.

— MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A ELABORAR EL PLAN ESTRATÉGICO DE CARRETERAS.

(Núm. exp. 661/000431)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

El señor PRESIDENTE: Pasamos a la segunda moción.

Moción por la que se insta al Gobierno a elaborar el plan estratégico de carreteras, del Grupo Parlamentario Socialista.

Tiene la palabra el senador Aragón.

El señor ARAGÓN ARIZA: Gracias, señor presidente.

Quiero mostrar mi agradecimiento personal y político al presidente de esta comisión por su ingente labor y trabajo de síntesis, que parece que algunos no han comprendido esta mañana. Si entramos en esa dinámica, creo que podemos ir a un sistema de cupos que es más entendible por parte de todos.

Señorías, quiero empezar esta mañana señalando que la historia está ahí para respetarla, para estudiarla y para conocerla, pero nunca para tergiversarla ni volverla partidista con mociones oportunistas, como la que aprobó ayer el Ayuntamiento de Madrid. A este grupo político le parece un asalto a la dignidad, a la memoria democrática, a través de mentiras y engaños, lo que hizo ayer el Ayuntamiento de Madrid con esta moción. Decía don Indalecio Prieto que cuando no existen posibilidades de educarse, no se es hombre y, mucho menos, ciudadano. Y Largo Caballero decía que la transformación política de un país no puede hacerse de ninguna manera echando una simple papeleta en la urna.

Quiero poner en valor la Semana Europea de la Movilidad, que, como saben ustedes, se ha venido desarrollando en muchas ciudades y municipios de nuestro país durante la semana anterior, que viene a correlación con este Plan estratégico de carreteras, sobre el que instamos al Gobierno de España para que lo ponga en marcha lo antes posible.

Señorías, la red nacional de carreteras de nuestro país alberga algo así como 165 624 kilómetros; de ellos, de competencia estatal son 26 404, algo así como 392 carreteras. La gran importancia de estos números es que el 52,5 % del tráfico total corresponde a esas carreteras estatales y, además, el 65,3 % al tráfico pesado. Esos 26 404 kilómetros estatales se dividen en carreteras convencionales, carreteras multicarril y autopistas y autovías. En cuanto al coste medio de mantenimiento, pasan de los 4,06 millones de euros de las carreteras convencionales a los 7,91 millones de las autovías.

Decía John Fitzgerald Kennedy que los caminos construyen la riqueza de un país y de una nación. Por tanto, creemos que la planificación es importante porque pone en valor el desarrollo económico y social de los territorios, vertebrada, a su vez, estos territorios y hace una función estratégica de impulso y equilibrio de los mismos. Planificar supone desarrollar nuevas infraestructuras y prever el futuro, conservar

las existentes y también ver cuáles son las necesidades y previsiones, como digo, que tiene este país para el futuro. Es una herramienta básica que permite, además, minimizar los riesgos y, en su caso, maximizar el valor de nuestros proyectos y autovías. Significa proyectar, planear y programar. La planificación es un proceso de toma de decisiones que, como digo, nos permite alcanzar en el futuro el mejor valor de nuestras carreteras y saber cuál es la situación actual y cuáles son los factores internos y externos que pueden influir en el logro de los objetivos que prevemos, además, teniendo en cuenta una serie de variables muy importantes en este año 2020 como son la sostenibilidad ambiental, los objetivos 2030, la intermodalidad, la reducción de las energías fósiles, los gases contaminantes, etcétera.

Tenemos una obligación legal, como decimos, con este plan de carreteras. Sabemos que el primero lo elaboró, en el año 1986, el Gobierno de Felipe González. Las características básicas de dicho plan vienen recogidas en el artículo 7 de la Ley 37/2015. Como sabemos, dicho plan es un instrumento técnico y jurídico de la política sectorial de carreteras, que establece, como digo, las prioridades, los objetivos a cumplir, las previsiones, la planificación de carácter territorial, económico e intermodal. Dicho plan, en el momento en que se elabore, se aprobará y modificará por acuerdo del Consejo de Ministros a propuesta del ministerio, con informe del Consejo Asesor de Fomento y algo que nos parece importante, una vez oídas las comunidades autónomas y las entidades locales, así como los sectores afectados. Tiene un carácter vinculante para el propio ministerio, salvo que haya orden de emergencia o de carácter excepcional, que, lógicamente, no podrán venir recogidas por ese carácter de excepcionalidad. Creemos importante, como digo, y con esto finalizo, que para poder evaluar tenemos que conocer, y para conocer hay que detallar, ordenar y priorizar ese plan estratégico de carreteras que solicitamos hoy al Gobierno de España.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador.

Turno de defensa de enmiendas.

Para la defensa de la primera enmienda, tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Mixto.

El señor EGEA SERRANO: Gracias, señor presidente.

Las circunstancias que se dan en la provincia de Teruel se dan en otros muchos puntos de la España vaciada. En la anterior moción hablábamos de infraestructuras ferroviarias y ahora hablamos de planificación de carreteras; tanto monta, monta tanto. En las mismas provincias que encontramos déficits de carreteras, encontraremos también déficits ferroviarios. El espíritu de nuestra enmienda, en este caso, es el mismo que en la moción antes presentada: que se acabe de una vez con los déficits históricos, que se mejore la accesibilidad del territorio y que se creen nuevos corredores, que, sobre todo, ayuden a descongestionar corredores que existen ahora, y se generen nuevos polos de desarrollo que ayuden al desarrollo económico de estas zonas de la España vaciada. Necesitamos buenas comunicaciones que permitan generación de actividad económica en estos lugares.

Gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador.

Hay una segunda enmienda.

Para la defensa de esta segunda enmienda, tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Popular.

El señor SANZ VITORIO: Muchas gracias, señor presidente.

Intervengo de manera muy breve también porque la enmienda está plenamente justificada casi en sus propios términos.

El Plan extraordinario de inversiones en carreteras, aprobado por el anterior Gobierno, con un horizonte 2017-2021, representaba una actuación sobre más de 2000 kilómetros, sobre más de veinte grandes corredores, tenía una previsión de movilización de recursos de más de 5000 millones de euros, lo que significaba, aproximadamente 50 céntimos por cada euro invertido en este tipo de infraestructuras, un retorno fiscal de algo más de 3000 millones de euros, y, además, tenía un impacto, desde el punto de vista del empleo, durante los cuatro años de su inversión, de 150 000 empleos—48 000 directos, 78 000 indirectos y 72 000 inducidos—. Además, preveía, porque estamos hablando de una importante apuesta de colaboración público-privada, que durante los siguientes treinta años, el impacto en empleo sería de aproximadamente 40 000, concretamente, 39 200 empleos. Además, está hecho y, por lo tanto, lo razonable, lo sensato, en un momento como este, donde lo que se necesita es reactivar la economía, sería, como digo, que se ejecutara a la mayor brevedad posible.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Sanz.

Para indicar si acepta o no de las enmiendas, tiene la palabra el senador proponente.

El señor ARAGÓN ARIZA: Gracias, señor presidente.

La enmienda que presenta el Grupo Mixto no vamos a aceptarla, sencillamente porque el contenido legal y jurídico de dicho plan estratégico, que es lo que él plantea en su enmienda, como he dicho en mi primera intervención, viene establecido en el artículo 7 de la Ley 37/2015; es decir, no es algo que queda al libre albedrío del Gobierno, sino que, una vez oídas las comunidades autónomas, así como las entidades locales y los sectores afectados, tiene una obligación legal, como digo, que se establece en el artículo 7, no es algo que queda al albur del Gobierno, en este caso de turno, para establecer ese plan estratégico en unas condiciones u otras. Por tanto entendemos la posición del señor senador de Teruel Existe. Pero él debe comprender también, aunque parezca complicado, la del Gobierno, que debe atender, como digo, al contenido legal que dicho plan debe tener.

Y tampoco vamos a aceptar la que plantea el Grupo Popular porque, sencillamente, nos parece que no es viable. Y no lo decimos nosotros, sino Eurostat. El plan que en su día elaboró el Partido Popular, el de 2017/2021, con esa grandilocuencia que ustedes han desarrollado, no está actualizado y no cumple los criterios que Eurostat establece para este tipo de planeamientos; como digo, que no ha actualizado conforme a la nueva Ley de contratos, aprobada recientemente por el Gobierno central.

Creo —y con esto cierro el turno de intervención de posicionamiento sobre las enmiendas— que lo sensato, como ha dicho el señor portavoz en esta materia del Grupo Popular, es aprobar unos nuevos presupuestos generales del Estado, que es lo que están esperando todos los españoles y españolas.

El señor PRESIDENTE: Gracias, senador.

Iniciamos el turno de portavoces.

El senador Egea tiene la palabra.

El señor EGEA SERRANO: Gracias, señor presidente.

Muestro mi sorpresa porque son dos mociones muy parecidas; en la primera hablamos de infraestructuras ferroviarias y somos capaces de llegar a una transaccional que contenta a las dos partes y una tercera también se ha sumado, y en esta segunda hablamos de carreteras prácticamente con los mismos términos, pero se saca a relucir los términos de una ley. Creo que no ha habido ganas de hablar ni de negociar en este caso.

Quería recordar que en el Pitvi del año 1995, si vemos el mapa, a día de hoy está todo construido excepto la autovía que vertebraba la provincia de Teruel; está exactamente todo construido. Entonces creo que están muy bien ciertos brindis al sol, pero hay que tener en cuenta que, cuando nosotros reclamamos y reivindicamos las infraestructuras que no tenemos, son infraestructuras que, alguna vez, algún Gobierno ha proyectado, incluso ha empezado su tramitación administrativa, y en algún momento del trámite se ha parado. Entonces no había ni ley que justificar ni nada. No entendemos la actitud. Pensábamos que se podría haber llegado a un acuerdo beneficioso entre las partes. Como he dicho antes respecto al ferrocarril, las infraestructuras viarias, en este caso para mi provincia, son muy importantes, no solo para la provincia, porque defendemos siempre que son infraestructuras que vertebrarían mejor el país. De hecho, ahí está la A-40, que es la única del Pitvi de 1995 que está sin construir, que permitiría vertebrar España de este a oeste, comunicando Tarragona con Portugal y, además, permitiría descongestionar la A-7 y la AP-7, que son una autovía y una autopista que, en muchos tramos, van prácticamente paralelas. Recordemos que desde la AP-7 hasta la carretera de Córdoba no hay ningún corredor que comunique España de norte a sur. Entendíamos que en esta planificación se podría intentar, como ya he dicho antes, resarcir los déficits históricos, mejorar la vertebración del país. Para mí es un poco decepcionante haber sido capaz de llegar a una transaccional en el tema ferroviario y no haber llegado en el tema de carreteras.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador.

¿Grupo Nacionalista? Senador Clavijo. (*Denegaciones*). No interviene.

Muchas gracias.

¿Grupo de Izquierda Confederal? Está ausente.

¿Grupo Parlamentario Ciudadanos?

Tiene la palabra el señor Argüeso.

El señor ARGÜESO TORRES: Gracias, señor presidente.

Como no podía ser de otra manera, nuestro grupo está totalmente a favor de que se inste al Gobierno y que cumpla con el mandato que el artículo 7 de la Ley 3/2015, de carreteras, le impone, pero entendemos que estos deseos no se deberían quedar en esto. Que no esperemos otros cuatro o cinco años para que se ejecute un verdadero plan estratégico de carreteras, ya que nuestro país está perdiendo precisamente muchas oportunidades por la falta de dicho plan. Con ello evitamos que haya una verdadera cohesión territorial en nuestro país y, por supuesto, que todos los ciudadanos de España tengan la misma igualdad de oportunidades.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador.
Por el Grupo Vasco, tiene la palabra la señora Vaquero.

La señora VAQUERO MONTERO: Muchas gracias.

Nosotros en este punto nos vamos a abstener porque consideramos que las carreteras estatales son aquellas cuya titularidad de gestión corresponde a la Administración General del Estado, como dice el artículo 4 de la Ley de carreteras. La titularidad de las carreteras en la Comunidad Autónoma Vasca está transferida, y son las diputaciones forales de los territorios históricos de Araba, Bizkaia y Gipuzkoa las que tienen la competencia y la titularidad. Por lo tanto, nuestro grupo se va a abstener en esta moción.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senadora.
Por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana, la senadora Castel tiene la palabra.

La señora CASTEL FORT: Gracias, *president*.

Nosotros no nos vamos a abstener porque hemos estado históricamente a favor de que se trabajara en las infraestructuras viarias. Hemos reivindicado sobradamente las inversiones que corresponden al Estado porque es su responsabilidad. Y además, nosotros apostamos por la sostenibilidad de las infraestructuras. Sí instamos al Gobierno a abrir de una vez por todas el debate sobre la viñeta, de manera que ahora, que ya no se van a prorrogar las concesiones de las autopistas y, por lo tanto, van a pasar a mano estatal, este mantenimiento se haga vía viñeta y así que pague quien la utilice y no vaya a cargo de los Presupuestos Generales del Estado, que, al final, por ejemplo, jubilados que no salen de casa, que no tienen ni siquiera coche acaban pagando el mantenimiento de las infraestructuras viarias que no utilizan con sus impuestos. En cambio, el transporte internacional, que no cotiza ni paga impuestos en España, pasa por nuestras infraestructuras sin ni siquiera contribuir. Por lo tanto, nosotros pedimos que, aparte de este plan estratégico de carreteras, incluyan en este debate la sostenibilidad de las infraestructuras a través de la euroviñeta.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senadora.
Por el Grupo Popular, tiene la palabra el senador Sanz Vitorio.

El señor SANZ VITORIO: Muchas gracias, señor presidente.

Lamento enormemente que no se acepte la enmienda, señor portavoz del Grupo Parlamento Socialista. Mire, tiene varias ventajas que le hubieran aceptado. Para empezar, ya está hecho, es sensato, es razonable, incluso tiene cierta coherencia con algún anuncio que había hecho el ministro. Es verdad que el ministro es poco fiable, pero había hecho algún anuncio en el sentido de buscar la colaboración público-privada. Además, nosotros estamos dispuestos a que lo cojan, lo copien, a que modifiquen algo —en eso ustedes son expertos— y nosotros hacemos como que no nos hemos dado cuenta, pero ya está ahí y ya se podría empezar a ejecutar. Por tanto, lamentablemente, no vamos a poder apoyar esta moción; tampoco vamos a oponernos porque un plan estratégico se necesita, pero habría que conocerlo.

¿Sabe cuál es el problema? El problema de estos planes estratégicos es que no conocemos tres cosas que son fundamentales. En primer lugar, el modelo. Y lo primero que tienen que decirnos es cuál es el modelo. ¿El modelo es el que dice el ministro Ábalos, que hay que replantearse las tarifas de peajes sobre las autovías? ¿Va a haber peajes en las autovías? ¿El modelo es de supresión de peajes? ¿El modelo es un modelo de bonificación? Yo le puedo decir las que se han renovado recientemente, incluso por su propio ministerio. ¿El modelo va a ser un modelo de bonificación o solamente de bonificación para los recurrentes

en aquellos casos en los que se necesita? Por ejemplo, a la AP-9 —Bloque Nacionalista Galego—, se le aplica una bonificación que no se aplica a ninguna otra autopista. ¿Ese es el modelo?

Tengo serias dudas sobre su capacidad de ejecución, que es la otra pata fundamental en un plan. Han demostrado que incluso durante la pandemia, ni siquiera a través de un procedimiento de emergencia, que es el para el que menos requisitos se necesitan —no hace falta ni crédito ni consignación para poder ejecutar— han sido incapaces de ejecutar. ¿Qué pasaría con esto?

Y la última parte, que es fundamental, son los criterios. Decía Demóstenes —para muchos era el mejor orador de la historia— que las palabras no sirven de nada si no vienen acompañadas de los hechos. Pues vayamos a sus hechos, porque, al final, los planes se plasman, como usted dice, en los proyectos de presupuestos. ¡Claro que sí! ¿Qué es lo único que conocemos de su proyecto de presupuestos? El proyecto de presupuestos que no salió adelante. ¿Y cuáles eran los criterios que tenía ese proyecto de presupuestos en materia de inversión en infraestructuras? ¿Se los digo yo? La adicional tercera del Estatuto de Autonomía de Cataluña, algo que ni siquiera Zapatero se atrevió a hacer.

¿Y sabe lo que significa eso? Que la inversión en infraestructuras tiene que ir en términos de PIB, es decir, en función de la riqueza. Preguntaba el Grupo Mixto por qué no se acepta. Pues porque si los criterios son en función de la riqueza, a ustedes no les toca nada, lógicamente. Pero es una barbaridad desde el punto de vista de la solidaridad y desde el punto de vista de la falta de cohesión territorial. Es un error brutal porque acrecienta la brecha, pero, además, es una barbaridad porque, al invertir en infraestructuras en función de la riqueza —y se lo voy a explicar de forma que lo entienda perfectamente—, que es lo que ustedes plantean con ese modelo, es como si al ir servicio público de salud que nos corresponda de cualquiera de nuestras comunidades lo primero que nos pidieran fuera la declaración de la renta, y en función de los ingresos, así nos atendieran. Eso no es muy socialista, pero para algunos son cosas de socios listos.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador.

Para cerrar el turno de portavoces, tiene la palabra el senador Aragón Ariza.

El señor ARAGÓN ARIZA: Gracias, señor presidente.

Contestaré uno a uno a los portavoces que han intervenido. El portavoz de Teruel Existe habla de actitud y de sorpresa. En cuanto a la sorpresa, usted ha negociado con mi compañero en la anterior moción, pero conmigo no lo ha hecho. Usted ha presentado la moción y yo me he enterado aquí mismo de cuál era su posición. Además, habla usted de cuál va ser la futura planificación de ese plan estratégico; no se adelante usted, que habrá que sacar mucha normativa para establecer un plan estratégico de esas dimensiones. Y dice que sacamos a relucir la ley, pero si no sacamos aquí a relucir la ley y planteamos un plan estratégico de acuerdo a ella, mal vamos. Yo creo que lo principal es que sea un plan que se ajuste lo máximo posible a la ley y a las necesidades de los territorios. Le invito a que su comunidad autónoma, una vez que tenga participación, como la van a tener el resto de las comunidades, planifique y priorice cuáles son las inversiones que, según ustedes, son necesarias en su territorio.

En cuanto a lo que plantea el portavoz de Ciudadanos, creo que los plazos y los tiempos son importantes. No es cuestión de aprobar un plan sin más para tener un chequeo más de la Administración General del Estado en el tema de carreteras, sino que tiene que haber un compromiso importante en el tema de los plazos, porque, además, nuestro país así lo requiere en esta situación.

Respecto a la portavoz de ERC, coincido con ella en cuanto a la sostenibilidad de las infraestructuras. Creo que no solo es importante crear nuevas infraestructuras, sino también hablar de cómo se van a mantener, de cómo se van a sostener a lo largo del tiempo.

Y en cuanto al portavoz del Grupo Popular, decía su señoría que el ministro Ábalos es poco fiable. La verdad es que, tras las últimas noticias, en las que se nos decía que el Ministerio de Fomento y la Comunidad de Madrid mantuvieron contactos a favor de un donante de la caja B del PP, es complicado hablar de más fiabilidad que esa en tiempos pretéritos y pasados.

¿Cuál es el modelo? Pues desde luego uno que abarque a todos los territorios, en el que ustedes gobiernan distintas comunidades autónomas, y como he dicho en mi intervención, el Gobierno legalmente y por convicción propia va a escuchar a los sectores afectados, va a escuchar a las entidades territoriales y va a escuchar a las comunidades autónomas. Y, como digo, tienen ustedes bastante que decir en aquellas en las que gobiernan para que ese plan y ese modelo que ustedes quieren trasladar sea lo más parecido a lo que necesitan los territorios de nuestro país.

Finalmente, vuelvo a insistir en que la mejor ley que necesita en este momento nuestro país es una ley general presupuestaria que aborde unos nuevos Presupuestos Generales del Estado, porque a usted le parece una barbaridad lo que establecía la adicional tercera de esos presupuestos no aprobados en su momento, pero yo le digo que en la Comunidad de Madrid se preguntaba en las residencias de ancianos quiénes tenían o no un seguro privado para poder atenderles en la sanidad pública. Con lo cual, menos hablar de barbaridades y más ajustarse a la realidad, porque son hechos que lamentablemente están ocurriendo en nuestro país, y menos echarnos las manos a la cabeza, porque sucede así, son hechos reales y nos los cuentan día a día los medios de comunicación.

Por tanto, agradezco las intervenciones y las propuestas y, lógicamente, el Gobierno va a estar presto y dispuesto para que ese Plan general de carreteras se parezca lo más posible al tejido empresarial, al tejido asociativo y el tejido territorial, tal y como demanda nuestro país en este momento.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Aragón Ariza.

— MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A MANTENER LA BONIFICACIÓN EN EL PRECIO DEL TRANSPORTE AÉREO Y MARÍTIMO PARA LAS CONEXIONES INTERINSULARES EN LAS COMUNIDADES AUTÓNOMAS DE CANARIAS Y DE LAS ILLES BALEARS.

(Núm. exp. 661/000433)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

El señor PRESIDENTE: Pasamos a la tercera moción del Grupo Socialista, por la que se insta al Gobierno a mantener la bonificación en el precio del transporte aéreo y marítimo para las conexiones interinsulares en las comunidades autónomas de Canarias y de las Islas Baleares.

Para la defensa de la moción, tiene la palabra el senador Morales Quesada.

El señor MORALES QUESADA: Muchas gracias, presidente.

Si me lo permite, en esta primera intervención paso a leer la moción tal cual está presentada, y que viene a decir lo siguiente: La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia emitió un informe el pasado 17 de abril de 2020 en el que realiza toda una serie de recomendaciones ante las subidas, confirmadas por el propio estudio, de los precios de los vuelos de las Islas Baleares y las islas Canarias —y aquí me gustaría hacer un paréntesis para añadir a las comunidades autónomas de Ceuta y Melilla, que también se benefician de estos descuentos— a partir del momento en que se produjo un aumento del descuento de residente al 75 %, reconociendo que el sector del transporte aéreo es fundamental para la cohesión económica y social de los territorios extrapeninsulares, dado que, para las rutas que conectan estos territorios entre sí o con la Península u otros destinos internacionales, no existen alternativas reales de transporte en condiciones similares de inmediatez y frecuencia. En este mismo informe se valora el efecto positivo del descuento: la bonificación, que supone un descuento porcentual del 75 % sobre la tarifa de los billetes aéreos, se aplica directamente a los pasajeros en el billete emitido por las compañías aéreas. Posteriormente, estas presentan a la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana las liquidaciones de los cupones bonificados volados y, tras los procesos de control, se procede al pago de la liquidación a las aerolíneas. El sistema de bonificación tarifaria coexiste con otras ayudas al transporte aéreo, entre las que destacan las obligaciones de servicio público. Las obligaciones de servicio público pueden consistir en obligaciones en materia de continuidad, regularidad, capacidad o precios, por lo que concluye que, tras el incremento del porcentaje de bonificación del 75 %, ha mejorado la conectividad.

Este informe fue solicitado por el Govern de les Illes Balears y por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, visto el incremento de los precios de los vuelos que se venía detectando a través del Observatorio de Conectividad y Precios del ministerio, y dado que este incremento suponía un incremento en el coste presupuestario de la bonificación más que proporcional al incremento aprobado en la subvención tarifaria del 50 % al 75 %, lo que supone solo por este hecho un 50 % más de dotación presupuestaria, y del derivado del aumento de la demanda que se ha venido experimentando. El conjunto de todo ello ha supuesto duplicar prácticamente el coste público de la compensación. Además, este incremento de precio podría suponer una cierta desincentivación a la demanda de vuelos de ciudadanos no residentes, con el evidente perjuicio para la economía de las islas que podría suponer esta caída de la demanda. Por otro lado, la competencia para determinar comportamientos contrarios a la competencia corresponde a la

Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, por lo que resulta necesario que dicha comisión realice un especial seguimiento del cumplimiento de las condiciones de libre competencia por parte de los operadores de transporte aéreo en las conexiones con las islas. A pesar de que la actual situación de parálisis del transporte aéreo provocada por la pandemia COVID-19 hace que las prioridades en materia de conectividad sean otras, el retorno a la normalidad en la conectividad debería venir acompañada de unos niveles de precios para las conexiones de los archipiélagos con la Península similares a los observados antes del incremento de la bonificación hasta el 75 %.

Por todo lo expuesto, el Grupo Socialista presenta la siguiente moción a la Comisión de Transportes e insta al Gobierno a: Seguir reconociendo el derecho de los ciudadanos y ciudadanas de las islas Canarias, las Islas Baleares y, como decía anteriormente, Ceuta y Melilla, a poder acceder a una conectividad equitativa y suficiente que compense el hecho insular, tal como establece la Constitución en el artículo 138.1. Seguir reconociendo el derecho de los ciudadanos y ciudadanas de las islas Canarias y las Islas Baleares a que el Estado vele por el establecimiento de un equilibrio económico adecuado y justo que compense los efectos negativos provocados por el hecho insular. Recurrir a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia en orden a realizar un especial seguimiento del cumplimiento de las condiciones de libre competencia por parte de los operadores de transporte aéreo en las conexiones con las islas. Además, la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana valora especialmente el esfuerzo que el Gobierno de España está realizando en una época de extraordinaria dificultad para seguir garantizando la bonificación existente al transporte en el modo aéreo y marítimo.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador.

A esta moción se han presentado dos enmiendas por parte del Grupo Popular. Para su defensa, tiene la palabra su portavoz.

El señor LÓPEZ RAVANALS: Gracias, presidente. Buenas tardes.

El Grupo Popular presenta una enmienda de adición referente al régimen económico para las Islas Baleares. Nos resulta curioso que en la moción del Grupo Socialista se hable de un equilibrio del territorio y se mencione a Baleares, a Canarias, a Ceuta y a Melilla. Todos nosotros sabemos que Baleares es el único territorio extrapeninsular que no tiene un régimen económico especial que reconozca el coste de la doble insularidad. Los habitantes de las Islas Baleares consideramos que estamos en una situación de desigualdad y de desventaja frente a los otros territorios, tanto como ciudadanos como para nuestras empresas, que no tienen la capacidad competitiva que tienen los otros territorios.

También planteamos otra enmienda de adición porque nos hubiese gustado que en su moción el Grupo Socialista hubiera presentado el tema clave que tenemos en estos momentos, que es la falta de conectividad que tenemos los territorios extrapeninsulares con la Península y entre nosotros. Sin ir más lejos, yo represento a la circunscripción de Menorca; estamos en dos o tres vuelos al día con Mallorca, cuando en Menorca tenemos una doble insularidad porque nuestro hospital central está en Palma de Mallorca. ¿Se imaginan ustedes lo que supone para una familia de clase media pagar 100 euros por billete de ida y otros 100 euros por billete de vuelta, en el mejor de los casos, si encuentran plaza en el avión? Por eso creemos que es muy importante que instemos al Gobierno a que, cuanto antes, se activen las OSP y cuanto antes controlemos estos incrementos de precio. Es totalmente injusto que por estar fuera del territorio peninsular no podamos desplazarnos o que el desplazarnos nos cueste muchísimo más esfuerzo económico.

Estoy seguro de que todos los aquí presentes vamos a entender estas enmiendas de adición, porque no es un tema político, es un tema social, es un tema de reconocimiento de una desigualdad territorial que viene por la propia geografía, pero que entre todos debemos solventar. Creo que es hora de que a Baleares le reconozcamos una posición de igualdad como la de nuestros territorios hermanos de Canarias, Ceuta y Melilla. En ningún momento estamos buscando perjudicar a otros territorios; buscamos que todos tengamos un trato igual, porque todos somos ciudadanos de España.

Por tanto, el Grupo Popular presenta estas dos enmiendas de adición para que se tengan en cuenta.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador.

Para manifestar si se aceptan o no las enmiendas, tiene la palabra el senador proponente.

El señor MORALES QUESADA: Gracias.

En cuanto a la enmienda del régimen económico para Baleares, estando totalmente de acuerdo en el fondo, pues es lógico que Baleares tenga un régimen económico como lo tiene Canarias o cualquier otra

comunidad, debo decir que esta no es la comisión para debatirlo, pues no es competencia de la Comisión de Transportes, sino de la de Hacienda. Por tanto, entiendo que debería debatirse en la Comisión de Hacienda o en la de Comunidades Autónomas. Insisto en que no creo que esta sea la comisión para hacerlo y, por lo tanto, no se la puedo aceptar.

En cuanto a la del restablecimiento, algo en lo que también estamos de acuerdo, yo le propongo que, debido a la situación en la que estamos actualmente —no se nos escape que seguimos en una situación, ya no de alerta, pero sí excepcional en cuanto a la pandemia—, el ministerio por supuesto va a restablecer —y le propongo este texto por si usted lo tiene a bien para aprobar esta enmienda— los niveles de oferta en función de la recuperación de la demanda con objeto de garantizar la adecuada prestación del servicio, facilitando a los ciudadanos el acceso a sus puestos de trabajo y a los servicios básicos, y garantizar la conectividad de los territorios extrapeninsulares, respetando en todo momento las medidas adoptadas por los órganos competentes en sanidad. Añadimos esto porque, tal y como está actualmente el tema de la pandemia, es imposible establecer unos calendarios. Por tanto, si tiene a bien aceptar este texto alternativo de adición, aceptaríamos la enmienda.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el portavoz del Grupo Popular.

El señor LÓPEZ RAVANALS: En cuanto a lo del régimen económico especial para Baleares, yo quiero matizar que sí procede dado que estamos hablando de un plan de igualdad de todos los territorios, y ya solo un IVA en un billete de avión de una clase u otra es una discriminación y tiene que ver con Transporte. Tan fácil como eso.

Por otra parte, su propuesta de enmienda me parece aceptable, ya que el Grupo Popular lo que quiere en todo momento es que los ciudadanos de las Islas Baleares puedan moverse libremente y, por supuesto, desde la responsabilidad absoluta entendemos que siempre teniendo en cuenta todos los consejos y todas las circunstancias de la pandemia. Pero, repito, es muy importante que no solo se establezcan los servicios mínimos, sino que también se controle el coste de estos servicios. Nos estamos encontrando que en estos momentos de la pandemia no se está haciendo ninguna valoración ni ningún seguimiento sobre los billetes que se están comprando. Y le pongo un ejemplo tan claro como que es más caro ir de Barcelona a Menorca que ir de Barcelona a Londres; la misma compañía y las tasas aeroportuarias, las de Menorca son una cuarta parte que las de Londres. Por tanto, queremos que esto quede patente para que se trabaje en ello.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias.

Tiene la palabra el senador Morales.

El señor MORALES QUESADA: Señoría, le agradezco que acepte la segunda parte de la propuesta. Vuelvo a repetir que estoy totalmente de acuerdo en cuanto al régimen económico y también los compañeros de Baleares y del Partido Socialista, pero insisto en que esta no es la comisión donde se debe debatir. Es una competencia de Hacienda y no de esta comisión porque estamos hablando de impuestos, aunque los pasajes estén gravados con impuestos, y por supuesto que hay que regular el sobrecoste de precios, y en esto estamos totalmente de acuerdo, porque los que vivimos en las islas lo sufrimos.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

Al haber introducido una modificación en la segunda enmienda, es preciso que se entregue a la Mesa por escrito antes de las votaciones.

Pasamos al turno de portavoces.

¿Grupo Parlamentario Mixto? (*Pausa*).

Por el Grupo Nacionalista en el Senado, tiene la palabra su portavoz.

El señor CLAVIJO BATLLE: Muchas gracias, señor presidente. Buenos días.

El Grupo Parlamentario Nacionalista va a votar a favor de la moción presentada por el Grupo Socialista, pero permítanme que haga una reflexión quizá desde la experiencia que tenemos, como decimos en Canarias, respecto a las resistencias que esta bonificación y este descuento ha tenido en la Administración del Estado. A nosotros nos ha costado muchísimo conseguir en nuestro régimen económico y fiscal esta bonificación del 75 % de descuento de residente, que no viene ni más ni menos que a garantizar que un ciudadano de las islas se pueda mover en igualdad de condiciones o al menos a un precio similar al que se mueve un ciudadano en el territorio continental. Empezó con un 33 %, que evidentemente no garantizaba

ese derecho, siguió al 50 %, y tras mucha pelea y desde luego con mucha insistencia, lo conseguimos con el pasado Gobierno de Mariano Rajoy. Hay que decir aquí que fue bajo la Presidencia de Mariano Rajoy cuando se sacó adelante este 75 % de descuento de residente. Si bien creo que la moción redactada por el compañero que, además, también es canario, el senador Morales, está muy bien fundamentada, no podemos dejar de ser desconfiados, porque en ella se le pide al Gobierno que aplique la ley, que garantice un derecho y que esté vigilante, pero en la misma moción dice que el Gobierno lo está haciendo fantásticamente bien —obviamente se trata del grupo que apoya al Gobierno—. Esta moción destila, aun sin tener el informe que había encargado el ministro Ábalos a la Universidad Pompeu Fabra, la idea de que en el futuro, para garantizar esos derechos, se pueda cambiar el sistema. Ese es el miedo o el reparo que podemos tener, que no se va a reflejar en el voto, porque en la moción eso no está, pero sí quiero dejar esta idea reflejada en mi intervención. Más allá de que estemos contentos porque el Gobierno cumpla la ley —que nosotros apoyamos y valoramos—, no nos gustaría que el garantizar ese equilibrio acabe surgiendo de la Comisión de la competencia o de la Universidad Pompeu Fabra o de algún departamento del ministerio diciendo que, para garantizar eso y poder vetar el incremento de los precios, que se ha evidenciado que han subido casi un 22 % desde que se aplica este descuento de residente del 75 %, pues ha subido un 20 o 23 % el precio de los billetes, el problema no sea el sistema, sino que el Gobierno vigile a las compañías. No cambiemos el sistema. Esto es lo que quería dejar dicho hoy aquí. El sistema es el adecuado, es el que funciona, es el que tenemos en el REF y es el que tenemos en nuestro estatuto de autonomía. Luego, si hay problemas, que el Gobierno mire a las compañías aéreas; que no mire ni a los ciudadanos de Canarias ni al sistema que nos hemos dotado. Y esa es la única reserva que quería poner de manifiesto hoy en esta comisión. Pero, por supuesto, contará con el voto favorable del Grupo Nacionalista.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador.

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

La señora GONZÁLEZ MODINO: Gracias, presidente. Buenas tardes.

Yo venía con muchas ganas de hablar de trenes, pero mi tren se ha quedado parado en mitad de La Mancha, con lo cual lamento haberme perdido ese punto del orden del día, aunque no quiero pensar en una metáfora ni en lo que significa.

Respecto a esta moción en concreto, como sus señorías saben, en el Grupo de Izquierda Confederal hay un senador de les Illes Balears, y por consenso tras el diálogo con él, como no puede ser de otra manera, vamos a votar a favor de la moción que plantea el Grupo Socialista, porque entendemos que es suficiente, aunque probablemente podría ser más ambiciosa; probablemente podría tener más contenido. Recordar y reconocer los derechos de la ciudadanía cuando ya están reconocidos está bien, pero se trataría de que el Gobierno, además de seguir reconociendo el derecho de la ciudadanía que vive en las islas y en las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla a la conectividad y a poder desplazarse, tendría que vigilar para poder garantizarlo, vigilar a los operadores aéreos que suben en su beneficio el precio de los billetes cuando se produce algún tipo de bonificación. Y esto es lo que queríamos argumentar, pero, evidentemente, el Grupo Izquierda Confederal va a votar a favor de esta moción que plantea el Grupo Socialista.

Gracias, presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senadora.

Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra el senador Argüeso.

El señor ARGÜESO TORRES: Gracias, presidente.

Vamos a apoyar la moción porque entendemos que es de justicia, aunque seamos más favorables a que se evalúen los actuales mecanismos para compensar a los territorios insulares con criterios de eficiencia económica, ya que las actuales bonificaciones se están mostrando poco efectivas o regresivas en algunos casos.

Con respecto a la intervención del senador Clavijo, estoy totalmente de acuerdo con usted, porque entendemos que las compañías aéreas aprovechan las temporadas estivales o aquellas en las que hay algún festivo a nivel nacional o internacional para modificar los precios, y eso lo único que hace es perjudicar a los residentes en esos territorios. Con lo cual entendemos que se debería controlar este aspecto.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador.

¿Grupo Parlamentario Vasco? (*Denegaciones*).

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

El señor PICORNELL GRENZNER: Gracias, presidente.

En primer lugar, a nosotros nos sorprende que el Grupo Socialista traiga esta moción a esta comisión. En el primer punto piden seguir reconociendo el derecho, un derecho que está recogido en una ley. Consideramos que no debemos seguir reconociendo una cosa que está en una ley; si queremos ahondar en la cuestión e insistir en ello, pues nos parece bien, pero debatir en una moción en comisión algo que ya está arreglado en una ley no lo llegamos a entender.

En cualquier caso, en términos generales estamos de acuerdo. Como ha dicho la compañera de Izquierda Confederal, la entendemos suficiente, pero solo suficiente. Por cierto, el descuento del 75 % fue aprobado a instancias de este grupo parlamentario en abril de 2018 en esta Cámara. Lo digo porque también está bien recordar de vez en cuando cuándo y cómo suceden las cosas. A nosotros nos sorprendió en pleno mes de agosto que la Airef propusiera sustituir la bonificación, el descuento y, por lo tanto, entendemos que es un momento para seguir reconociendo, como dice el Grupo Socialista, este descuento. Aun así, como hemos dicho, estamos lejos de nuestra propuesta concreta. Nosotros hace tiempo que defendemos la tarifa plana, que entendemos que es mucho más garantista con los ciudadanos y ciudadanas, en este caso de las Illes Balears y de las Pitiusas, para el derecho, como decía, a una movilidad mejor y más asequible. Además, quien sale beneficiado por esta bonificación —y creo que otros grupos también lo han dicho así— no son los ciudadanos, sino las compañías aéreas, que finalmente, si se incrementan los descuentos, son las que salen ganando y pueden aumentar precios. Por lo tanto, el descuento quizá valga para las primeras semanas o los primeros meses, pero después las compañías aéreas salen beneficiándose y yo creo que deberíamos poner la lupa en las compañías aéreas, en las compañías que se lucran a través de una bonificación que debería ser de uso exclusivo de los ciudadanos.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Picornell.

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el senador López Ravanals.

El señor LÓPEZ RAVANALS: Como se ha dicho, el descuento de residente es un derecho; no es ninguna prerrogativa de los habitantes de Baleares. Y es cierto que el gran problema no es la bonificación en sí, aunque la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia o incluso algún ministro del actual Gobierno así lo quiere hacer ver. El problema es la falta de control y de gestión de cómo se están aplicando estas bonificaciones en las compañías aéreas, creando un enorme perjuicio para el ciudadano de las islas y también para el visitante, ya que esto en lo que repercute es en un incremento inaceptable de los billetes de avión.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador.

Cierra el turno de portavoces el Grupo Socialista. Tiene la palabra el senador Morales.

El señor MORALES QUESADA: En primer lugar, quiero dar las gracias a los grupos que van a apoyar esta moción. Nosotros no dudamos en absoluto de que el ministerio tenga claro que esto es un derecho. De hecho, en la comparecencia que tuvo el ministro Ábalos en esta Casa lo dejó bastante claro. El fondo de la moción, como han dicho otros grupos, es ser vigilantes con el incremento de precios que, como decía el senador Clavijo, han subido un 22 % o un 23 %.

En cuanto a lo que decía antes el senador de que el rey podía ir a Cataluña en tren, también puede ir a Canarias en avión, pero le va a salir por un pico a una familia con dos hijos que no sean residentes, y eso va en detrimento del turismo nacional, porque lo hemos sufrido este verano, tanto en Baleares como en Canarias, pues hay un problema con el precio de los billetes. Ahora mismo, como los aviones no están yendo llenos, hay ofertas, pero cuando tienen la regularidad y la ocupación normal, poca oferta hay y los precios son bastante desorbitados. En este sentido nosotros podemos aceptar la posición de la Comisión Nacional de los Mercados y sus recomendaciones, pero no somos los ciudadanos los responsables de estos incrementos. Aquí hay algo que se ha debatido muchas veces, y es que, cuando alguien vaya a comprar un pasaje, la titularidad de decir si se es residente sea al final, así las compañías ya no tienen esa ventaja de saber si se es residente para luego poner el precio final del billete.

Nosotros, en la moción que presentamos, pretendemos que las instituciones reconozcan este derecho que tenemos los ciudadanos que vivimos en islas y que tenemos este tipo de conectividad. Nuestra única autopista para venir a la Península, como he dicho muchas veces —y aquí parafraseo al presidente de Canarias—, es el aire. No tenemos la facilidad que puede tener cualquier compañero de otro territorio que se puede desplazar en tren, en AVE, en guagua o en autobús o en su propio coche. Aquí nuestro único medio para movernos y para desplazarnos entre islas y de islas a la Península es el avión. No nos queda otra.

Para terminar, quiero agradecerles el apoyo a la moción. La enmienda la están redactando y ya está en camino. Si esperamos un minuto a la votación, la adjuntamos.

El señor PRESIDENTE: Acabado el debate, votamos esta última moción con el grupo siguiente de mociones, puesto que falta hacer llegar a la Mesa la transaccional sobre la segunda enmienda, que ha sido aprobada por los grupos parlamentarios proponentes. Así que, si les parece, votamos el resto.

- MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A IMPULSAR LA PUBLICACIÓN DE LA ESTRATEGIA INDICATIVA DEL DESARROLLO, MANTENIMIENTO Y RENOVACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS INTEGRANTES DE LA RED FERROVIARIA DE INTERÉS GENERAL. (*Votación*).
(Núm. exp. 661/000401)
AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

El señor PRESIDENTE: Empezamos la votación de la moción 000401, por la que se insta al Gobierno a impulsar la publicación de la estrategia indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de las infraestructuras ferroviarias integrantes de la red ferroviaria de interés general.

A esta moción se le añade un último párrafo que se convierte en transaccional, que dice: Con especial atención a la cohesión territorial y social, la sostenibilidad ambiental, la potenciación y finalización de los corredores transeuropeos y la oportunidad de mejorar la vertebración actual del Estado.

Procedemos a la votación.

Efectuada la votación, fue aprobada por unanimidad.

El señor PRESIDENTE: Queda aprobada por unanimidad.

- MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A ELABORAR EL PLAN ESTRATÉGICO DE CARRETERAS. (*Votación*).
(Núm. exp. 661/000431)
AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

El señor PRESIDENTE: Pasamos a votar la segunda moción por la que se insta al Gobierno a elaborar el plan estratégico de carreteras.

No han sido aceptadas las enmiendas, por lo tanto, la votamos en sus propios términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 16; abstenciones, 11.

El señor PRESIDENTE: Queda aprobada.

- MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO AL CUMPLIMIENTO PRESUPUESTARIO DE LAS INVERSIONES EN TODOS LOS PROYECTOS FERROVIARIOS QUE AFECTAN A LA PROVINCIA DE LEÓN.
(Núm. exp. 661/000144)
AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO

El señor PRESIDENTE: Pasamos al siguiente bloque. Empezamos con la moción número 000144, por la que se insta al Gobierno al cumplimiento presupuestario de las inversiones en todos los proyectos ferroviarios que afectan a la provincia de León.

Tiene la palabra el portavoz proponente del Grupo Popular, senador Silván.

El señor SILVÁN RODRÍGUEZ: Muchas gracias, señor presidente. Señorías, buenos días.

El Grupo Parlamentario Popular en el Senado presenta esta moción para instar al Gobierno de España a cumplir su compromiso con las inversiones en los proyectos ferroviarios de León que en estos momentos están sufriendo paralizaciones y retrasos.

Voy a comenzar con una imagen muy ilustrativa de la situación. Hace una semana, la estación de León hacía aguas. Sí, hacía aguas, se inundaba; una estación inaugurada hace tan solo nueve años, en el año 2011, por el ministro socialista, don José Blanco, hoy empresario y consejero de una gran empresa, y tan solo nueve años después, tras unas lluvias no torrenciales y sí normales, inundada. Pues bien, esa imagen es perfectamente trasladable a la situación actual de las infraestructuras ferroviarias, de los trenes y de los servicios en la provincia de León. Las infraestructuras ferroviarias en León, con el Gobierno socialista, hacen aguas.

El Gobierno del Partido Popular, en el año 2015, apostó por el León ferroviario y puso a León en el mapa de la alta velocidad, Madrid-León a dos horas en AVE, y parece que el Gobierno Sánchez quiere borrar a León del mapa ferroviario, no solo en la alta velocidad, sino también en los servicios convencionales y regionales. ¿Y en qué sustento esta afirmación? ¿Qué ha ocurrido de dos años para acá con el ferrocarril en León? Desinversiones, recortes, supresiones e inversiones paralizadas, situaciones que reflejan la absoluta y total insensibilidad del Gobierno Sánchez y del ministro Ábalos a la cabeza con la historia del ferrocarril, no solamente en León sino también en España. León ha sido siempre el nudo ferroviario del noroeste español y hoy, junto con Asturias y Galicia, es el patito feo de la política ferroviaria del Gobierno Sánchez. ¿Por qué? Porque, sencillamente, el señor Ábalos no quiere invertir, apuesta por el tren en otras partes del territorio, prefiere defender esas inversiones, prefiere visitar con nocturnidad Barajas, prefiere nombrar altos cargos amigos del presidente Sánchez que invertir en León, que invertir en Castilla y León, que invertir en Galicia y que invertir en Asturias. Esa es la realidad. El señor Ábalos ha suspendido trenes AVE, ha suspendido y no traslada los servicios Avant, que no llegan a León, pero sí llegan a 130 kilómetros de León, no habiendo ningún impedimento técnico para que lleguen a León. Los trenes hoteles siguen sin servicios por esa nula gestión. Se suprimió el tren Barcelona-León-Galicia por el artículo 33. Hablamos de los trenes AVE y Avant, pero lo mismo ocurre con los servicios regionales y los servicios convencionales ferroviarios y también en la media distancia: recortes, recortes, supresiones, supresiones; con alternativas rocambolescas: quito el tren y pongo un microbús. Resultado: cero usuarios, una auténtica bofetada al sentido común y al siglo XXI. Todo hay que decirlo, gracias a la denuncia del Grupo Parlamentario Popular en el Senado se logró reconvertir esa situación, y lo mismo ocurrió con el eje León-Sahagún-Palencia. A ver si con esta moción conseguimos precisamente lo que pretendemos, y es que se siga invirtiendo en infraestructura ferroviaria en León, en toda Castilla y León y también en Asturias y Galicia y en toda España, porque lo necesitamos. Qué decir del culebrón del tren de vía estrecha, de FEVE. Dos años con cero resultados. Y lo mismo pasa con la variante de Pajares y lo mismo con el tráfico ferroviario de mercancías y lo mismo con el corredor atlántico, sin avances, que languidece, por otro lado, y que desde aquí pedimos y exigimos avances e inversiones en el corredor atlántico que beneficiarían no solo y muy especialmente al norte de España, sino también a toda España.

Y termino como empecé. Esta moción trae su causa en las permanentes goteras que la política ferroviaria socialista tiene con León y los leoneses. Por eso es fundamental el compromiso y la inversión en ferrocarril en la provincia de León y, por eso, el Grupo Parlamentario Popular presenta esta moción en el Senado.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: A esta moción ha presentado una enmienda el Grupo Socialista. Para su defensa, tiene la palabra la senadora Morán.

La señora MORÁN FRANCO: Gracias, señor presidente.

Mi grupo ha propuesto la siguiente enmienda transaccional: La Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana del Senado insta al Gobierno de España a continuar impulsando la ejecución de los proyectos ferroviarios de inversión en curso que afectan a la provincia de León. Quiero indicarle, señor Silván, que por parte de ADIF y ADIF Alta Velocidad no se ha paralizado ni ha ralentizado ninguna actuación prevista en la provincia de León.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Para la aceptación o no de la enmienda, tiene la palabra el senador Silván.

El señor SILVÁN RODRÍGUEZ: Es tal la situación ferroviaria en infraestructura ferroviaria y en servicios ferroviarios, tanto de alta velocidad como de la red convencional y media distancia, que, trasladando en esa moción el mismo espíritu, el mismo objetivo y la misma pretensión que la moción presentada por este grupo, y en aras de esa unidad de acción que tanto necesitamos, vamos a aceptar esa enmienda transaccional.

El señor PRESIDENTE: Muy amable.

Iniciamos el turno de portavoces. ¿Por el Grupo Parlamentario Mixto alguien quiere intervenir? Sí, señor Sánchez-Garnica, tiene la palabra.

El señor SÁNCHEZ-GARNICA GÓMEZ: Solo quiero decir que nos congratulamos del acuerdo alcanzado. Yo creo que tanto en León como en Asturias como en Galicia como en Aragón y, en particular, Huesca, Teruel y Zaragoza, necesitan ese apoyo, ese impulso de las infraestructuras necesarias para recuperar lo que se tenía e impulsar nuevas necesidades. Por lo tanto, nos alegramos de que se pongan de acuerdo y, por supuesto, vamos a votar a favor.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador.

¿Por el Grupo Nacionalista alguien quiere intervenir? (*Denegaciones*).

Por el Grupo de Izquierda Confederal, señor Mulet, tiene la palabra.

El señor MULET GARCÍA: Gracias.

Nos parecen bien todas las mociones y propuestas que se hagan para mejorar el servicio ferroviario de infraestructuras. En este caso concreto, al referirse a León, nos pusimos enseguida en contacto con nuestros compañeros y amigos de la Unión del Pueblo Leonés para pedirles un posicionamiento. Nos dijeron que votáramos a favor, pero nos hicieron llegar la estupefacción de cómo el Partido Popular presenta aquí una moción de mínimos, porque el texto de la moción simplemente recoge una parte del primer párrafo de una moción que se aprobó por unanimidad de todos los grupos municipales en el Ayuntamiento de León, en la que se pedía potenciar como centro ferroviario del noroeste de España y recuperar empleos e implementar servicios de infraestructuras. La propuesta que presenta aquí el Partido Popular amputa la que se presentó y se aprobó por unanimidad en el Ayuntamiento de León. El primer párrafo, después de lo que han comentado los compañeros del Grupo Popular, incluía una petición que aquí se ha amputado. Era: Asimismo, incluir la línea de AVE a León en el proceso de liberalización ferroviaria. Tenía otro punto que era exigir a Renfe la continuidad de los servicios Avant hasta la ciudad de León y que actualmente prestan servicios solo hasta Valladolid, con el objetivo de incrementar las plazas, frecuencias y reducir precios; asimismo, que garantice los empleos en los talleres actuales como medida transitoria mientras destina presupuesto y realiza la construcción de los nuevos talleres unificados en Torneros, incrementar los servicios en la red convencional y construcción inmediata de los nuevos trenes para la vía estrecha. Esta moción también incluía otro punto que era exigir a ADIF que todas las infraestructuras ferroviarias pendientes de ejecución sean presupuestadas o se agilicen, dada la necesidad que las mismas tienen para la economía leonesa; que se atienda con urgencia todos los problemas técnicos que están bloqueando la puesta en marcha de las infraestructuras; poner en marcha de forma urgente la fase 2 para integrar el ferrocarril en la ciudad. Por tanto, solo se han quedado con la primera parte, que habla únicamente de los compromisos presupuestarios, de aquellos no presupuestarios se olvidan completamente.

Igualmente, también se echa en falta, teniendo el Partido Popular una oportunidad como esta para reivindicar inversiones para la ciudad de León, otra moción que aprobaron todos los grupos municipales, también el Partido Popular, en esta ciudad, que era instar al Gobierno de España para que declare como obligaciones de servicio público los servicios en el trayecto León-Palencia-Valladolid, línea de uso habitual de ciudadanos residentes en León y que se desplazan a esas ciudades de manera frecuente por motivos laborales o de estudios. El segundo punto era requerir a Renfe la inmediata puesta a disposición de los viajeros de la línea León-Palencia-Valladolid de bonos multiviaje tipo Avant a precios asequibles y que se puedan utilizar en todos los servicios de trenes que hacen este recorrido, así como la suspensión del servicio de las fechas que son festividad en la Comunidad de Madrid ni durante el mes de agosto, si no se habilitan trenes de alta velocidad en los que se pueda utilizar el mismo bono. Y también se echa a faltar el último punto que era requerir a Renfe para que de modo inmediato restablezca y continúe con el servicio en los trenes AVE que hasta la fecha han venido circulando y con la misma frecuencia en el tramo Madrid-León.

Por tanto, obviamente, vamos a votar a favor de esta propuesta. Es una propuesta tan de mínimos que simplemente es cubrir el expediente para decir que aquí se ha reivindicado lo mismo que en el ayuntamiento

cuando vemos que hay un trecho entre lo que allí se reivindica con la voz, sin ningún tipo de problemas, y aquí se reivindica con la voz chiquitita para —imagino— no levantar mucha polvareda y para no revertir las políticas que ha venido practicando también el Partido Popular, tanto en el Gobierno de España como en el de la Junta de Castilla y León, de ese proceso centralizador y desvertebrador del propio territorio de León. A pesar de ello, votaremos a favor.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador.

El Grupo Parlamentario Ciudadanos no interviene. Muchas gracias. El Grupo Parlamentario Vasco tampoco interviene. El Grupo Parlamentario Esquerra Republicana, tampoco. Por el Grupo Popular, tiene la palabra su portavoz, el senador Silván Rodríguez.

El señor SILVÁN RODRÍGUEZ: Muchas gracias. Muchas gracias a todos los intervinientes.

Señor Mulet, está usted hablando con un compañero de escaño del Senado y, al mismo tiempo, está hablando con el portavoz del grupo municipal en el Ayuntamiento de León. Los escenarios son totalmente distintos. Yo, en mi intervención, he hecho referencia, por supuesto, al AVE. Por cierto, un AVE que trajo el señor Rajoy, que trajo el Gobierno del Partido Popular en septiembre del año 2015 y que, como he dicho también en mi intervención inicial, en estos dos últimos años no se ha suprimido, porque la vía no se puede levantar, faltaría más, pero sí se han reducido servicios y estamos reclamando permanentemente esos servicios y también estamos reclamando desde allí y desde aquí, y lo he dicho en mi intervención, que precisamente se modificó el planteamiento del Gobierno de España, a requerimiento del Grupo Parlamentario Popular en el Senado, del eje, al que usted hacía referencia, Madrid-Valladolid-León, en cuanto al servicio convencional, y también el eje Palencia-Sahagún-León. Señor Mulet, yo le invito muy gustosamente a que vaya en tren a León y vea cuál es la realidad hoy en las inversiones. Por eso traemos aquí esta moción, precisamente para seguir estimulando al Gobierno de España, marcando al Gobierno de España, que son necesarias estas inversiones y quien puede lo más, puede lo menos y, precisamente, esta unidad de acción que queremos es lo que va a beneficiar a León. Señor Mulet, gracias por su intervención, y en todo caso, los leoneses, aquí y allí, defendemos siempre a León y también, cómo no, al ferrocarril.

He hablado del AVE, he hablado del Avant, he hablado de los trenes de la red convencional, he hablado de las mercancías y también he hablado del corredor del eje atlántico que, por cierto, a usted se le ha olvidado.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador.

Cierra el turno de portavoces la senadora Morán, del Grupo Parlamentario Socialista.

La señora MORÁN FRANCO: Gracias, señor presidente.

Compromisos, hechos y resultados. Una oposición responsable debe valorar justamente los esfuerzos y reconocer el verdadero estado de las infraestructuras y proyectos, más si cabe cuando provienen de la propia tierra.

Señorías, los Presupuestos Generales del Estado de 2020 prorrogaron las anualidades vigentes en 2018 al ejercicio 2020, pero la diferencia entre la dotación y el importe ejecutado se debe a que prácticamente la totalidad de la inversión prevista para la variante de Pajares y la integración de León, entre otras, están ya ejecutadas. Eliminando cualquier tipo de excusa, contestando a las acusaciones del señor Silván y, a pesar de la pandemia mundial que lastra especialmente a nuestro Estado, quiero recordar, a modo de resumen: el Centro de Regulación Multi-Red de ADIF, que se implantara en León de forma pionera para gestionar el tráfico ferroviario de alta velocidad; la red convencional y la red de ancho métrico siguen adelante, de la misma manera que las obras para este último tipo de vías han sido adjudicadas por un importe de casi 20 millones de euros; las obras de la variante de Pajares, que se potenciará en los próximos meses; en el tramo León-La Robla, con una longitud de 26,89 kilómetros, cabe mencionar la implantación del tercer carril, que supondrá la renovación integral del tramo de la conexión con Asturias, así como la supresión de los pasos a nivel situados en el mismo. Es imprescindible dedicar una especial mirada a la integración del ferrocarril en León. Con esta actuación se consigue, entre otras cosas, la eliminación del fondo de saco de la estación de la ciudad de León, que implica que los servicios que van a Asturias con parada en esta ciudad tarden una media de entre quince y veinte minutos más. Renfe está cumpliendo con España y con León en particular, reforzando y reponiendo servicios que se adaptan a la demanda real detectada en cada corredor. Incluso, se está anticipando al flujo real de viajeros que se va generando durante

esta nueva normalidad. De la misma manera, en el Gobierno de Pedro Sánchez se trabaja para mantener la actividad y los compromisos adquiridos en esta materia. En el caso de León, a pesar de que la demanda sigue siendo muy inferior a la que había meses atrás, los servicios de ancho métrico ya están por encima del 70 % y los servicios de media distancia, AVE y larga distancia se van ampliando progresivamente. A pesar de haber tenido que escuchar, señor Silván, muchas inexactitudes sobre la plataforma logística de Torneros, quiero recordar que el PP nunca estuvo interesado en el desarrollo de esta plataforma logística, ya que es un proyecto del Gobierno socialista de José Luis Rodríguez Zapatero. Ahora, con el Gobierno de Sánchez, el compromiso se ha retomado.

En cuanto al capítulo de inversiones, asignatura imprescindible para que los proyectos salgan a la luz, realizando una asignación indirecta de proyectos de inversión no regionalizada, podemos destacar un total de 3 525 000 y 4 992 000 euros en 2019 y 2020 respectivamente, por parte de Renfe Operadora en la provincia de León. En consecuencia, y aludiendo al compromiso con el que comenzaba mi exposición, votaremos favorablemente esta moción. Quiero pedir a su grupo, y también al resto de grupos, si cabe, que esto y mucho más es factible si todos arrimamos el hombro y apoyan, señorías, los Presupuestos Generales del Estado.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senadora.

— MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A INCREMENTAR LAS PLANTILLAS DEL PUNTO DE INSPECCIÓN FRONTERIZO (PIF) DEL PUERTO DE ALGECIRAS Y DEL EQUIPO DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE LA BAHÍA DE ALGECIRAS, A FIN DE DOTAR DE UNA MAYOR AGILIDAD Y EFICIENCIA A LOS PROCESOS DE INSPECCIÓN.

(Núm. exp. 661/000160)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO

El señor PRESIDENTE: Si les parece, vemos la siguiente moción y hacemos un pequeño descanso.

Moción por la que se insta al Gobierno a incrementar las plantillas del punto de inspección fronterizo del puerto de Algeciras y del equipo de Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, a fin de dotar de una mayor agilidad y eficiencia a los procesos de inspección.

Tiene la palabra el senador Landaluce.

El señor LANDALUCE CALLEJA: Muchas gracias, presidente.

Señorías, traemos a esta comisión algo que es esencial no solo para el Campo de Gibraltar, sino para toda Andalucía. Estamos hablando de una infraestructura que es fundamental que se le apoye para luchar contra un 32 % de desempleo que estamos sufriendo en el Campo de Gibraltar, de los mayores de España. Es ilógico que el principal puerto de España en tráfico de mercancías y de pasajeros, uno de los principales puertos de Europa, tenga que ver mermada su actividad por la falta de personal inspector, por la falta de personal técnico y por la falta de personal administrativo en un punto de inspección fronteriza, el PIF, de Algeciras. El puerto de Algeciras es el primer puerto de España y del Mediterráneo. Es el primer puerto en conectividad del sur de Europa, conecta directamente con 200 puertos permanentemente. Tiene una conectividad con el puesto número decimoséptimo a nivel mundial. El puerto de Algeciras y la comarca del Campo de Gibraltar encaran unos momentos muy difíciles y complicados derivados, por un lado, de los efectos negativos de la salida del Reino Unido de la Unión Europea, y por otro, de la competitividad que tienen otros puertos lejanos de allí, pero cercanos en competitividad. Hablamos de Gioia Tauro, en Italia; de El Pireo, en Grecia; de Sines, en Portugal; de Tánger Med, en Marruecos. Necesitamos, por supuesto, que se apueste por Andalucía, necesitamos que se apueste por la provincia de Cádiz y necesitamos también que se apueste por el Campo de Gibraltar. Es una necesidad imperiosa que se dote de medios humanos al puerto de Algeciras. En este caso, hablamos del PIF. Podríamos hablar de otras necesidades. Podríamos hablar de falta de policías y guardias civiles para atender la importancia y la actividad del puerto de Algeciras. Todavía el catálogo de los puestos de trabajo de las fuerzas y cuerpos de seguridad del Estado no está cubierto, está por debajo de los mínimos, está por debajo de hace veinte años y, lógicamente, necesitamos dotarlos de personal que nos proteja y que nos vigile.

Vamos a ir a al centro de la moción, a lo mollar de la moción. El Gobierno, en el mes de junio, nos indicaba que el PIF estaba funcionando con normalidad, pero eso no es así; las cifras son muy importantes —después, si quieren, las desgranamos—, pero nosotros necesitamos de verdad que el puerto de Algeciras,

y más concretamente el PIF, logre un trasiego constante y ágil de las mercancías agroalimentarias que llegan desde otros puntos lejanos de España, del otro lado del Estrecho, desde mercados de referencia, como son el de Sudamérica y Asia, como, por supuesto, para mantener la competitividad frente a otros puertos que antes les he comentado. Por eso, este PIF debe estar dotado completamente a nivel de recursos humanos en todos los servicios de inspección. Es vital incrementar, como mínimo, 28 plazas para que el servicio pueda asumir el volumen de trabajo actual y los crecimientos previstos, ya que existe un déficit importante en las plantillas de los servicios de Sanidad Vegetal, de Sanidad Exterior y el Servicio de Inspección, Vigilancia y Regulación de Exportaciones, el Soivre, y también necesitamos un puñado muy pequeño de apoyo por parte de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras en número de auxiliares administrativos.

Señorías, tenemos que ser competitivos; el puerto es el principal motor económico de la provincia de Cádiz y para que esa competitividad sea efectiva se debe contar con los medios humanos, con los medios económicos y con los medios materiales que permitan no bajar el nivel de control, así como poder ser aún más ágiles para que nuestro puerto sea aún más atractivo. En puertos del norte de Europa se está haciendo y en algunos puertos españoles también; por eso, se necesita hacer también en el puerto de Algeciras. Tenemos que contar con inversiones en infraestructuras. Nuestra compañera dice que se ha quedado parado el tren en La Mancha. Pues mire, el tren de Algeciras a Madrid o de Madrid a Algeciras, día sí y dos días no; día sí y dos días no. Así no puede ser competitivo. Necesitamos infraestructuras de verdad que nos doten de unos mecanismos mínimos imprescindibles para que los pasajeros, cuando pasan de Ceuta o de Tánger a Algeciras, no piensen que todavía siguen en África, piensen que están en Europa. Como les decía, necesitamos contar con inversiones en infraestructuras que siguen pendientes de materializarse en la comarca y que forman parte del tan anunciado plan integral del Campo de Gibraltar, que aprobó el Gobierno del señor Sánchez hace dos años. Seguimos pendientes de que se ejecute ese plan en el Campo de Gibraltar.

El señor PRESIDENTE: Señoría, lleva un minuto más de su tiempo.
Muchas gracias.

El señor LANDALUCE CALLEJA: Señor presidente, solamente una reflexión final, y es que tenemos que ganar el *hinterland* para el puerto de Algeciras, necesitamos mejorar la comercialización del puerto y para eso no solo tiene que tener algo fundamental, como es la conectividad, además, tiene que tener capacidad de dar mayor y mejor respuesta del PIF. Y, en resumen, señor presidente, para ser una plataforma logística, el puerto de Algeciras, con ese *hinterland*, esa intermodalidad, requiere una respuesta operativa en personal en número suficiente.

Por eso, señorías, señoras y señores senadores, les pido, por favor, que apoyen esta moción que nos da capacidad de crecer en actividad económica y, sobre todo, en empleo.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador. No habiendo enmiendas, pasamos al turno de portavoces. Por el Grupo Parlamentario Mixto, no hay intervenciones. El Grupo Nacionalista en el Senado tampoco interviene. Por el Grupo de Izquierda Confederal, señora González, tiene la palabra.

La señora GONZÁLEZ MODINO: Gracias, presidente.

Efectivamente, el PIF del puerto de Algeciras es fundamental. El propio puerto de Algeciras es una infraestructura fundamental para todo el sistema portuario del Estado y, en particular, para Andalucía. Los 71 empleados públicos del punto de inspección fronteriza del puerto del Algeciras han hecho 44 480 inspecciones entre marzo y abril, en plena pandemia. Han estado cumpliendo con su trabajo, igual que en otras en ocasiones, pero es verdad que hay importantes carencias que resolver. En este sentido, el Grupo de Izquierda Confederal va a votar a favor de la moción del Grupo Popular. Casi aplaudo la intervención del senador Landaluce.

La única diferencia es que no se trata de un problema de ahora, cuando gobierna el Partido Socialista, también lo era antes, cuando gobernaba el Partido Popular. En este sentido, el tren Algeciras-Madrid se ha quedado parado toda la vida, no solo con el Gobierno socialista; también con el Gobierno del Partido Popular.

En cualquier caso, el Grupo de la Izquierda Confederal, por lo que respecta a Adelante Andalucía, siempre apoyará iniciativas que reivindiquen mejoras que tengan que ver tanto con el puerto de Algeciras como con el empleo en el Campo de Gibraltar, en la provincia de Cádiz, y en el conjunto de Andalucía.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senadora.
¿Grupo Parlamentario Ciudadanos? (*Denegaciones*).
¿Grupo Parlamentario Vasco? (*Denegaciones*).
¿Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana? (*Denegaciones*).
Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el senador Landaluce.

El señor LANDALUCE CALLEJA: Gracias, presidente.

No voy a ocupar apenas tiempo porque antes fue usted generoso con mi intervención.

Lamento que Esquerra no aporte su visión sobre la importancia de hacer una infraestructura competitiva; lamento que mis compañeros en el Senado de Ciudadanos no aporten su reclamación; y lamento que no luchemos de verdad todos juntos.

Esta mañana se ha firmado en Algeciras un documento de la sociedad civil reclamando el tren —el PIF es fundamental y el tren también—; un tren moderno y competitivo. Hace cien años —cien, señor presidente—, en el Senado, se presentó una reclamación para la construcción fundamental de un tren que vertebrase España, que empezaba o que terminaba en Algeciras y conectaba con el norte de España. Hoy seguimos reclamando un tren moderno y competitivo, como también la capacidad de que el personal tenga motivaciones, tenga apoyo y tenga compañeros suficientes para poder desarrollar su actividad de una forma competitiva.

Gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, senador.

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

La señora VERDIER MAYORAL: Gracias, señor presidente.

Señorías, tenemos que mostrar nuestra sorpresa por la moción presentada por el Grupo Popular. Ya era hora de que el Partido Popular se comprometiera con el puerto de Algeciras. Así que, bienvenidos, señores del PP, a la preocupación y al compromiso que siempre hemos mostrado en el PSOE, cuando no gobernábamos y ahora, que estamos gobernando.

La situación en materia de control e inspección en fronteras tiene dos vertientes: las instalaciones y el personal. En cuanto a las instalaciones, he de decir que el puesto de inspección fronterizo del puerto de Algeciras es hoy uno de los más importantes de España. En cuanto al personal, es importante y necesario reconocer el esfuerzo no solo del Gobierno de la nación, sino también del personal adscrito, del que depende la agilidad y la simplificación de los controles de inspección, y, por ende, de la competitividad económica del puerto de Algeciras. Hay que tener en cuenta que el 20 % del producto que entra en el país, lo hace por el puerto de Algeciras.

Las dificultades de personal no han sido resueltas ni en 2006, con el Plan de medidas para la mejora de la sanidad exterior, ni posteriormente con la ventanilla única aduanera ni tampoco con la iniciativa de que las administraciones públicas financiaran determinados gastos de personal. Actualmente, el Gobierno está trabajando en un plan de mejora integral a través de la Secretaría General de Coordinación Territorial, en reuniones con los ministerios de Sanidad, Consumo y Bienestar Social y de Agricultura, Pesca y Alimentación, la Secretaría de Estado de Función Pública y la de Comercio, Puertos del Estado y la Dirección General de Costes de Personal. Fruto de este trabajo, a mediados de 2019 se elaboró un documento de trabajo con distintas propuestas de racionalización de Puertos del Estado. Han sido los Gobiernos socialistas los que han apostado, apoyado y reforzado el puerto de Algeciras. Ejemplo de ello es el Plan de mejora de la autoridad portuaria de la Bahía de Algeciras, con una inversión de 59,3 millones de euros para el ejercicio 2020, de un total de 215,3 millones de euros en el cuatrienio.

Por eso, nos sorprende que estén preocupados ahora en el Partido Popular, cuando el alcalde de Algeciras —hoy, senador—, que ejerce de portavoz del Grupo Parlamentario Popular, ha estado callado con los Gobiernos del PP, criticando al PSOE cuando solicitaban soluciones y tachándonos de demagogos. Ahora se tornan críticos y exigen solucionar lo que ellos no fueron capaces de arreglar, poniendo de manifiesto su falta de compromiso y de responsabilidad con el puerto de Algeciras y con el personal del PIF.

El PIF del puerto de Algeciras es el único, de los 30 que hay en España, de primera categoría, con un personal cualificado que atiende las 24 horas. A este respecto, he de decir, como ya mencionaba la portavoz de Izquierda Confederal, que los meses de marzo y abril del presente año, en plena pandemia, han sido capaces de llevar a cabo 44 480 inspecciones en los tres servicios: en el de sanidad exterior, vegetal y animal; es decir, que a pesar de la COVID se han incrementado sus expedientes. La inspección sanitaria está incluida entre los servicios esenciales en la gestión de la crisis ocasionada por la COVID-19,

manteniéndose a pleno rendimiento su operatividad para atender la emergencia sanitaria. Y se ha reforzado la plantilla con cuatro inspectores: dos agrónomos y dos veterinarios.

Conforme a las distintas ofertas de empleo del año 2019, se ha resuelto la contratación de personal responsable económico-financiero, administrativo y policía portuaria; y, en 2020, también con técnicos delineantes, un jefe de la unidad económica-financiera y un puesto de responsable en infraestructuras. Además, con la llegada del *brexít*, y oídas las partes implicadas, el PIF se refuerza con seis nuevos funcionarios: tres del Ministerio de Sanidad y tres del Ministerio de Agricultura. Por otro lado, en 2019 se reforzaron con siete personas: inspectores de sanidad exterior, animal, técnicos de sanidad exterior y técnicos de sanidad vegetal, y farmacéuticos.

A modo de resumen, hay que decir que en sanidad exterior el Partido Socialista ha conseguido que se aumente el personal en 2019 y en 2020, en cuanto a inspección de sanidad exterior y en cuanto a técnicos de sanidad exterior. En relación con la sanidad vegetal, también se han visto incrementados, tanto los expedientes, como el personal de 2019 y 2020, quedándose igual en la sanidad animal.

El señor PRESIDENTE: Señora senadora, termine por favor.

La señora VERDIER MAYORAL: Ha sido, pues, con el Partido Socialista, cuando se ha aumentado el personal en los años 2019 y 2020. No obstante, como seguimos preocupados, ahora que gobernamos vamos a apoyar la moción del Partido Popular.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señora Verdier Mayoral.

Una vez vista terminada esta moción, vamos a hacer un receso hasta las tres y media.

Se suspende la sesión a las catorce cuarenta.

Se reanuda la sesión a las quince horas y treinta y cinco minutos.

El señor PRESIDENTE: Señorías, se reanuda la sesión.

— MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A LA EJECUCIÓN DE DETERMINADAS INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS EN MURCIA.

(Núm. exp. 661/000254)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO

El señor PRESIDENTE: Iniciamos el debate de la tercera moción del segundo bloque, del Grupo Parlamentario Popular, por la que se insta al Gobierno a la ejecución de determinadas infraestructuras ferroviarias en Murcia.

Tiene la palabra el senador Bernabé Pérez.

El señor BERNABÉ PÉREZ: Muchas gracias, señor presidente. Muy buenas tardes, señorías.

Voy a empezar contándoles una anécdota. Este verano estaba una tarde zapeando en mi casa, y tuve la fortuna de encontrarme en La 2 de Televisión Española, una reposición de esa maravillosa serie documental que era *Un país en la mochila*. Curiosamente, se trataba de un episodio grabado en el año 1997, en mi tierra, en la Región de Murcia. En él estaba el recordado Labordeta cruzando un paso a nivel, y se quejaba con amargura preguntándose cómo era posible que a finales del siglo XX, en la Región de Murcia, no hubiera un solo kilómetro de vías electrificadas. Pues bien, hay que ver qué berrinche cogería hoy en día, 23 años después, cuando viera que seguimos sin tener ni un solo metro de vías electrificadas en la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.

No piensen sus señorías que les hablo de vías para el AVE. Les hablo de vías electrificadas, simplemente, para cercanías, regionales o media distancia. De tal modo que los diez millones de usuarios del tren, que somos en mi comunidad, estamos condenados a viajar en una suerte de tren de la bruja, tirados por viejas locomotoras de gasoil, lentas y contaminantes como ellas solas. Indudablemente, debemos entonar un *mea culpa* colectivo, porque aquí las responsabilidades son compartidas. En este casi cuarto de siglo ha habido dos Gobiernos del PP y dos Gobiernos del PSOE, que, sin duda, podrían haber hecho más. En

cualquier caso, si hay un culpable directo de que no se haya producido un avance sustancial e inmediato en las infraestructuras ferroviarias, este tiene nombre y apellidos, y se llama Pedro Sánchez Castejón.

Les voy a explicar por qué. En el primer trimestre de 2018, el ministro de Fomento del Gobierno del Partido Popular acudió a la Región de Murcia —no había en aquella época ningún atisbo ni de moción de censura ni de compromisos electorales a la vista—, visitó las tres principales ciudades y dio fechas, y sé bien de lo que hablo porque lo acompañaba yo como delegado del Gobierno. Así, dijo que el AVE estaría en Murcia ese mismo año 2018, llegando provisionalmente en superficie, en tanto en cuanto se acabara el soterramiento. Dijo que en Cartagena estaría en 2021, gracias a un sistema de tercer hilo que iba a permitir un uso mixto de las vías, tanto del AVE para pasajeros, como del Corredor mediterráneo para mercancías, de manera que la ciudad portuaria podría contar con esa infraestructura el año que viene. Y que a Lorca llegaría en el año 2023, gracias al proyecto de conexión del Corredor mediterráneo entre el levante y Andalucía, que por cierto cerró un Gobierno socialista en el año 1984.

Sin embargo, todo esto cambió cuando llegó Pedro Sánchez, sin duda, el actor protagonista de este auténtico *thriller* ferroviario, que son estas infraestructuras en la Región de Murcia. Indudablemente, ha tenido el apoyo de unos secundarios de auténtico lujo, como el ministro Ábalos, el hombre que en apenas dos años y medio ha dado más fechas de llegada del AVE que versiones dio del caso Delcy —lo cual, no me dirán ustedes que no tiene mérito—; el número dos del ministerio, mi paisano Pedro Saura, secretario de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, que en lugar de apoyar las infraestructuras de su tierra lo que hace es castigarla, simplemente, porque allí gobierna el Partido Popular; y, por supuesto, el secretario general de los socialistas murcianos, don Diego Conesa, un hombre incapaz de mirar por el interés general de los murcianos y que vive permanentemente instalado en el: cuanto peor, mejor. De este modo, piensa, ilusamente, que le va a quitar la Presidencia a Fernando López Miras, algo que ya les digo yo que nunca va a pasar porque, como decimos en mi tierra: los murcianos sabemos con quién nos tenemos que jugar los cuartos.

Les he dicho todo esto porque las decisiones que tomó el Gobierno del Partido Socialista fueron tres. En Murcia, que el AVE no llegue provisionalmente en superficie, sino que lo haga cuando se termine el soterramiento, algo que, como muy pronto, no va a ocurrir hasta 2023 —tres años más de espera—, y solo por contentar a cuatro amiguetes de colectivos políticamente afines, en lugar de mirar por el interés del millón y medio de personas que vivimos en aquella maravillosa tierra. En Cartagena había un proyecto de tercer hilo, como les he comentado, y el ministerio decidió que se iba a anular y se iba a hacer un proyecto de doble vía. Cuál ha sido la sorpresa cuando hemos visto en la licitación de ese proyecto y la doble plataforma no es entre Murcia y Cartagena, como estaba previsto, sino solo hasta la mitad del trayecto. De tal modo, que todos los trenes que salgan de Cartagena, a los pocos kilómetros vuelven a morir en esa única vía, con ese tercer hilo, lo que supone retrasos y gastos de forma totalmente injustificada, y que nos llevan el AVE, como muy pronto, en 2026 o 2027.

Y ya terminamos con la situación del AVE en Lorca, que tenía un proyecto de integración urbana, con un soterramiento de cuatro kilómetros, presentado por el Partido Popular, con el apoyo unánime de toda la sociedad lorquina, y que el Gobierno socialista decidió cambiar sin que nadie se lo pidiera, lo que trae como consecuencia nuevos retrasos, otra vez hasta 2026 o 2027.

Por esta razón les pedimos a sus señorías que apoyen nuestra moción.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

El Grupo Parlamentario Socialista ha presentado una enmienda a esta moción. Para su defensa, tiene la palabra la senadora Retuerto.

La señora RETUERTO RODRÍGUEZ: Gracias, presidente.

Señorías, el desarrollo de las obras de la alta velocidad entre Murcia y Almería avanzan a buen ritmo, desarrollándose de acuerdo con el consenso necesario y a la mayor velocidad posible.

Respecto a los puntos de la moción, en relación con el primero proponemos un texto alternativo, porque es necesario tener en cuenta a la autoridad competente, que es la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, que debe emitir la correspondiente autorización de puesta en servicio. Por ello, proponemos impulsar en todos los tramos la ejecución del trazado de la línea del AVE entre las ciudades de Murcia y Almería, para cumplir el compromiso de finalización de los tramos en el menor plazo posible.

Con respecto al tercer punto, he de recordar que la adjudicación del citado expediente está vinculada a la aprobación del estudio informativo para la red arterial ferroviaria de Lorca —que parece que ustedes

desconocen— y, a día de hoy, se ha completado el expediente de alegaciones y se están ultimando los trámites para que el estudio informativo se pueda aprobar definitivamente.

En consecuencia, proponemos el siguiente texto: Aprobar definitivamente el estudio informativo del proyecto de integración urbana y adaptación a las altas prestaciones de la red ferroviaria de Lorca por parte del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, de forma que se posibilite continuar con las fases posteriores de la actuación prevista para la adaptación de la red ferroviaria de Lorca, para los próximos años y en coordinación con el resto de actuaciones para la nueva línea entre Murcia y Almería.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senadora.

Para la aceptación o no de la enmienda, tiene la palabra el senador proponente.

El señor BERNABÉ PÉREZ: Muchas gracias, señor presidente.

Agradecemos sinceramente el interés de la senadora murciana socialista por llegar a un entendimiento, pero es que no podemos aceptar la enmienda por dos razones muy sencillas. En primer lugar, porque la modificación que proponen del punto uno supone eliminar toda referencia temporal. Acabo de decir que el Partido Popular, en el año 2018, comprometió el AVE en Lorca para el año 2023. Si han pasado dos años y medio y ustedes no han hecho nada, como usted comprenderá, nosotros no podemos avalar eso diciendo que llegue cuando se pueda. Quedan tres años, pónganse ustedes a trabajar y tráigannos el AVE en 2023. Y el Corredor mediterráneo, porque es lo que siempre hemos defendido en el Partido Popular y es nuestro compromiso. Otra cosa es que ustedes no lo quieran cumplir.

Y, en segundo lugar, ustedes nos dicen que hay que esperar al estudio informativo, pero les vuelvo a decir exactamente lo mismo. Había un proyecto de soterramiento de cuatro kilómetros en la ciudad de Lorca, aplaudido por la sociedad lorquina, que ustedes decidieron cambiar y modificar con otro estudio informativo distinto, que lo único que está haciendo es generar nuevos retrasos. Nosotros estamos comprometidos con los cien mil lorquinos, no con los intereses electorales del Partido Socialista, razón por la cual, no podemos admitir su enmienda.

No obstante, le agradecemos su voluntad de negociación.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador.

Pasamos al turno de portavoces.

¿Grupo Parlamentario Mixto? (*Pausa*). No interviene.

¿Grupo Parlamentario Nacionalista? (*Pausa*). Tampoco.

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

La señora GONZÁLEZ MODINO: Gracias, presidente.

Señorías, la alta velocidad está muy bien, es una maravilla, pero a veces —hoy mismo— es el tren amarillo de Macondo. Quiero decir con esto que la alta velocidad no es la panacea, es una especie de autopista. En este sentido, probablemente, para vertebrar y cohesionar el territorio hace falta también una red complementaria, que sería el equivalente a las autovías.

En esta moción que nosotros vamos a apoyar, echamos en falta algunas otras cosas de esa red complementaria, por ejemplo, el ramal ferroviario Guadix-Baza-Almanzora-Lorca, en la línea Murcia-Granada, que se cerró el 31 de diciembre de 1984, que está cerrado desde entonces y que ha tenido consecuencias muy complicadas de resolver en el territorio.

Simplemente me gustaría hacer la reflexión de que la alta velocidad es necesaria y que si está comprometida, debiera ser cumplida, efectivamente. Sin embargo, no olvidemos que existen algunas otras necesidades de transporte por ferrocarril, además de la alta velocidad.

Gracias, presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra el senador Argüeso Torres.

El señor ARGÜESO TORRES: Gracias, presidente.

Señor Bernabé, estamos en total sintonía con el contenido de esta moción.

Ya que estamos hablando de anécdotas, le voy a contar la mía y es que el otro día cogí el cercanías Alicante-Murcia, con mi sobrina, porque teníamos que ir a hacer una gestión y me encontré con el mismo tren en el que yo iba a estudiar hace treinta años. Por tanto, no sé a qué estamos esperando.

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Núm. 71

30 de septiembre de 2020

Pág. 30

Está muy bien que todos instemos al Gobierno, que pongamos fechas o incluso que no se establezca ninguna pero que existan compromisos, pero lo que nos parece una tomadura de pelo a la parte del levante es que estemos todavía en estas circunstancias.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador.

¿Grupo Parlamentario Vasco? (*Denegaciones*). Muchas gracias, senadora Vaquero.

¿Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana? (*Pausa*). No interviene.

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

El señor BERNABÉ PÉREZ: Muchas gracias, señor presidente.

Para simplificar, voy a dar tres razones por las que el AVE tiene que llegar ya a la ciudad de Murcia, sin más excusas ni dilaciones del Gobierno de España: primera, porque estamos hablando de la séptima ciudad más grande de nuestro país, con casi medio millón de habitantes, y capital de una región en la que vivimos 1,5 millones de almas. El AVE ha llegado ya a casi una treintena de capitales de provincias españolas y no lo ha hecho en Murcia por una decisión política de castigo del Gobierno de la nación. Segunda, porque el informe independiente que ha elaborado el Colegio de Economistas de mi región, en la Universidad de Murcia, cifra en 300 millones de euros anuales y en 700 puestos de trabajo cada año los beneficios que traerá la llegada del AVE. ¿Ustedes creen que, con la que está cayendo, estamos en condiciones de renunciar a ese lujo? Nosotros, sinceramente, consideramos que no. Y la tercera razón es porque, tal y como hemos mantenido siempre, estando ya las obras terminadas, nada impide que el AVE llegue provisionalmente en superficie, por unas vías terminadas, en tanto en cuanto se terminan las obras del soterramiento, que fueron adjudicadas e iniciadas por un Gobierno del Partido Popular.

Además, voy a dar tres razones para que el AVE llegue ya a la ciudad de Cartagena, sin más excusas ni dilaciones. Primera, porque estamos hablando de una de las veinte primeras ciudades de nuestro país y capital de una próspera comarca, en la que vivimos más de 400 000 personas, donde conviven un campo que tiene la agricultura más avanzada de Europa, y un Mar Menor con un ecosistema único, en torno al cual gravita una importantísima industria turística. Segunda, porque el puerto de Cartagena es el cuarto más importante de España, con una industria naval puntera, liderada por Navantia, con una base industrial de primer nivel, liderada por Repsol y sus inversiones, que la han convertido en el primer pueblo energético de España, y por un turismo de cruceros, que lleva a la ciudad, irremediablemente, a convertirse en breve en un puerto *home*, para lo cual necesitamos el AVE. Y la tercera razón, porque tenemos en proyecto la ejecución de una de las zonas de actividades logísticas más importantes del litoral mediterráneo, que quedará, sin duda alguna, en una mera quimera si junto a la conectividad marítima y por carretera no unimos la intermodalidad ferroviaria que nos traerá el Corredor mediterráneo.

Para concluir, voy a dar otras tres razones por las cuales el AVE tiene que llegar ya, sin más excusas ni dilaciones, a la ciudad de Lorca. La primera, porque el proyecto de la alta velocidad entre Murcia y Almería está contemplado y licitado conforme a los Presupuestos Generales del Estado que aprobó el Partido Popular para el año 2018, que siguen hoy vigentes, excepto el tramo de la integración urbana de Lorca, que se formula ahora mismo como un cuello de botella que impide el desarrollo de esta infraestructura por culpa de la decisión del Gobierno de Sánchez. La segunda, porque están creando ustedes una controversia absolutamente absurda con respecto a la integración urbana. El Partido Popular presentó un proyecto de soterramiento de 4 kilómetros que aplaudían los 100 000 lorquinos, que lo único que están deseando es que llegue ya la prosperidad, el trabajo y el progreso que va a traer la alta velocidad, tanto el AVE como el corredor, además, entre otras cosas, de mejorar sus cercanías con Murcia y con Águilas. Y la tercera y última razón es, señorías, porque no va a haber nunca Corredor mediterráneo en España si no hay AVE en Lorca, dado que Lorca es el enclave estratégico, la pieza angular sobre la que descansa todo el desarrollo de esta infraestructura que conectará el levante con la gran Andalucía.

Y, por todo eso, reitero, les pedimos su apoyo a esta moción.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador.

Cierra el turno portavoces, por el grupo Grupo Socialista, la senadora Retuerto.

La señora RETUERTO RODRÍGUEZ: Gracias, presidente.

Señorías, señor Bernabé, ya se lo dijo el ministro Ábalos, su tierra y la mía, Murcia, nunca ha estado mejor que con este Gobierno: segunda en inversión en alta velocidad y primera en términos de inversión

per cápita; no le quepa ninguna duda porque, además, le voy a dar datos. Desde junio de 2018 a diciembre de 2019 se han licitado contratos de inversión —es un dato— por importe de 1218 millones de euros frente a los 18,3 millones que se licitaron en los diecinueve meses anteriores a este periodo. Con respecto a las adjudicaciones, y en ese mismo periodo, se han adjudicado contratos de inversión —es otro dato— por un importe de 762 millones de euros frente a los 24 millones que se adjudicaron en los diecinueve meses anteriores a ese periodo. Es decir, que en la Región de Murcia, de cada 100 euros de inversión pública, 90 euros los pone este Gobierno. ¿Saben cuánto pone la Región de Murcia? Pone 7 euros, repito, 7 euros, y este dato también lo puede apuntar.

Ustedes hablan de cicatriz urbana en los tramos en los que el ferrocarril pasa por los centros urbanos y los barrios, señor Bernabé, pero permítame recordarle el disparate que usted, siendo delegado del Gobierno, quería hacer en la ciudad de Murcia, en el barrio del Carmen. Seguro que lo recuerda porque persiguió y puso a los ciudadanos y las ciudadanas de Murcia en una situación muy complicada por el único hecho de luchar por sus derechos e impedir que su barrio se convirtiera en un gueto debido a que las vías lo atravesaban. Tuvo que llegar este Gobierno, señor Bernabé, y un nuevo delegado del Gobierno, Diego Conesa, para poner paz, para poner orden, para escuchar y para cambiar esa situación porque ustedes fueron incapaces. Señorías, la llegada de las infraestructuras, en este caso de la alta velocidad, no puede nunca producirse a costa de sacrificar barrios y municipios, y menos por un interés puramente electoral.

Es importante también aclararle, porque parece que tiene un criterio equivocado, en qué fase nos encontramos ahora mismo con respecto a la moción que ustedes han traído a esta comisión, que es el trazado de integración de la alta velocidad que discurre por la ciudad de Lorca. Esa adjudicación está vinculada, necesariamente, a la aprobación del estudio informativo para la red arterial ferroviaria de Lorca, que se encuentra en información pública, ya se ha completado el expediente de alegaciones y se están ultimando los trámites para que el estudio informativo se pueda aprobar definitivamente.

También menciona usted en la moción la necesidad inmediata de la adjudicación del proyecto de ejecución. Vamos a ver, lo que ustedes anunciaron con el ministro Íñigo de la Serna, en ese momento, y con el alcalde del Partido Popular de Lorca, también en ese momento, suponía el soterramiento de 1,7 kilómetros; es decir, que querían hipotecar de nuevo los futuros desarrollos urbanísticos y económicos de la ciudad de Lorca. No en vano, su compañero en el Senado, don Rafael Hernando, senador por Almería —y vayan hilando—, señorías, pretendía sacrificar el soterramiento de Lorca para agilizar así la llegada de la alta velocidad a la provincia de Almería, jactándose de las pretensiones de los lorquinos y las lorquinas.

Lo mismo ocurre con el municipio de Totana, donde es necesario —yo diría que es una obligación por mi parte— señalar el importante trabajo de Diego Conesa, del ministerio y de los técnicos de ADIF. Por cierto, ellos han ido varias veces y en varias ocasiones al municipio de Totana para, finalmente, modificar el trazado, eliminar las barreras y dar cumplimiento a los diferentes acuerdos que recogen la sensibilidad general de la sociedad totanera.

Por último, señor Bernabé, quiero terminar como empecé. Su tierra y la mía, Murcia, necesita la aprobación de unos presupuestos generales, y yo estoy segura, o quiero estarlo, de que usted los apoyará para que así sea.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senadora.

— MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A NO SUPRIMIR NI MODIFICAR LA BONIFICACIÓN DE LAS TARIFAS DE LOS BILLETES AÉREOS PARA LOS TRAYECTOS ENTRE CANARIAS Y LAS ILLES BALEARS Y CEUTA Y MELILLA CON EL RESTO DEL TERRITORIO ESPAÑOL, ASÍ COMO A REALIZAR UN SEGUIMIENTO EXHAUSTIVO DE LA APLICACIÓN DE DICHA BONIFICACIÓN.

(Núm. exp. 661/000273)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO

El señor PRESIDENTE: Iniciamos el debate de la cuarta moción, del bloque dos. Moción por la que se insta al Gobierno a no suprimir ni modificar la bonificación de las tarifas de los billetes aéreos para los trayectos entre Canarias y las Islas Baleares y Ceuta y Melilla con el resto del territorio español, así como a realizar un seguimiento exhaustivo de la aplicación de dicha bonificación.

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

El señor LÓPEZ RAVANALS: Gracias, presidente. Buenas tardes, señorías.

Esta mañana ya hemos tratado una moción relativamente parecida presentada por el Grupo Socialista en el mes de julio y quiero dejar patente que la moción que voy a defender fue presentada en el mes de mayo.

Repito que versan sobre temas muy parecidos, pero desde una perspectiva muy diferente. Es decir, en esta moción busco defender a los habitantes de las Islas Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla ante un incremento desmesurado e injustificado de los billetes de avión, también de los billetes de barco, y, al mismo tiempo, de unas posiciones del Gobierno de España que, en muchos momentos, lo único que han logrado es crear desasosiego, incertidumbre y preocupación en la sociedad.

Lo hemos hablado esta mañana; no obstante, lo repetiré porque creo que es muy importante que recalquemos que es necesario que sus señorías demuestren sensibilidad y sean conscientes de cuál es la verdadera situación de las Islas Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla, territorios extrapeninsulares.

Los habitantes estamos muy preocupados por la intención del Gobierno en relación con la bonificación o no bonificación y estamos muy preocupados por el coste de los billetes de avión. Como han dicho otros compañeros senadores, el precio de los billetes de avión, en este tiempo, desde que el Gobierno de Mariano Rajoy subió la bonificación del 50 % al 75 %, se ha incrementado, en algunas rutas entre el 12 % y el 20 % para la gente que no tiene otro modo de desplazarse. En este sentido, como ha dicho antes muy bien mi compañero canario, el avión es nuestra autopista y podríamos decir que el barco es nuestro tren; este tren del que hablaba mi compañero Paco, de líneas de los años cuarenta o cincuenta, que recuerdas de cuando eras pequeño y te ibas en un viaje familiar.

La sorpresa es que, ante esta situación, nos encontramos con que ministros de nuestro Gobierno, como el señor Ábalos, ponen en tela de juicio la continuidad de la bonificación y la relacionan con la renta per cápita de los habitantes —estas son declaraciones recogidas en los periódicos, en la hemeroteca, no me las estoy inventando—; o que nuestra ministra Teresa Ribera nos hable del impuesto sobre los carburantes, que afectaría muy directamente al precio y al coste de estos billetes, tanto para barcos como para aviones, porque se debería repercutir en el pasajero; así como el informe de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, en el cual se llega hasta el absurdo, señorías, de la posibilidad de establecer un sistema de exención fiscal, cojas o no cojas los billetes. Es decir, aquí no importa que la conectividad sea un problema de desplazamiento, sino que aquí ya lo trasladamos a un problema de presupuestos.

Sus señorías pueden entender que los habitantes de estos territorios estamos muy preocupados por esta cuestión. Por eso, apelamos a la sensibilidad de todos ustedes, pero no como miembros de partidos políticos —porque si vamos al partidismo seguro que no llegaremos a un acuerdo—, sino como ciudadanos y en concepto de justicia social y solidaridad con otros territorios.

Por otra parte, en esta moción hacemos un gran hincapié en que necesitamos que este Gobierno controle, a través de los organismos establecidos para ello, el incremento desmesurado del coste de estos billetes de avión y de barco. Sabemos que este incremento repercute en beneficio de las compañías aéreas, que cogen una parte del margen que les dan las bonificaciones. Es primordial que, en vez de informes, empecemos a hacer un seguimiento serio, que, si hace falta, reunamos mesas bilaterales donde podamos encontrar, realmente, puntos de encuentro con estas compañías y que, al mismo tiempo, entiendan que están controladas.

Es muy importante también —llevamos desde el año 2018 hablándolo con el ministro Ábalos y nos dice que sí que sí, pero hasta el momento no se ha aplicado—, que los residentes en las islas, cuando adquiramos un billete por web, tanto de avión como de barco, podamos poner en el último paso que somos residentes y no desde el primer paso, porque entonces la compañía aérea detecta que tenemos esa bonificación y, por tanto, ya puede jugar con los precios de los billetes.

Para unas islas y unos territorios con turismo, es esencial que la gente no residente también tenga un coste controlado de los vuelos. Por eso, hoy pido, espero y deseo que sus señorías apoyen esta moción, entendiendo que para los habitantes de los territorios extrapeninsulares es muy importante, es fundamental que todos, estemos en el Gobierno o en la oposición, trabajemos en la misma dirección para, por una parte, quitar esos miedos e incertidumbres a los habitantes de las islas y de los otros territorios periféricos sobre la continuidad, no continuidad, reducción, limitación o modificación de las bonificaciones y, por otra, instar al Gobierno con el fin de que realmente ponga esos controles y límites a los incrementos injustos y abusivos que se están realizando en los precios de los billetes de avión.

Como he dicho en la defensa de las enmiendas, es un derecho que tenemos los habitantes de los territorios extrapeninsulares. Nosotros no tenemos autopistas, nosotros no tenemos AVE; tenemos carreteras y, en algunas islas, autovías —en la mía no hay autovías, sino carreteras generales, como

las de antaño—. Por tanto, necesitamos también la concienciación de los parlamentarios y la ayuda, la colaboración y la implicación de todos hacia esos territorios.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

A esta moción se han presentado dos enmiendas, una del Grupo Parlamentario Popular en el Senado, autor de la moción, y otra del Grupo Parlamentario Socialista.

Si lo desea, tiene un minuto para la defensa de la autoenmienda, senador López Ravanals.

El señor LÓPEZ RAVANALS: El motivo de la autoenmienda se debe a que, como he dicho en la exposición, nosotros no solo nos desplazamos en avión, sino que también lo hacemos con las líneas marítimas. En el caso de mi tierra, Menorca, mientras el avión desde Menorca a Mallorca lo usan 17 000 personas al año, el barco lo utilizan 47 000. Por eso es muy importante para nosotros que también pongamos atención en el transporte marítimo, que muchas veces, sin darnos cuenta, dejamos aparte.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias.

Para la defensa de la segunda enmienda, tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.

El señor MENESES ROQUÉ: Muchas gracias.

Señorías, en primer lugar, hay un tema que parece curioso, y es que el grupo proponente de esta moción se haya autoenmendado, posiblemente como consecuencia de que la propuesta, de hecho, ha decaído —seamos claros—. En principio, la enmienda propuesta por mi grupo, que espero se apruebe definitivamente —aún no se ha votado—, tiene mucho que ver con lo que en un momento determinado proponía la moción. Pero, como digo, ahora la han cambiado y se han autoenmendado.

El Grupo Socialista propone una enmienda de modificación. El razonamiento ya lo he dado, y ahora voy a leer literalmente su texto. Dice así: La Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana del Senado insta al Gobierno a, primero, seguir reconociendo el derecho de las ciudadanas y los ciudadanos de Ceuta y Melilla, las islas Canarias y las Illes Balears a poder acceder a una conectividad equitativa y suficiente, que compense su condición no peninsular, en línea con lo establecido en la Constitución en su artículo 138.1. Segundo. Seguir reconociendo el derecho de los ciudadanos y ciudadanas de Ceuta y Melilla, las islas Canarias y las Illes Balears a que el Estado vele por el establecimiento de un equilibrio económico, adecuado y justo que compense los efectos negativos provocados por su condición no peninsular. Y tercero. Añadido a lo anterior, la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana valora especialmente el esfuerzo que el Gobierno de España está realizando, en una época de extraordinaria dificultad, para seguir garantizando la bonificación existente al transporte en el modo aéreo y marítimo.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador.

Para manifestar si acepta o no la enmienda, tiene la palabra el senador López Ravanals.

El señor LÓPEZ RAVANALS: No voy a aceptar la enmienda por un simple motivo. A mí me gusta la honestidad y la sinceridad y, como he dicho desde el principio, la moción del Grupo Popular se presentó en marzo, en tanto que la del Grupo Socialista se presentó en julio. Por consiguiente, yo no me he autoenmendado por su moción, y en ningún momento el Grupo Popular ha pensado en eso, porque trabajamos por los ciudadanos, no para venir a jugar al *ping-pong*.

Segundo punto. Ustedes presentan una enmienda que llaman de modificación, pero yo la llamaría de sustitución, y lo que han hecho es un batiburrillo, un copipega de la moción de esta mañana. Y esta ha sido su contestación. Por consiguiente, como he dicho, no la aceptamos.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

Pasamos al turno de portavoces.

No hay intervención del Grupo Parlamentario Mixto.

Por el Grupo Parlamentario Nacionalista, tiene la palabra el senador Clavijo.

El señor CLAVIJO BATLLE: Intervendré brevemente, señor presidente, porque esta mañana ya hemos mantenido un debate sobre esta cuestión.

Quiero manifestar el voto favorable a esta moción, que nos parece más concreta en cuanto a que no se modifique el sistema, algo que yo pedía esta mañana. Efectivamente, el deseo —espero que sea el de todos y que el Gobierno lo cumpla— es que, no solo se mantenga el 75 % de bonificación, sino que eso tenga su reflejo presupuestario en los presupuestos para 2021, y que, por supuesto, el alza en los precios de los billetes de avión sea vigilada de cerca por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador.

La senadora González no interviene.

El senador Argüeso, tampoco.

Ni la senadora Vaquero.

Tiene la palabra el senador Picornell.

El señor PICORNELL GRENZNER: Gracias, presidente. Intervendré brevemente.

Nosotros también estamos a favor de esta moción, aunque insistimos en que de nuevo nos quedamos a medio camino con respecto a nuestra petición, que venimos reclamando desde hace algunos años. Con el actual sistema no se reconocen, no se respetan todos los derechos de los ciudadanos. Entendemos que un sistema de tarifa plana sería aún más garantista y seguramente ayudaría mucho más a los habitantes, en este caso, de las Illes Balears y en particular de las Pitiusas. Por lo tanto, emplazamos a todo el mundo a reflexionar en esta dirección y a implementar esa tarifa plana en los próximos meses.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador.

Tiene la palabra el senador López Ravanals.

El señor LÓPEZ RAVANALS: En el Grupo Parlamentario Popular, ante un tema tan sensible, sobre el que esta mañana hemos demostrado toda nuestra intención de colaborar para buscar el bien y el interés del ciudadano, sentimos la actitud del Grupo Parlamentario Socialista. Me he llevado una decepción, porque me he encontrado con que ha querido hacer política de un tema, repito, tan sensible y crucial para los habitantes de la isla que represento. Lo siento.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

Cierra el debate el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.

El señor MENESES ROQUÉ: No llego a entender realmente por qué al Grupo Popular le parece inexplicable el tema. Entre otras razones, aquí se ha hablado del formato, en el sentido de que esta moción fue presentada por el Grupo Popular en el mes de marzo, mientras que la del Grupo Socialista se hizo en junio. Pero al parecer nos hemos olvidado de que estábamos en pandemia, de que teníamos la COVID-19 y estábamos en la situación en la que estábamos. Por cuestiones procedimentales, la moción que nosotros hemos propuesto —ahí están los registros de entrada— es anterior a la propuesta por el Grupo Popular. Otra cosa es que, luego, por procedimientos que no vienen al caso, esta moción pasara por la Mesa y, efectivamente, se propusiera en el mes de marzo y la del Grupo Socialista, en el mes de junio.

La moción del Grupo Popular no tiene nada que ver con la que presenta el Grupo Socialista, y pongo énfasis en que yo también vivo en una isla. Vivo en la isla de Tenerife, estimado compañero, y cuando digo compañero lo digo como senador. Por tanto, entiéndalo desde el punto de vista de la insularidad y de la situación que tenemos como islas, al margen de que Canarias está en una zona bastante alejada del territorio nacional: estamos a 1000 kilómetros de Cádiz y, por supuesto, a muchísimos más de Madrid, y tenemos unas condiciones muy especiales. De hecho, la Unión Europea ha declarado a Canarias zona ultraperiférica, dándole unas ventajas importantes, y en estos momentos estamos —y digo estamos— negociando con la Unión Europea algunas medidas que puedan compensar esa lejanía de Canarias, ciertas fórmulas, como, por ejemplo, el AIEM. Precisamente voy a intervenir próximamente como ponente en la Comisión Mixta Congreso-Senado sobre temas que tienen mucho que ver con esa situación de zona ultraperiférica. Por tanto, no me diga usted que no tenemos sensibilidad ante estos temas ni mucho menos venga aquí haciendo demagogia. Yo me remito a los hechos, y los hechos son que en estos momentos hay un 75 % de bonificación en las tarifas aéreas y marítimas de Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla.

Es verdad que lo ideal sería —aquí se ha comentado más de una vez— tener una tarifa plana, pero parece que nos olvidamos de que estamos en un mercado competitivo, regulado por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, en el que para las tarifas, salvo en el caso de organismos que tengan la tutela de servicio público, no se puede regular este tema. Eso es sencillamente aplicar el derecho europeo, y todos sabemos que el privilegio que significa tener una tarifa plana y con subvención por parte de los gobiernos correspondientes, dependiendo del tipo de transporte y de dónde se haga, es competencia del Gobierno de la nación o de las propias comunidades autónomas.

Qué quiere que le diga. En cualquier caso, ante esto, mi grupo ha hecho una propuesta que tiene mucho que ver con la que ustedes presentaron antes de enmendar la moción. No hemos hecho otra cosa, basándonos en eso, que presentar una enmienda a la propuesta que ustedes han formulado. Pero, por lo que usted ha dicho, parece que no es posible llegar a un acuerdo en este sentido. No sé cuáles son las razones, las desconozco, pero entenderá cuál va a ser nuestro voto en este caso.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Meneses.

- MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A CREAR UN FONDO DE COMPENSACIÓN PARA LOS CONSORCIOS REGIONALES DE TRANSPORTES ASÍ COMO LA ADOPCIÓN DE DIVERSAS MEDIDAS PARA LA PROTECCIÓN DE LA SALUD DE LAS PERSONAS EN EL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO FRENTE A LA PANDEMIA ORIGINADA POR EL COVID-19.

(Núm. exp. 661/000333)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO

El señor PRESIDENTE: Pasamos a la siguiente moción, por la que se insta al Gobierno a crear un fondo de compensación para los consorcios regionales de transportes, así como a la adopción de diversas medidas para la protección de la salud de las personas en el sistema de transporte público frente a la pandemia originada por la COVID-19. El autor de la moción es el Grupo Parlamentario Popular.

Para la defensa de la moción, tiene la palabra su portavoz, el señor Rollán.

El señor ROLLÁN OJEDA: Muchas gracias, señor presidente.

La grave situación generada por la pandemia de la COVID-19 exige la adopción de medidas excepcionales que aúnen la protección y la salud de las personas con el adecuado funcionamiento, entre otros, del sistema de transporte público, que garantiza la movilidad y el acceso a los servicios básicos y esenciales del Estado de bienestar.

Los servicios de transporte se han visto seriamente afectados como consecuencia de las medidas adoptadas, entre las que destaca el Real Decreto 463/2020, por el que se declaraba el estado de alarma, estableciéndose unos porcentajes significativos de la reducción de su capacidad y también del nivel de oferta. En esa línea de medidas excepcionales también están las órdenes 230, 254 o 273, entre otras.

A todo lo anteriormente expuesto se ha sumado el efecto del teletrabajo y también, por qué no decirlo, el temor de los usuarios del transporte público a sufrir el riesgo de contagio, de ahí que el transporte público deba cumplir con los servicios mínimos de operaciones ofreciendo —lo destaco: ofreciendo— en todo momento niveles de oferta muy superiores a la demanda para garantizar la movilidad y también la seguridad de las personas que necesitan desplazarse en su quehacer diario. La estrepitosa caída de la demanda ha llegado a niveles de reducción en torno al 90 %, como el propio ministro ha reconocido, lo que ha supuesto una situación insostenible para el sector, como así denuncian numerosas asociaciones, como Confibus o el propio Sindicato Libre de Transporte, de ahí que sea necesario preservar el tejido productivo de la movilidad para que, una vez superada la situación sanitaria, las empresas puedan seguir desarrollando la prestación de este servicio absolutamente esencial. Es necesario, pues, establecer medidas compensatorias para paliar los efectos de la pandemia, garantizando la prestación de los servicios y preservando el sistema de transporte público en nuestro país.

Por todo ello, proponemos a esta comisión, en primer lugar, que se inste al Gobierno de España a la creación y financiación —ahora bien, financiación efectiva, de la que se paga con transferencias en euros y no en abrazos— de un fondo de compensación cuyos beneficiarios serán los consorcios regionales de transporte. Dicho fondo estará destinado a garantizar y paliar las pérdidas ocasionadas por el efecto de la crisis sanitaria en la cuantía equivalente a los menores ingresos obtenidos por la venta de los títulos. Y, en segundo lugar, a diseñar un plan de acción consensuado con las comunidades autónomas, entidades

locales y empresas del sector para dinamizar y fomentar el uso del transporte público colectivo con medidas concretas enmarcadas en el calendario.

Señorías, la situación que atraviesan nuestras administraciones y también los organismos territoriales encargados de gestionar la oferta del transporte es la misma, independientemente del signo político. Aquí no estamos hablando de colores, hablamos de la necesidad de garantizar un servicio esencial y que sea seguro, y para ello es acuciante la llegada de los recursos económicos necesarios, cosa que no ha tenido lugar. Por ello, solicito su apoyo a esta iniciativa presentada por el Grupo Parlamentario Popular.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Rollán.

A esta moción se ha presentado una enmienda del Grupo Parlamentario Socialista.

Para la defensa de la enmienda, tiene la palabra el senador Montalvo Íñigo.

El señor MONTALVO ÍÑIGO: Gracias, presidente. Buenas tardes, señorías.

En referencia al contenido concreto de la moción, conviene recordar que hay muchas medidas específicas que el Gobierno de España ha tomado directamente relacionadas con el sector del transporte, como son las siguientes. El fondo de 800 millones de euros para el transporte público en comunidades autónomas. El Real Decreto 22/2020, de 16 de junio, por el que se regula la creación del Fondo COVID y se establecen las reglas relativas a su distribución y libramiento. El diseño de un fondo de hasta 400 millones de euros para el transporte urbano en los municipios, a los que el Gobierno de España está empeñado en sacar adelante, a pesar del rechazo del real decreto, que permite a los ayuntamientos disponer de ese fondo. Y las medidas financieras de carácter extraordinario y urgente, aplicables a las entidades locales, por las que se aprobaba un fondo de 275 millones de euros, ampliable a 400, si fuese necesario.

El Grupo Parlamentario Socialista ha presentado una enmienda de sustitución a esta moción del Grupo Popular, con la que se propone continuar dialogando con el sector del transporte de viajeros, porque las dificultades específicas que padece este sector van a continuar, no han terminado. Son momentos muy difíciles para muchos sectores, para muchas familias, pero también para el sector del transporte, y por eso es clave seguir tomando medidas en el presente y el futuro en apoyo del sector y contando con él. No se pueden tomar medidas sin contar con el sector, y creemos que es en el ámbito del Comité Nacional del Transporte por Carretera donde debemos entender ese diálogo continuo para apoyarlo. Para ello serán básicos el apoyo y la unidad de todas las fuerzas políticas representadas en esta Cámara, porque la reducción de la movilidad va a continuar bastantes meses, mientras siga presente la COVID-19. Por tanto, hace falta la colaboración y la lealtad institucional de todas las fuerzas políticas y administraciones: Gobierno de España, comunidades autónomas y ayuntamientos, para seguir tomando medidas.

Nuestra enmienda va en ese sentido.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador.

Tiene la palabra el señor Rollán.

El señor ROLLÁN OJEDA: Gracias, presidente.

Mientras ustedes piden diálogo, las empresas agonizan, los servicios se deterioran, y pagan el pato los vecinos y usuarios del transporte público. Señorías del Partido Socialista, su enmienda no deja de ser una loa al Gobierno, y por esa razón no podemos asumirla, porque no aporta solución alguna a la difícil situación que atraviesa el sector. Ustedes han perdido toda la credibilidad al anunciar medidas que no se materializan *a posteriori*. Lo que ustedes tienen que hacer, simple y llanamente, es hablar con sus compañeros de filas responsables de todas y cada una de las comunidades autónomas donde gobiernan, y preguntarles —es lo que he hecho yo— si se ha producido alguna transferencia de crédito de esos 800 millones de euros comprometidos, que no transferidos. Señoría, no dudo de su buena voluntad, pero, desde luego, en lo que se refiere a la eficacia, cero. Las empresas agonizan, los servicios se deterioran y —repito— terminan pagando el pato los usuarios del transporte público, que hoy más que nunca necesitan un transporte de calidad y con la suficiente garantía en su utilización.

Muchísimas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador.

Pasamos al turno de portavoces.

El Grupo Parlamentario Mixto no hace uso de la palabra.

El Grupo Nacionalista en el Senado, tampoco.

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

La señora GONZÁLEZ MODINO: Gracias, presidente.

Echamos en falta dos cuestiones en esta moción, aun reconociendo que probablemente sea necesaria. Una de ellas es que no solo se hubiera tenido en cuenta las pérdidas de las empresas, sino también garantizar el empleo en esos consorcios regionales de transporte, que están sufriendo, evidentemente, el azote de la crisis sanitaria. Y la otra es que estamos de acuerdo en el segundo punto, en lo relativo a las comunidades autónomas; y pongo énfasis en la ese final, para que quede claro que el Gobierno de la Comunidad de Madrid no puede condicionar las restricciones a la movilidad de todo el Estado para tapar su incompetencia. Por lo demás, estamos de acuerdo con la moción.

Gracias, presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senadora.

Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra el senador Argüeso Torres.

El señor ARGÜESO TORRES: Gracias, presidente.

Señorías, les tengo que dar la razón a ambos, es decir, tanto al Grupo Parlamentario Socialista como al grupo parlamentario proponente de la moción, porque dialogar con el sector y, a la vez, crear el fondo estatal de compensación no es incompatible. No entiendo dónde puede estar la incompatibilidad de ambas cosas. Prefiero soluciones que volver a instar al Gobierno a que vuelva a dialogar, porque, como bien ha apuntado algún compañero, desconocemos cuáles son los avances obtenidos en esos diálogos. Por lo demás, les anuncio que, efectivamente, vamos a apoyar la moción.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador.

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

La señora VAQUERO MONTERO: Muchas gracias, presidente.

Es verdad que la limitación de la movilidad para hacer frente a la pandemia ha hecho que se vea afectado gravemente el servicio de transporte público. Muchos servicios se han limitado —hoy tenemos un montón de mociones señalando este aspecto— o suprimido, y la bajada del número de usuarios ha supuesto un aumento del déficit en los ingresos.

En la moción se habla, por un lado, del transporte público como servicio de interés público, con lo que estamos evidentemente de acuerdo, servicio cuya titularidad y gestión está transferida a las comunidades autónomas y a los ayuntamientos, en su caso; y, por otro, de las pérdidas en la gestión ocasionadas por la COVID, para lo que el Grupo Popular propone la creación y financiación de un fondo de compensación —hace poco, en el último Pleno, también estuvimos hablando de la financiación del transporte—. Pero en esta moción no se señalan los criterios que se tendrán en cuenta para decidir el montante de los fondos a repartir. Se habla de los 1200 millones de euros que ha calculado el Partido Popular, pero no sabemos si van a ser repartidos por criterio de usuarios, por la población a la que se da servicio o por la caída de la recaudación. Tampoco sabemos si el Gobierno tiene disponibilidad presupuestaria para tal fin sin el acuerdo de unos nuevos Presupuestos Generales del Estado, que es donde deberá figurar la partida. Y no se hace referencia al anteproyecto de ley de movilidad sostenible y financiación del transporte urbano, en trámite de exposición pública. En relación con el reparto, como siempre, tengo que hacer la advertencia: en relación con el fondo estatal de compensación, tratándose de una financiación extraordinaria, la comunidad autónoma vasca participaría de ella y se tendría que determinar y decidir en la comisión mixta, atendiendo al artículo 11.4 de la Ley del cupo. Por lo tanto, creemos que hay una falta de concreción, sobre todo de los criterios, aunque podemos estar de acuerdo con el objeto, por lo que en esta ocasión nuestro grupo se va a abstener.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senadora Vaquero.

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra... Perdón, señoría.

Por el Grupo Esquerra Republicana, tiene la palabra la senadora Castel. Le pido disculpas, senadora.

La señora CASTEL FORT: No pasa nada. Además, voy a ser muy breve.

Solo quiero manifestar que nos posicionamos a favor de la moción, porque, evidentemente, estamos a favor de las medidas compensatorias para paliar los efectos desfavorables de la pandemia y garantizar el servicio.

Por lo tanto, paso la palabra a mi compañero.

El señor PRESIDENTE: Gracias.

Ahora sí. Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Rollán.

El señor ROLLÁN OJEDA: Muchas gracias, señor presidente.

Mis primeras palabras han de ser, en primer lugar, para agradecer el apoyo de todos los grupos parlamentarios que ya lo han manifestado.

En cuanto al Grupo Parlamentario Vasco, he de decir que en el texto se indica que la propuesta obedecerá al aminoramiento por la venta de títulos en lo que se refiere, como muy bien usted indicaba, a la caída de la recaudación.

La portavoz de Izquierda Confederal ha hecho referencia a garantizar el empleo. Efectivamente; de hecho, he señalado que el Sindicato Libre de Transporte ha sido uno de los que ha puesto el grito en el cielo. Evidentemente, es una cuestión de causa-efecto: si se garantiza el servicio, si se presta la oferta oportuna sí o sí, y si hay una adecuada financiación por el aminoramiento de los ingresos, no solamente se debe crear y consolidar el empleo, sino incluso incrementar el número de profesionales.

Como decía, apelo a la sensibilidad del Partido Socialista para que hoy, en esta Cámara, no haga lo que hizo hace tan solo unos días en el Parlamento regional de la Junta de Andalucía, donde, ante la no llegada de los fondos a los que hacía referencia el portavoz del Grupo Socialista, planteó una modificación de crédito detrayendo recursos propios para ponerlos a disposición de los fondos regionales de transporte. Y cuál fue su sorpresa cuando el Partido Socialista en Andalucía votó en contra. Como he dicho, hoy queremos dejar al margen cualquier confrontación política. Lo que pretendemos, simple y llanamente, en estos momentos de incertidumbre, en estos momentos de temor, en estos momentos —por qué no decirlo— de miedo, es que todos y cada uno de los usuarios del transporte público tengan la total y absoluta tranquilidad y certeza de que vamos a contar con unos servicios puntuales, limpios y seguros.

Muchísimas gracias, señorías.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador.

Para cerrar este turno de portavoces, tiene la palabra el portavoz del Grupo Socialista.

El señor MONTALVO ÍÑIGO: Gracias.

Yo creo que merece la pena recordar que el Consejo de Ministros trató de dar respuesta, a través del real decreto, a una de las reclamaciones históricas de los ayuntamientos para que pudiesen destinar sus remanentes de tesorería a políticas de ciudadanos, movilidad, sostenibilidad y vivienda cultural. El real decreto no salió adelante en el Congreso porque el Partido Popular se dedicó a hacer una campaña de desprestigio desde que se aprobó. El Partido Popular se encargó de que el fondo que ahora pide en la moción que debatimos fuera rechazado. Su único objetivo es el desgaste del Gobierno y votar no a todo lo que este Gobierno trae a la Cámara. Para nada está por arrimar el hombro y contribuir, desde la responsabilidad que se le supone, a mejorar la vida de los ciudadanos. Mientras el Partido Popular se limitó a felicitarse —y los ayuntamientos se quedaron sin la posibilidad de usar sus remanentes— sin ofrecer ninguna alternativa, el Gobierno de España no ha dejado pasar ni cuatro días para poner de nuevo sobre la mesa medidas urgentes y no dejar en la estacada a los ayuntamientos y a sus vecinos y vecinas; el Partido Popular tan solo buscaba vencer una votación en el Congreso de los Diputados, aunque eso implica tomar como rehenes a los ayuntamientos. El PSOE está dispuesto a aprobar aquellas medidas sobre las que exista un acuerdo amplio de todos los grupos políticos.

El PSOE tiene como objetivo ayudar a los ayuntamientos a resolver sus problemas financieros y a tomar medidas que les hagan disponer de mayores recursos y más flexibilidad presupuestaria para atender las necesidades de los ciudadanos, que todas las administraciones puedan contribuir a la reconstrucción económica y social del país y que ningún ciudadano o ciudadana se quede atrás. Debería ser un objetivo compartido por todos.

Señores del Partido Popular, en sus manos está el aprobar los Presupuestos Generales del Estado, con lo cual todo esto saldría adelante.

Por todo ello, nuestro voto será no.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador.

— MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A LA ADOPCIÓN DE DETERMINADAS MEDIDAS EN RELACIÓN CON LAS INFRAESTRUCTURAS Y EL SERVICIO FERROVIARIO EN LA PROVINCIA DE CASTELLÓN/CASTELLÓ.

(Núm. exp. 661/000482)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO

El señor PRESIDENTE: Pasamos a la sexta moción del bloque segundo: moción por la que se insta al Gobierno a la adopción de determinadas medidas en relación con las infraestructuras y el servicio ferroviario en la provincia de Castellón, autor Grupo Parlamentario Popular.

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

La señora PRADAS TEN: Gracias, señor presidente.

En primer lugar, permítame que diga que es un honor para esta senadora estrenarse en esta Comisión de Transportes defendiendo los intereses de los castellonenses, de mi provincia, de Castellón, a quien represento honradamente aquí en esta Cámara Alta, en el Senado.

Hoy vengo a denunciar qué es lo que está ocurriendo con los cercanías en mi provincia, a denunciar imágenes como estas que les muestro. Esta imagen es de esta misma semana: decenas de estudiantes, decenas de usuarios hacinados tanto en los vagones de los cercanías de Castellón como de Valencia, Castellón Norte y Vinaròs. Y en esta otra tenemos a los estudiantes y a los usuarios hacinados en la estación de Castellón de la Plana. Y esto no solo lo denuncia el Partido Popular, sino que incluso hoy ha merecido, lamentablemente, ser portada en el diario de mayor tirada de la provincia de Castellón, en el *Periódico Mediterráneo*: Cercanías abarrotados por el recorte de trenes. Y es que, efectivamente, estas imágenes son consecuencia del recorte que nos han aplicado el presidente Sánchez y el ministro Ábalos a la provincia de Castellón, a los cercanías de Castellón, recortes que ponen en serio peligro la salud de los propios estudiantes y del resto de usuarios.

Miren, nos han recortado veintisiete frecuencias diarias de Castellón a Valencia y seis frecuencias en el trayecto entre Castellón y el norte de la provincia hasta Vinaròs, por no hablar del AVE, del que directamente nos han eliminado todas las frecuencias. Lo han hecho el Partido Socialista, Podemos y Compromís, que está apoyando a este Gobierno, aunque vamos a ver qué nos tiene que decir; esperemos que hoy, al menos, también esté del lado de esta reivindicación.

Vamos a centrarnos en la línea Castellón-Vinaròs, vamos a hacer memoria, esta que les gusta a los socialistas. El Gobierno del Partido Popular en diciembre de 2017 declaró la obligación de servicio público de la línea Castellón-Vinaròs, se triplicaron las frecuencias —pasaron de cuatro a doce— y se presupuestaron en los Presupuestos Generales del Estado —por cierto, aún vigentes— 7,7 millones de euros. Sí, señor Rallo, 7,7 millones de euros, búsquelo. El Gobierno del Partido Popular también previó la adquisición de nuevos convoyes para todos los cercanías de la provincia de Castellón, se tenían que comprar treinta y un nuevos trenes, dos de ellos para la línea Castellón-Vinaròs. Y el Gobierno del Partido Popular también previó que las tarifas de los *rodalies*, los cercanías Castellón-Vinaròs tuvieran la misma tarifa equivalente que los otros cercanías. Esto no se lo digo yo, señor Rallo, lo dice —también usted estaría presente— el plan de cercanías que se presentó en diciembre de 2017 en Valencia —recordará usted el acto—, y viene todo dispuesto en este plan de cercanías: la compra de convoyes, los precios, las frecuencias, etcétera.

Bien, vino el Partido Socialista y, efectivamente, sí, ejecutó la obligación de servicio público, puso en marcha estas nuevas frecuencias de cuatro a doce, pero las tarifas las mantuvo 2 euros más caras, con lo que el norte de la provincia está pagando más por desplazarse, y este invierno no se eliminaron todas las nuevas frecuencias; esto es, habíamos llegado a doce y nos volvieron a bajar a cuatro. Es cierto que ahora se han recuperado dos y, por tanto, de doce nos han dejado en seis frecuencias.

Ante esta tesitura, en el Partido Popular nos vemos obligados a exigir el restablecimiento de todas las frecuencias de cercanías desde Castellón de la Plana al norte a Vinaròs, y también con Valencia,

por supuesto. Pedimos que las tarifas de los billetes Castellón-Vinaròs se ajusten a los precios de los cercanías. Pedimos que se compren los nuevos trenes: treinta y uno para la provincia y dos para la línea Castellón-Vinaròs. Y pedimos una parada en Santa Magdalena de Pulpis, que beneficiaría económica y socialmente a la población, reivindicación que el Partido Popular de Santa Magdalena de Pulpis viene exigiendo ya desde hace un tiempo.

Esperamos que se apoye esta iniciativa, que es de justicia con todas las infraestructuras necesarias de la provincia de Castellón.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senadora.

A esta moción se han presentado ocho enmiendas. La primera es la propia del Grupo Popular. La senadora Pradas tiene la palabra por un minuto.

La señora PRADAS TEN: Gracias, presidente.

Efectivamente, hemos tenido que ampliar nuestra iniciativa porque se nos han eliminado por parte del Gobierno de España veintisiete frecuencias entre Castellón de la Plana y Valencia, de ahí las imágenes que les enseñaba anteriormente: decenas de estudiantes y de usuarios hacinados en los trenes de cercanías. Por eso hemos ampliado nuestra petición. La iniciativa estaba centrada en la línea Castellón-Vinaròs, pero no hemos querido dejar de reivindicar hoy que también vuelvan todas las frecuencias de cercanías entre Castellón y Valencia.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senadora.

Para defender su enmienda, por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra el senador Argüeso.

El señor ARGÜESO TORRES: Gracias, presidente.

Nosotros hemos presentado una enmienda a la moción que ha presentado el Grupo Popular para completar el punto número 4, por la que instamos al Gobierno a que evalúe la demanda y las necesidades de servicio, así como que ponga en marcha las medidas necesarias para reforzar los servicios óptimos con la finalidad de cumplir con las necesidades de los ciudadanos, precisamente para ser algo más realistas y, aparte de restituir, reforzar las posibles líneas en aquellas franjas horarias donde se necesiten más.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador.

El Grupo Izquierda Confederal ha presentado cinco enmiendas, por lo que tiene cinco minutos, un minuto por enmienda. Para defenderlas, tiene la palabra el senador Mulet.

El señor MULET GARCÍA: Me sorprende la alusión a qué es lo que tiene que decir Compromís. Compromís tiene que decir lo que llevamos cinco años diciendo, cuando gobernaba el Partido Popular y cuando gobierna el Partido Socialista: que es una vergüenza el servicio ferroviario que se ofrece a todo el País Valencià y especialmente a Castellón. Que hablen de cercanías en una red que es de regionales, ya demuestra también que de eufemismos se puede vivir; es como hablar de AVE de un tren que circula por una línea de cercanías.

Por lo tanto, esa foto que ha sacado hoy se podía haber sacado perfectamente desde el inicio de la prestación del servicio. De hecho, nosotros lo hemos venido denunciando reiteradamente. Cuando gobernaba el Partido Popular, la línea de Vinaròs a Castelló iba saturada, especialmente los domingos, y ahora continúa igual o peor, seguramente peor, eso no lo voy a negar. Por eso, nosotros —igual que después tenemos una moción en la que hablamos del tema de los trenes en el País Valencià— compartimos el espíritu de su petición y hemos hecho una serie de enmiendas. Igual que ustedes piden la parada en Santa Magdalena, nosotros la pedimos en Ribera de Cabanes y Alcossebre, que son municipios en los que en invierno vive poca gente, pero que en verano se multiplica, como sabe perfectamente, por muchísimas más gente a la que darían servicio.

También pedimos, precisamente por esa queja que tenemos compartida sobre cómo van los convoyes, que se refuerce especialmente el número de convoyes en viernes y domingo, que es cuando los estudiantes bajan del Maestrat a Castelló o suben. Son imágenes lamentables que, reitero, no son solo de ahora, sino que se vienen repitiendo desde el inicio de este servicio.

También pedimos que se estudie la creación de la estación de Euromed entre Benicarló y Peñíscola, que es una reivindicación de la mayoría de ayuntamientos de la comarca, también de ayuntamientos del Partido Popular, y más ahora ante la futura desaparición, por decirlo así, de la parada de L'Aldea-Amposta. Pensamos que hace falta y es una reivindicación que todos los ayuntamientos han venido exigiendo.

En otra enmienda pedimos que se agilice lo máximo posible el procedimiento de compra de material rodante a incorporar y especialmente la incorporación de nuevo personal. No faltan trenes únicamente, sino que también falta personal.

La gran reivindicación que tenemos —esa a la que ustedes votaron en contra cuando gobernaban y que hubiera solucionado, precisamente, esa falta de cercanías reales— es la creación de un núcleo de cercanías en Castelló. La excusa siempre ha sido la misma, las distancias que existen desde Vinaròs hasta Valencia, que es el núcleo actual. Si se creara un núcleo en Castelló, fácilmente se podría catalogar como cercanías este servicio, con lo que ello comporta: billetes mucho más económicos y todas las prestaciones que tienen las cercanías y que no tienen los regionales.

Por lo tanto, pensamos que su moción es correcta, pero pensamos que estas aportaciones la hacen más correcta todavía.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador.

Para la defensa de la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra su portavoz, el senador Rallo Lombarte.

El señor RALLO LOMBARTE: Muchas gracias, presidente.

El Grupo Parlamentario Socialista ha presentado una enmienda al conjunto de la moción del Grupo Popular porque, sencillamente, consideramos que resulta completamente innecesaria e inoportuna esta moción. En síntesis, porque cuanto se propone en la moción ya está en proceso de ejecución y de realización: tanto la compra de trenes como el restablecimiento de las frecuencias de trenes, así como el establecimiento de las tarifas que, dentro de la normativa y las previsiones reglamentarias establecidas para ofertas similares de trenes, resulten las más económicas.

Con ello, entendemos que se está ofreciendo un servicio en condiciones que satisface los intereses de los ciudadanos de las comarcas del norte de la provincia de Castellón y, en consecuencia, la enmienda se justifica en sí misma ante una moción, repito, innecesaria e inoportuna.

Muchas gracias, presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador.

Turno del proponente para decir si acepta o no las enmiendas. Tiene la palabra la senadora Pradas.

La señora PRADAS TEN: Sí, señor presidente, vamos a aceptar la enmienda de Ciudadanos y las enmiendas de Izquierda Confederal.

Señor Mulet, usted y yo estamos en las antípodas en lo político —es conocido, hemos debatido en algunas ocasiones—, pero para esta senadora Castellón está por encima de todo y lo cierto es que celebro que podamos hoy llegar a un acuerdo reclamando lo justo para Castellón. Creo que eso es la política en altura de miras por su parte, por su puesto, por supuesto, y también por parte del Partido Popular, hay que reconocerlo.

Al Partido Socialista quiero decirle que, en fin, decir que es inoportuno que esto se subsane, que esto se solvente, que esto no vuelva a darse, me parece un tanto lamentable, señor Rallo, con todo el respeto. Su enmienda es un brindis al sol, es un salir del paso. Usted no está proponiendo aquí que se restablezca de forma inmediata, que es lo que exigimos nosotros, toda la oferta. Hoy ha habido un anuncio, ciertamente, pero veremos en lo queda, además de que el anuncio no contempla la línea Castellón-Vinaròs.

Usted dice su cuarto punto: Continuar con el restablecimiento progresivo de la oferta de los servicios ferroviarios en base —ojo— a la demanda y ocupación. Demanda hay, a la vista está, lo que no hay es oferta, señor Rallo, No me diga usted que esto es inoportuno y que esto es defender Castellón, porque esto no es defender Castellón, que es para lo que estamos aquí usted y yo.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Pasamos al turno de portavoces.

¿Grupo Parlamentario Mixto? (*Pausa*).

No hacen uso de la palabra.

¿Grupo Parlamentario Nacionalista en el Senado? (*Pausa*).

No hacen uso de la palabra.

Por el Grupo Izquierda Confederal, tiene la palabra el senador Mulet.

El señor MULET GARCÍA: Quiero agradecer la aceptación de las enmiendas. Reitero, nosotros venimos reclamando exactamente lo mismo desde hace años; los partidos mayoritarios, dependiendo de si están en el gobierno o en la oposición, cambian de postura. Así que bienvenidos a la sensatez en cuanto a la reivindicación de este tipo de inversiones para Castelló, porque recuerdo que cuando presentamos mociones en Pleno exigiendo la creación del núcleo de cercanías para Castelló o exigiendo la mejora del sector ferroviario votaron en contra. Bueno, eso es agua pasada, pero la herencia que tiene el Partido Socialista hoy es parte de eso, para lo bueno y para lo malo.

A mí sí que me parece totalmente fuera de lugar que se diga que esta moción es inoportuna, porque por ese mismo argumento también es inoportuna la que debatiremos inmediatamente después. Me parece que es una falta de respeto a los miles de personas usuarias, que todos los días están jugándose la vida por coger estos trenes saturados, estos trenes sin la más mínima distancia de seguridad, estos trenes que sufren endémicamente, no ahora por el estado de alarma, sino desde el inicio, paralizaciones, retrasos, anulaciones sin ningún tipo de aviso. Pero para el Partido Socialista esto es inoportuno y se limitan a promesas abstractas, como las que hoy ha lanzado sin ningún tipo de rubor el ministro Ábalos. El ministro Ábalos, que está haciendo de su ministerio una oposición a los intereses de la propia Generalitat; imagino que está pensando ya en el relevo de la cabeza autonómica del Partido Socialista y tanto él como la delegada del Gobierno vienen ejerciendo de auténtica oposición al autogobierno valenciano. Se piensa que castigando a los valencianos con un tren de tercera, con estos servicios impresentables e indignos, le puede ir bien, pero es que creo que si nos va mal a todos también le irá mal a él.

Estamos hartos de promesas, de que se está trabajando en ello, de que está muy cerca la solución, porque, reiteramos, hay un problema añadido ahora por la COVID, pero este problema lo venimos arrastrando desde hace mucho tiempo, desde tiempos del Partido Popular también y desde que está gobernando este Gobierno. Esto ha incrementado la situación de desmantelamiento del ferrocarril tradicional en el País Valenciano y han tenido la excusa perfecta, la COVID, para desmantelar todo tipo de servicios, y este precisamente, los regionales entre Castelló y Vinaròs, es un claro ejemplo de ello.

Nosotros continuamos exigiendo y reiterando que lo que hace falta realmente, aparte de una inversión, aparte del presupuesto, aparte de cumplir el presupuesto, es la declaración del núcleo de cercanías de la ciudad de Castelló, porque la excusa que nos daban era la gran distancia, una distancia entre Valencia y Vinaròs que no es más grande que la de Alicante a Águilas o que no es más larga que cualquiera de las distancias de la actual red de cercanías de las áreas que sí que lo disfrutaban. Era una decisión política, era una excusa y pensamos que ante esa excusa la única respuesta que podemos dar es que se cree esa red de cercanías. Obviamente, creando una red de cercanías, si no cambia la política actual de desmantelamiento del Partido Socialista hacia el ferrocarril tradicional, tampoco será la solución definitiva, pero pensamos que es una buena dirección, sobre todo para las personas usuarias.

Lamento mucho la intervención que ha tenido el compañero del Grupo Socialista y es muy triste que tenga que defender estos posicionamientos con esos argumentos.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Mulet.

Tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, el senador Argüeso Torres.

El señor ARGÜESO TORRES: Gracias, presidente.

Quiero agradecerle a la señora ponente del Grupo Popular que acepte nuestra enmienda, que entendemos va a enriquecer un poco más la moción presentada por ellos.

Señor Rallo, usted estaba en una posición privilegiada porque ha visto la fotografía que ha exhibido nuestra compañera, y no sé si además de algún estudiante y de trabajadores se ha encontrado a un senador ahí en la foto. Desconozco si esa foto es la que hicimos nosotros, porque la hemos publicado en las redes sociales, pero yo me encontraba en ese tren, concretamente el lunes 28 de septiembre, de la línea 6 València Nord-Castelló, que salía de Valencia a las 6:50 y llegaba a los 8:10 a Castellón. Le puedo comentar que aquello era espeluznante, la situación en ese vagón, y en el tren en general, era de dimensiones cósmicas, es decir, había más gente por metro cuadrado que en temporada normal, era un hacinamiento absoluto. Y cuando se llegó a la estación de Castellón todavía fue peor, porque eso de que

salgan los últimos los primeros y los primeros salgan los últimos no se cumplió y fue un desbordamiento total de gente en el andén. Si a ello le añadimos la falta de hidrogel en todos los trenes, ya tenemos ahí un caldo de cultivo de lo que, desgraciadamente, estamos viviendo hoy en día.

Ese mismo día, en cuanto llegué a Alicante, hice unas preguntas al ministro Ábalos precisamente por la situación que vivimos. Me parece que todavía no se ha dado cuenta el Gobierno de cuál es la situación real con respecto al transporte. En el AVE, en el que venimos todos, nos encontramos con que la mitad del tren se encuentra vacía y la otra mitad se encuentra llena; es decir, no entendemos tampoco por qué una señora y yo tenemos que estar sentados a treinta centímetros y luego la mitad del vagón está libre. Son cosas que no se entienden, porque Renfe, que tiene un sistema informático estupendo, lo que tenían que hacer es vender aquellos asientos que eviten esas situaciones. Pero en el caso de cercanías, como además no se controla el acceso ni la capacidad de gente que se puede meter en los vagones, todavía vamos más allá. Ello se suma, precisamente, a que no se han vuelto a restaurar las franjas horarias que existían anteriormente, con lo cual hay determinadas franjas horarias durante el día en las que la demanda es excesiva, porque se han juntado los alumnos que han vuelto a la universidad más los trabajadores que ya están, gracias a Dios, trabajando con normalidad.

Esto hay que solucionarlo y, efectivamente, yo entiendo que esta moción es realista y que no es, como usted dice, que sí, que dentro de unos meses o unos años volveremos otra vez aquí a esta Cámara y volveremos a preguntar por lo mismo, pero que no llega. Es lo que quería manifestarle.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Argüeso.

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

No interviene.

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

El señor PICORNELL GRENZNER: Gracias, presidente.

Esta mañana, cuando hemos empezado el debate de las mociones en esta comisión, un senador del Grupo Popular ha dicho que era necesario acompañar los discursos con hechos, con políticas. Yo creo que ustedes se lo podrían aplicar en Valencia. Es decir, nosotros estamos absolutamente a favor de que traigan esta moción aquí, pero no vale cuando ustedes gobernaron justamente en el País Valencià y además gobernaron también aquí en Madrid y estuvieron en la Moncloa. Por lo tanto, no entendemos muy bien esto de predicar con el ejemplo, si ustedes lo hacen o no lo hacen. Ustedes no eran tan reivindicativos con las infraestructuras del País Valencià hace unos años, pero, bueno, bienvenidos al club de la denuncia que algunos llevamos haciendo bastantes años.

Es cierto, como ha indicado la senadora del Grupo Popular, que con la excusa de la COVID se han reducido el número de trenes, y en un caso como el de las comarcas del *nord* del País Valencià, evidentemente, les ha dejado en una posición mucho más precaria que la que ya tenían hace años.

En cualquier caso, como digo, estamos a favor de esta moción y cabe recordar también que en el caso de Benicarló a Vinaròs hay decenas de estudiantes del Maestrat que se desplazan hacia el sur, pero también hacia el norte, hacia Tarragona, hacia Barcelona, hacia Girona, y también deberemos hablar de esto.

Casi para terminar, nos parece increíble, yo diría demencial, que el Grupo Socialista diga que es inoportuno traer una moción aquí, al Senado. ¿Qué quiere decir que es inoportuno? Nosotros lo que le pedimos, senador del Grupo Socialista, es que viaje, que pruebe el servicio, que entienda exactamente lo que está pasando en aquellas tierras y, quizá, ya no vea tan inoportuno presentar la moción que se ha presentado en esta comisión.

Para finalizar, ahora sí, solo hay un error en la moción, porque el único topónimo oficial de Castelló es Castelló, no Castellón, Castelló.

Moltes gràcies.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador.

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

La señora PRADAS TEN: Sí, señor presidente, iré por orden.

A su señoría de Compromís, señor Mulet: creo recordar que fue en febrero o marzo de 2017 cuando tuve un debate con su compañero Navarrete en el que, efectivamente, hablábamos de los cercanías al

norte de la provincia de Castellón, y esta senadora reclamó la obligación de servicio público que después, justamente en diciembre de 2017 —lo metimos una enmienda, recuérdelo—, declaró el Gobierno de España del Partido Popular. Diciembre de 2017, lo he escrito aquí para que se vea, mire: Partido Popular, diciembre de 2017.

Las frecuencias pasaron de cuatro a doce, señor Picornell, con el Partido Popular, con el Partido Popular... Está en el plan de cercanías de la Comunitat Valenciana, señor Picornell. Yo le agradecería, ya que habla usted de topónimos, que respete que nosotros somos Comunitat Valenciana. Usted me hablaba de topónimos. Mire, yo soy de Castellón de la Plana, nací en Castellón de la Plana y seguiré siendo hasta que me muera de Castellón de la Plana, señor Picornell. (*Rumores*).

Quiero agradecer al senador de Ciudadanos el apoyo. He oído que usted pudo vivir personalmente lo ocurrido y, por tanto, sabe que esto no es inoportuno traerlo hoy aquí, no lo es, senador Artemi Rallo. No es inoportuno, es oportunísimo. Necesitamos que esto se subsane cuanto antes, que vuelvan todas las frecuencias. Insisto, Sánchez y Ábalos nos han eliminado veintisiete frecuencias diarias con Valencia y seis con Vinaròs. Señor Artemi, le ha tocado a usted o ha querido usted defender lo indefendible hoy aquí y nos viene a tachar de inoportunos. ¿Está llamando usted inoportunos a todos estos estudiantes, porque lo están reclamando también asociaciones estudiantiles, que esto se solucione? Espero que en su turno de portavoces aclare esto de la inoportunidad.

Por último, reitero que no solamente estamos pidiendo que vuelvan las frecuencias como antes, no nos gusta la nueva normalidad, queremos la normalidad, la de antes del estado de alarma, y estamos exigiendo otras mejoras, como que el precio de los billetes sea 2 euros menos, porque están pagando más los usuarios del norte, y también más paradas, entre otras, en Santa Magdalena de Pulpis o en la Ribera de Cabanes, por la enmienda que hemos aceptado.

Y acabo. El señor Ábalos vino hace tres semanas a Castellón y no dijo absolutamente nada de los cercanías de Castellón; fue interpelado, fue preguntado, habló de la demanda, se lavó las manos, como le gusta a este Gobierno, y se fue hacia la capital del reino, donde estamos hoy, pero nada más. Y hoy hace un anuncio, veremos en qué queda el anuncio. Insisto, el anuncio no contempla los cercanías a Vinaròs y ya está bien que vuelva el AVE, porque nos lo habían eliminado completamente. Espero que sea así y espero también que esta moción tan oportuna hoy salga aprobada.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Senador Rallo Lombarte, es su turno.

El señor RALLO LOMBARTE: Muchas gracias, presidente.

Innecesaria e inoportuna, decía, porque a pesar de que parece que algunos portavoces de grupos viven en un mundo paralelo, distinto, donde prima más el erre que erre y el ejercicio demagógico, no más lejos de hoy mismo, hoy mismo, esta mañana, el ministro Ábalos ha anunciado no una proclama genérica, como alguien ha dicho aquí, sino un compromiso tan concreto y tan real como que el próximo lunes día 5 se van a incrementar nueve trenes en la oferta de frecuencias entre Valencia-Castellón, Castellón-Valencia, pasando, por lo tanto, a sesenta y dos trenes en conjunto. Eso son hechos, eso no son palabras, eso no son razones, eso no son ejercicios demagógicos, y eso lo sabían, lo saben, los portavoces de los otros grupos parlamentarios, que lo conocía; por lo tanto, no han querido que la realidad, es decir, un anuncio tan concreto y tan real como ese, les pisara hoy la algarada, digamos, antigubernamental. Junto con otro anuncio, nada despreciable tampoco, como es el de que el próximo 7 de octubre volverá a recuperarse la oferta de trenes de alta velocidad Madrid-Castellón, con cuatro trenes más. Ese anuncio también se ha hecho en el día de hoy.

Por lo tanto, si eso no es inoportuno o innecesario, no sé cómo quieren ustedes calificarlo, porque eso atiende de verdad la demanda legítima de los ciudadanos y de los usuarios que se han podido ver en estos últimos días damnificados por la ausencia o por la reducción de frecuencia.

Señorías, el Gobierno socialista cumple, no como el Partido Popular, que estuvo siete años en el Gobierno y nunca, nunca, atendió la legítima aspiración de los ciudadanos de las comarcas del norte de la provincia a través de una oferta de trenes de cercanías que ellos demandaban. Tuvo que ser en noviembre de 2018 cuando, por fin, un Gobierno socialista inaugurara doce frecuencias adicionales entre Vinaroz y Castellón, para que en 2019 se iniciara la licitación para la compra de 249 trenes nuevos de cercanías y para que se habilitara la tarifa más económica. El Partido Socialista cumplió entonces, no como el Partido Popular, no como ministros de Fomento nefastos que ha habido en la historia de este país para la provincia de Castellón, como han sido la ministra Pastor y el ministro De la Serna. El Partido Socialista cumple y va

a seguir cumpliendo, porque esos trenes están en proceso de licitación y se van a comprar porque, como acabo de demostrar, las frecuencias, que se han tenido que reducir por razones de demanda y de seguridad sanitaria, se están ampliando progresivamente y porque las tarifas y el servicio para los ciudadanos del norte de la provincia de Castellón van a ser una oferta de calidad, un servicio de calidad.

Creo que es evidente —con los datos que he demostrado— que no es necesario que yo defienda aquí la sensibilidad del Gobierno socialista para con las necesidades de la provincia de Castellón, se defiende sola, porque a nadie en la provincia de Castellón en este momento se le puede ocultar la realidad: todo el mundo sabe que un servicio de trenes de cercanías óptimo y de calidad que teníamos hace unos pocos años fue deteriorado de forma clamorosa por los gobiernos del Partido Popular, por la nefasta ministra Pastor, por el nefasto ministro De la Serna. Eso lo saben todos y lo sabe no solo el Partido Popular, sino otros grupos que hoy se han sumado porque, ya se sabe, alguien dijo aquello de que la política hace extraños compañeros de cama. Pero lo cierto es que ellos saben que es este Gobierno el que en noviembre de 2018 atendió una demanda histórica de los ciudadanos de las comarcas del norte de la provincia. Lo que hizo el Gobierno socialista en dos meses no lo había hecho el Partido Popular en nada más y nada menos que siete años, y eso es la realidad, esa es la verdad de esta enmienda que ha presentado el Partido Socialista y esa es la verdad de la demagogia, el populismo y la inoportunidad de una moción que niega la realidad, porque el Partido Popular vive en otro mundo.

Muchas gracias, presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias señoría.

- MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A MANTENER LA BONIFICACIÓN EN EL PRECIO DEL TRANSPORTE AÉREO Y MARÍTIMO PARA LAS CONEXIONES INTERINSULARES EN LAS COMUNIDADES AUTÓNOMAS DE CANARIAS Y DE LAS ILLES BALEARS. (*Votación*).

(Núm. exp. 661/000433)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

El señor PRESIDENTE: Votamos la moción tercera del primer bloque, por la que se insta al Gobierno a mantener la bonificación en el precio del transporte aéreo y marítimo para las conexiones interinsulares en las Comunidades Autónomas de Canarias y de las islas Baleares.

Tenemos una propuesta de texto conjunto, que paso a leer. Se propone el siguiente texto: Restablecer los niveles de oferta en función de la recuperación de la demanda, con objeto de garantizar la adecuada prestación del servicio, facilitando a los ciudadanos el acceso a sus puestos de trabajo y a los servicios básicos, y garantizar la conectividad de los territorios extrapeninsulares, respetando en todo momento las medidas adoptadas por los órganos competentes en Sanidad, así como establecer un control de los precios fijados por las compañías aéreas y vigilar el incremento desorbitado e injusto de las tarifas aéreas.

Votamos la moción con esta propuesta de adición.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 28; abstenciones, 1.

El señor PRESIDENTE: Queda aprobada.

- MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO AL CUMPLIMIENTO PRESUPUESTARIO DE LAS INVERSIONES EN TODOS LOS PROYECTOS FERROVIARIOS QUE AFECTAN A LA PROVINCIA DE LEÓN. (*Votación*).

(Núm. exp. 661/000144)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO

El señor PRESIDENTE: Pasamos a votar las mociones del segundo bloque, mociones del Grupo Parlamentario Popular en el Senado.

En primer lugar, Moción por la que se insta al Gobierno al cumplimiento presupuestario de las inversiones en todos los proyectos ferroviarios que afectan a la provincia de León.

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Núm. 71

30 de septiembre de 2020

Pág. 46

Hay una propuesta de modificación. El texto que se propone es el siguiente: La Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana del Senado insta al Gobierno a continuar impulsando la ejecución de los proyectos de inversión ferroviaria en curso que afectan a la provincia de León.

Votamos la propuesta de modificación.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 25; abstenciones, 4.

El señor PRESIDENTE: Queda aprobada.

- MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A INCREMENTAR LAS PLANTILLAS DEL PUNTO DE INSPECCIÓN FRONTERIZO (PIF) DEL PUERTO DE ALGECIRAS Y DEL EQUIPO DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE LA BAHÍA DE ALGECIRAS, A FIN DE DOTAR DE UNA MAYOR AGILIDAD Y EFICIENCIA A LOS PROCESOS DE INSPECCIÓN. *(Votación).*

(Núm. exp. 661/000160)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO

El señor PRESIDENTE: Pasamos a la segunda moción, por la que se insta al Gobierno a incrementar las plantillas del punto de inspección fronterizo del puerto de Algeciras y del equipo de la Autoridad Portuaria de la bahía de Algeciras, a fin de dotar de una mayor agilidad y eficiencia a los procesos de inspección.

No se han presentado enmiendas. Se vota la moción tal cual fue presentada.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 25; abstenciones, 4.

El señor PRESIDENTE: Queda aprobada.

- MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A LA EJECUCIÓN DE DETERMINADAS INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS EN MURCIA. *(Votación).*

(Núm. exp. 661/000254)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO

El señor PRESIDENTE: Pasamos a la tercera moción, por la que se insta al Gobierno a la ejecución de determinadas infraestructuras ferroviarias en Murcia.

Se vota en sus propios términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 12; abstenciones, 17.

El señor PRESIDENTE: Queda aprobada.

- MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A NO SUPRIMIR NI MODIFICAR LA BONIFICACIÓN DE LAS TARIFAS DE LOS BILLETES AÉREOS PARA LOS TRAYECTOS ENTRE CANARIAS Y LAS ILLES BALEARS Y CEUTA Y MELILLA CON EL RESTO DEL TERRITORIO ESPAÑOL, ASÍ COMO A REALIZAR UN SEGUIMIENTO EXHAUSTIVO DE LA APLICACIÓN DE DICHA BONIFICACIÓN. *(Votación).*

(Núm. exp. 661/000273)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO

El señor PRESIDENTE: Pasamos a la cuarta moción, por la que se insta al Gobierno a no suprimir ni modificar las bonificaciones de las tarifas de los billetes aéreos para los trayectos entre Canarias y las islas Baleares y Ceuta y Melilla con el resto del territorio español, así como a realizar un seguimiento exhaustivo de la aplicación de dicha bonificación.

Se vota en los términos planteados por el grupo proponente.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 14; en contra, 12; abstenciones, 3.

El señor PRESIDENTE: Queda aprobada.

- MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A CREAR UN FONDO DE COMPENSACIÓN PARA LOS CONSORCIOS REGIONALES DE TRANSPORTES ASÍ COMO LA ADOPCIÓN DE DIVERSAS MEDIDAS PARA LA PROTECCIÓN DE LA SALUD DE LAS PERSONAS EN EL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO FRENTE A LA PANDEMIA ORIGINADA POR EL COVID-19. (*Votación*).
(Núm. exp. 661/000333)
AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO

El señor PRESIDENTE: Pasamos a la siguiente moción, por la que se insta al Gobierno a crear un fondo de compensación para los consorcios regionales de transportes, así como la adopción de diversas medidas para la protección de la salud de las personas en el sistema de transporte público frente a la pandemia originada por el COVID-19.

Votamos la moción en sus propios términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 15; en contra, 12; abstenciones, 2.

El señor PRESIDENTE: Queda aprobada.

- MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A LA ADOPCIÓN DE DETERMINADAS MEDIDAS EN RELACIÓN CON LAS INFRAESTRUCTURAS Y EL SERVICIO FERROVIARIO EN LA PROVINCIA DE CASTELLÓN/CASTELLÓ. (*Votación*).
(Núm. exp. 661/000482)
AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO

El señor PRESIDENTE: Pasamos a la siguiente moción, por la que se insta al Gobierno a la adopción de determinadas medidas en relación con las infraestructuras y el servicio ferroviario en la provincia de Castellón.

Evidentemente, se acepta la autoenmienda y las enmiendas de Ciudadanos y de Izquierda Confederal, que se unen a la moción.

Votamos la moción.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 15; en contra, 12; abstenciones, 2.

El señor PRESIDENTE: Queda aprobada.

- MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A FLEXIBILIZAR Y AUMENTAR EL PERÍODO DE VALIDEZ DE LOS ABONOS Y TARJETAS PARA VIAJEROS FRECUENTES DEL SERVICIO AVANT PARA ADAPTARLOS A LOS CAMBIOS EN LOS DESPLAZAMIENTOS POR LA MAYOR IMPLANTACIÓN DE LAS FÓRMULAS DE TELETRABAJO.
(Núm. exp. 661/000384)
AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO ESQUERRA REPUBLICANA-EUSKAL HERRIA BILDU

El señor PRESIDENTE: Pasamos a debatir las mociones del tercer bloque.

La primera moción de este tercer bloque es del Grupo Parlamentario Esquerra Republicana-Euskal Herria Bildu, por la que se insta al Gobierno a flexibilizar y aumentar el periodo de validez de los abonos y tarjetas para viajeros frecuentes del servicio Avant para adaptarlos a los cambios en los desplazamientos por la mayor implantación de las fórmulas de teletrabajo.

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

La señora CASTEL FORT: Gracias, presidente.

Durante los meses de confinamiento ha aumentado el trabajo no presencial mediante la fórmula del teletrabajo, una tendencia que, además, puede mantenerse en los próximos meses. La necesaria tendencia al alza de la fórmula del teletrabajo tendrá, pues, un impacto relevante en las formas de movilidad, ya que provocará la reducción de los desplazamientos al lugar de trabajo. Unos cambios en la movilidad que esperemos que opten por el transporte público y con el servicio Avant como alternativa al vehículo privado.

La previsible reducción de viajeros obligará al replanteamiento de los abonos existentes y la posibilidad de alternar jornadas presenciales con jornadas a distancia conllevará una menor asiduidad y, a la vez, la imposibilidad de disfrutar de los descuentos para viajeros habituales. Las viajeras y los viajeros que se desplazan en los trenes Avant disponen de abonos y tarjetas que, normalmente, reducen el precio e incentivan el uso del tren. Unos títulos que deberán adaptarse al nuevo escenario de implantación de teletrabajo, flexibilizando y aumentando sus periodos de validez. Atendiendo, pues, a la situación especial de movilidad en el marco del estado de alarma por la COVID, Renfe flexibilizó las condiciones posventa de los abonos Avant. De hecho, amplió en 60 días el periodo de validez de los bonos y tarjetas, aunque volvió a recuperar la vigencia habitual a partir del 1 de mayo.

Por todo ello, nosotros pedimos flexibilizar y aumentar el periodo de validez de los abonos y tarjetas del servicio Avant para adaptarlos a los cambios en los desplazamientos por la mayor implantación de las fórmulas de teletrabajo.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senadora.

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

Para la defensa de la enmienda del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra su portavoz.

El señor BLASCO MARQUÉS: Buenas tardes.

Compartimos con el Grupo Esquerra Republicana-Euskal Herria Bildu la exposición de motivos. Ya le he comentado a su portavoz que la íbamos a apoyar.

En cualquier caso, es una realidad que el teletrabajo nos va a ocupar durante los próximos años y, por tanto, algo tenemos que decir al respecto. Lo que hemos presentado nosotros es una brevísima enmienda que dice: «en todo el territorio nacional», en todo el territorio español, porque es un problema que nos afecta a todos. Se entiende o se sobreentiende en la moción presentada por Esquerra Republicana, pero nosotros hemos querido presentar un añadido que mejora un poco la redacción.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador.

Para la defensa de la enmienda presentada por el Grupo Socialista, tiene la palabra senador Aragón.

El señor ARAGÓN ARIZA: Gracias, señor presidente.

Efectivamente, el Grupo Parlamentario Socialista también comparte el espíritu de esta moción que nos plantea el Grupo ERC.

Nuestra enmienda va en el sentido de que, como saben ustedes, aparte del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en el tema de la prórroga de los bonos tiene mucho que ver también, por los principios de homogeneidad y territorialidad, el Ministerio de Hacienda. Por lo tanto, estando en principio de acuerdo con la propuesta y la exposición de motivos, pedimos que se dé la posibilidad al ministerio de poder estudiar dicha propuesta para adecuarla a la realidad de los tiempos presentes que vivimos.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Para la aceptación o no de las enmiendas, tiene la palabra la senadora proponente.

La señora CASTEL FORT: Gracias, presidente.

Vamos a aceptar la enmienda del Grupo Socialista.

Y respecto a la enmienda del Grupo Popular, aunque entendemos que está implícito, en ningún momento excluimos ninguna parte del territorio en nuestro redactado y, por tanto, entendemos que está implícito que esto se extienda al resto del territorio, podemos aceptar la enmienda porque en todo lo que sea la mejora de las condiciones de movilidad de los trabajadores y las trabajadoras, sean del sitio que sean, nosotros estamos de acuerdo como republicanos que somos.

Por lo tanto, podemos aceptar las dos enmiendas.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senadora.

Pasamos al turno de portavoces.

¿Grupo Parlamentario Mixto? (Pausa).

No está.

¿Grupo Parlamentario Nacionalista? (*Pausa*).

Tampoco está.

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

La señora GONZÁLEZ MODINO: Gracias, presidente.

Intervengo con mucha brevedad para anunciar el posicionamiento de nuestro grupo a favor de esta moción porque responde a la realidad, y es fundamental que en política planteemos iniciativas que tengan relación con la realidad.

Gracias, presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, senadora

Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra el senador Argüeso Torres.

El señor ARGÜESO TORRES: Gracias, presidente.

Vamos a votar a favor de la moción de Esquerra Republicana porque entendemos que es de justicia el que las personas que hayan adquirido un abono lo puedan disfrutar al menos el mismo tiempo en que no lo han podido utilizar.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador.

¿Grupo Parlamentario Vasco? (*Pausa*).

No hace uso de la palabra.

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

La señora CASTEL FORT: Intervengo muy rápidamente para destacar que estas propuestas, la que estamos debatiendo y la siguiente, las hemos estado trabajando con entidades de Lleida, con los propios usuarios, es decir, que traemos las reivindicaciones —como muchos de ustedes— de los ciudadanos. Por tanto, agradecemos el trabajo de defensa de estas entidades para el uso del transporte público y la movilidad sostenible que, al fin y al cabo, también forman parte de nuestro ideario.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senadora.

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra su portavoz, el senador Blasco.

El señor BLASCO MARQUÉS: También intervendré en muy pocos segundos.

No apoyar la moción sería estafar a los ciudadanos que han sacado unos abonos si no los van a poder disfrutar; sería un enriquecimiento injusto de la administración, en este caso de Renfe. Por tanto, como he dicho antes, la vamos a apoyar.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador.

Para cerrar este turno, por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el senador Aragón Ariza.

El señor ARAGÓN ARIZA: Gracias, señor presidente.

Efectivamente, el servicio Avant —como saben ustedes— está englobado en las denominadas obligaciones de servicio público, que son las que, por naturaleza, no pueden ser satisfechas por el mercado y, por tanto, la capacidad de generar ingresos viene establecida fundamentalmente por las aportaciones públicas, indispensables en este caso, que hacen que el ministerio tenga que llevarlas a cabo para poder garantizarla. Esta singularidad conlleva que estos servicios tengan sus tarifas sujetas al régimen de precios autorizados, al que me refería con anterioridad, sometiendo todas sus actualizaciones y modificaciones a los órganos competentes, que en este caso es el control de precios públicos. Estas tarifas se desarrollan además en un sistema único y aplicable a todos los trenes que constituyen el servicio Avant, dentro de una política de homogeneidad y coherencia en los precios. Esto no impide, además —también hay que ponerlo de manifiesto— que las comunidades autónomas puedan financiar aquellos servicios que consideren fundamentales para sus territorios contratándolos directamente con Renfe y asumiendo, lógicamente, el coste correspondiente —como no puede ser de otra manera—.

En este mismo marco se encuentran los productos multiviaje del servicio Avant, que están basados fundamentalmente en la recurrencia del viaje respecto a los viajes ocasionales, en su utilización y en su

aceptación. Dichos viajes vienen establecidos por el Consejo de Ministros mediante las autorizaciones previas que establece la Comisión Delegada para Asuntos Económicos. Estos títulos multiviaje del servicio Avant suponen importantes descuentos en las actuales tarifas del servicio, que van desde la tarjeta plus, que supone un 53,4 % en el bono de 30 viajes, al 63,3 % en el de 50 viajes; la tarjeta Plus 10, que supone un descuento del 59 %, y la Plus 10-45, un descuento del 35 %.

En consecuencia, la política tarifaria del conjunto de los títulos multiviaje está basada —como he dicho antes— en los principios de homogeneidad y en el equilibrio comercial, bajo la premisa de más viaje, más descuento. A este respecto, y como he dicho antes, debo señalar que cualquier modificación de las condiciones comerciales de los títulos actuales conllevaría o podría conllevar posibles desequilibrios, bien en el sistema, que podrían generar incluso incongruencia tarifaria de unas con otras, bien en la propia naturaleza de los servicios englobados.

No obstante, atendiendo a todo lo anterior, lógicamente, desde el ministerio siempre se está atento a posibles cambios de la movilidad en comportamientos diferentes, como los que han ocurrido en el mercado con el tema de la pandemia y la situación cambiante actual, todo ello, como establece el ministerio, bajo dos premisas básicas: una, el principio de homogeneidad y equilibrio y, dos, teniendo en cuenta siempre las obligaciones de servicio público.

Por tanto, el Grupo Parlamentario Socialista, en aras de poder estudiar más detenidamente su propuesta, la cual consideramos interesante, proponemos la siguiente enmienda de modificación, que quedaría así: «La Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana del Senado insta al Gobierno a estudiar medidas de flexibilización en los abonos existentes para adaptarlos a las nuevas necesidades derivadas de la situación de pandemia y a la mayor implantación del teletrabajo».

Muchas gracias.

— MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO AL RESTABLECIMIENTO DE LOS SERVICIOS FERROVIARIOS AVANT EN LLEIDA Y TARRAGONA.

(Núm. exp. 661/000458)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO ESQUERRA REPUBLICANA-EUSKAL HERRIA BILDU

El señor PRESIDENTE: Pasamos a la siguiente moción, por la que se insta al Gobierno al restablecimiento de los servicios ferroviarios Avant en Lleida y Tarragona.

Tiene la palabra la senadora Castel.

La señora CASTEL FORT: Gracias, presidente.

El pasado marzo, la plataforma de usuarios de tren Avant Cataluña expresaba sus quejas —el pasado marzo— ante la degradación del servicio con carácter previo a la pandemia. Denunciaban la falta de frecuencias, el elevado precio de los abonos y su periodo de validez, así como el cambio a los nuevos convoyes CAF, que estaban implantados desde septiembre del año pasado. Durante el estado de alarma, el servicio Avant se ha reducido todavía más hasta su práctica desaparición y la atención al cliente ha sido claramente deficiente y denunciada por los usuarios.

Por todo ello, con esa moción pedimos instar al Gobierno a suprimir, por una parte, los trenes CAF y reemplazarlos por los anteriores trenes AVE o Avant o por modelos análogos; la renovación del sistema de abonos, rebajando el precio y alargando su validez, haciéndolos más flexibles y accesibles —como ya hemos debatido anteriormente—; crear una mesa de trabajo y de coordinación que dé respuesta y se puedan vehicular las reivindicaciones de los usuarios; fijar un calendario para el establecimiento del servicio Avant Barcelona-Tarragona-Lleida a primera hora de la mañana, que es la que al final utilizan los trabajadores y las trabajadoras; la consideración del servicio Avant como una OSP, o sea, como obligación de servicio público, y fijar nuevos criterios de subvención acordes con el resto de trenes de media distancia de estas características.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senadora.

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

Para la defensa de la enmienda del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el senador Blasco.

La señora CASTEL FORT: Perdona un segundo, señor presidente, hemos hecho una transaccional. ¿No decaen?

El señor PRESIDENTE: Después de que los grupos enmendantes digan si aceptan la transacción, la propuesta de modificación sustituirá a las enmiendas.

El señor BLASCO MARQUÉS: Entiendo que puedo hacer una breve defensa de lo que habíamos presentado, aunque luego se refunda con lo que ha presentado el grupo proponente.

Mi portavoz en la comisión me pidió a mí, senador turolense, aragonés, que defendiera nuestra posición porque en estos momentos el Partido Popular no tienen ningún senador catalán. Acepté, irónicamente, como buen representante de la histórica Corona de Aragón y por la proximidad con Cataluña.

Volvemos a coincidir básicamente con la moción presentada por la senadora, pero como pensamos que lo que ocurre en Cataluña a nosotros también nos afecta y defendemos el territorio nacional en su conjunto, hago constar que muchos compañeros de otras provincias —que no es la mía— que tienen servicios Avant están en una situación similar: se han reducido trenes en Galicia, en Murcia, en Castilla y León, en Andalucía y los problemas son similares. Por eso, en la misma línea de la anterior moción, habíamos propuesto que se fijara un calendario para el restablecimiento del servicio Avant en todo el territorio nacional. Luego, la senadora proponente dirá si acepta o no nuestra propuesta —que ya dicho que sí—.

Como he dicho al principio, para mí es un placer poder defender aquí los intereses de los ciudadanos de Lleida y Tarragona, porque —ahí diferimos— nosotros pensamos que Cataluña es España y, por tanto, defendemos también los intereses de Cataluña en el Senado.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador.

Para la defensa de la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra su portavoz, la senadora Moreno.

La señora MORENO DUQUE: Gracias, presidente.

Yo soy de Cáceres, no me cae cerca Cataluña, pero nosotros, como grupo, tenemos la misma posición, ya que da igual el territorio. Si entendemos que la propuesta es razonable, llegaremos a un entendimiento.

Hemos presentado una enmienda de modificación. En algún punto ya hemos llegado a una nueva redacción, que es la que ha relatado mi compañero en la moción anterior. Es verdad que tocamos casi todos los puntos de la moción que ha presentado el Grupo de Esquerra. El primer punto quedaría de la manera siguiente: Asegurar que los trenes que operan en el servicio Avant en el corredor Barcelona-Tarragona-Lleida sigan cumpliendo con los niveles de calidad, seguridad y mantenimiento adecuados. El segundo quedaría así: Estudiar las medidas de flexibilización, como ya se ha dicho, de los abonos existentes. El tercero quedaría: Seguir manteniendo la interlocución. No aceptamos las mesas de trabajo que proponen porque Renfe cuenta con interlocutores tanto propios como con representantes institucionales en las comunidades autónomas, de forma que se puedan vehicular las reivindicaciones de los afectados. El cuarto punto diría así: Continuar con el restablecimiento progresivo de la oferta de servicio de Avant Barcelona-Tarragona-Lleida —el grupo proponente va a presentar una transaccional, que adelanto que vamos a aprobar, ya que no lo habíamos planteado en función de la recuperación de la demanda, por lo que entendemos que es razonable que no se tenga que sujetar a la demanda existente— con objeto de garantizar la adecuada prestación del servicio, facilitando a los ciudadanos el acceso a su puesto de trabajo y los servicios básicos, respetando en todo momento las medidas adoptadas por los órganos competentes sobre el volumen de ocupación de trenes y atendiendo en todo momento a las recomendaciones y medidas de prevención establecidas por las autoridades sanitarias. Quinto punto: Seguir manteniendo un seguimiento constante, como no puede ser de otra manera, de los servicios ferroviarios sometidos a obligación de servicio público.

Nada más. Muchas gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señorita.

Senadora Castel, tiene la palabra.

La señora CASTEL FORT: Efectivamente, hemos llegado a una transaccional con el Grupo Parlamentario Socialista.

Respecto a la enmienda del Grupo Parlamentario Popular, en la moción relativa a Castellón ustedes no estaban tan preocupados por puntualizar que eso se fuera extendiendo al resto del territorio nacional. ¿Por qué siempre que nosotros presentamos algo tiene que haber esa puntilla? No tengan tantos anticuerpos, que no pasa nada.

Solo me queda señalar que hay una transaccional, que ya se ha leído, con lo cual lo doy por contestado.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

Pasamos al turno de portavoces.

Por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra el señor Sánchez-Garnica.

El señor SÁNCHEZ-GARNICA GÓMEZ: Muchas gracias, presidente.

Señorías, el Partido Aragonés va apoyar la justa y oportuna reivindicación de Esquerra, ya que la recuperación de frecuencias en el servicio ferroviario es un problema general que afecta a muchos ciudadanos y ciudadanas, en particular a los aragoneses y aragonesas. También hemos apoyado y apoyaremos cualquier iniciativa que favorezca e impulse la necesaria cohesión de los diferentes territorios de España: carreteras, ferrocarriles y servicios públicos en general, porque pensamos que favorece a todos los ciudadanos.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, senador.

Por el Grupo Parlamentario Nacionalista en el Senado, ¿desea hacer uso de la palabra? (*Denegaciones*).

Por el Grupo Parlamentario Izquierda Confederal, ¿desea intervenir? (*Denegaciones*).

¿Desea intervenir el Grupo Parlamentario Ciudadanos? (*Denegaciones*).

Por el Grupo Parlamentario Vasco, ¿va a intervenir? (*Denegaciones*).

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

La señora CASTEL FORT: Gracias, presidente.

Solo quiero volver a reivindicar la labor de la Mesa de trabajo del servicio Avant, que se constituyó en Lleida el 7 de marzo, en la que, además de representantes de la plataforma, participaron los máximos representantes del Ayuntamiento de Lleida, de la Diputación de Lleida, la Generalitat de Catalunya, Comisiones Obreras, UGT y la Federación de Asociaciones de Vecinos de Lleida. A estas reivindicaciones se han sumado también personas, trabajadores y usuarios de Tarragona. Todas estas entidades consensuaron un documento que, al final, ha recogido estas reivindicaciones. Por lo tanto, queremos agradecer las movilizaciones de la sociedad y la vehiculación que hacen a través de sus representantes políticos. Estamos orgullosos de que podamos aprobar soluciones que puedan mejorar la vida de los trabajadores y las trabajadoras.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Senador Blasco, tiene la palabra.

El señor BLASCO MARQUÉS: Ya hemos dicho que estábamos de acuerdo, pero quería hacer una breve reflexión aprovechando el turno de portavoces. Es la primera sesión en la que estamos todos en esta legislatura. Hubo una en el mes de junio en la que solo hubo una representación de todos los partidos.

Le querría decir a la senadora de Esquerra Republicana que vigile de cerca al Partido Socialista y al Gobierno, porque hoy le van a salir bien las dos mociones, pero el pasado 22 de septiembre la comisión del Congreso de los Diputados, si no recuerdo mal, trató este tema y el Partido Socialista aquel día se puso de perfil. También Podemos. No apoyaron esta moción, o una muy similar, en el Congreso de los Diputados, que solicitaba recuperar todos los servicios y las frecuencias de los viajes suspendidos durante el estado de alarma. El PSOE, Podemos y algún partido más, que no viene al caso, no la apoyaron.

Es verdad que el Grupo Parlamentario Socialista está aquí para defender al Gobierno, faltaría más; por tanto, va a ser una constante a lo largo de la legislatura que intente descafeinar todas las mociones que se presenten. Donde pongamos *aprobar*, ellos propondrán *seguir estudiando*; donde digamos *suspender*, ellos dirán *seguir continuando*; donde digamos *encargar un proyecto*, ellos dirán *ya lo estamos haciendo*. Esto va a ser así. Por tanto, hay que estar vigilantes.

También querría hacer una breve reflexión. Si estamos en el país de Europa con más kilómetros de alta velocidad y con más kilómetros de autovía, algo habrán hecho bien los Gobiernos socialistas y populares. Cuando comienza la legislatura a efectos de esta comisión —le recuerdo al PSOE que ha pasado ya un año—, vienen aquí y proponen al Gobierno, ustedes proponen al Gobierno, la aprobación de un plan de carreteras. ¿Se lo ha pedido a ustedes Ábalos? ¿El ministro Ábalos les ha llamado y les ha dicho: Oye, proponerme esto? Creo que llevan mucho tiempo perdido. Durante la pandemia podían haber avanzado, podían haber elaborado un plan nacional de carreteras y haber llamado al resto de grupos para consensuarlo, porque a todos nos interesa, especialmente a los que vamos a gobernar en España durante las próximas décadas.

Los planes de infraestructuras tardan muchísimos años en aprobarse y muchísimos más en desarrollarse. Por tanto, no tiene sentido que cuando venga un Gobierno del PSOE se cargue lo que hace el Gobierno del Partido Popular, y si nosotros lo hemos hecho al revés, pues tampoco está bien hecho. Si tenemos el país de Europa con más kilómetros de alta velocidad y de autovía, algo bueno habremos hecho. Aquí estamos de 50 provincias distintas, de 17 comunidades autónomas distintas, y hago un llamamiento a la seriedad en los planteamientos. Haríamos un favor a los españoles si nos dejáramos muchas veces de demagogia y habláramos claro de los problemas que realmente les interesan a los españoles, y lo que les interesa es que nos pongamos de acuerdo aquí, como hemos hecho en estas dos mociones, al igual que haremos a lo largo de la tarde en muchas de las mociones presentadas.

Muchas gracias. (*Aplausos*).

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Blasco.

Tiene la palabra, para terminar este turno, la senadora Moreno Duque, del Grupo Parlamentario Socialista.

La señora MORENO DUQUE: Gracias, señor presidente.

Los senadores socialistas tienen la misma tarea que tiene usted, señor senador: impulsar la acción del Gobierno. No deslegitime las propuestas que hace el Grupo Socialista.

Dice usted que donde digan *proponer*, nosotros diremos *seguir estudiando* para alargar la cuestión. A lo mejor eso era lo que hacían ustedes, y por eso lo tiene tan aprendido. Usted dice que podríamos haber aprovechado el tiempo de la pandemia para redactar un plan de infraestructuras y traerlo nosotros aquí. Los planes no se hacen como churros. Ha dicho que los planes de infraestructuras tardan tiempo en ejecutarse. Claro, y también debería saber usted que tardan tiempo en redactarse, sobre todo si hay que contar con la opinión de los expertos, a no ser que usted también se crea un experto en infraestructuras viarias. Yo, desde luego, no.

En cuanto a la moción, solamente quiero aclarar algunas cuestiones. En el primer punto se nos pedía que se cambiaran los vehículos. No hemos podido aceptar la moción en sus justos términos porque, según el criterio de los técnicos —nosotros seguimos el criterio de los técnicos—, los vehículos cumplen las prescripciones de calidad, seguridad y mantenimiento y ofrecen similares prestaciones. Son vehículos diversos y todos cumplen con las prescripciones de calidad.

Respecto a las tarifas, ya se ha comentado.

En relación con los interlocutores, tengo que especificar que tienen un sistema de posventa, calidad y mejora, que es el que recoge la sugerencia.

En cuanto al calendario, no lo hemos aceptado porque, dado la situación que estamos atravesando y el mal comportamiento de la demanda, resultaba muy aventurado definirlo.

Por último, el servicio se ha restablecido a medida que se ha podido. Voy a especificar algunos horarios. Desde el 21 de septiembre se han restablecido los primeros servicios de la mañana en este corredor a las 7 y a las 8:05, disponiendo en estos trenes en los días de servicio un aprovechamiento medio del 22 %, con regreso en servicio Avant a las 4, a las 6 y a las 8 horas en función de la evolución de la demanda. Estos son los servicios que se iban a restablecer, pero como no nos vamos a sujetar a la demanda, en principio, haya demanda o no, el restablecimiento del servicio será progresivo, tal y como hemos quedado con el grupo proponente.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senadora.

— MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A FLEXIBILIZAR Y AUMENTAR EL PERÍODO DE VALIDEZ DE LOS ABONOS Y TARJETAS PARA VIAJEROS FRECUENTES DEL SERVICIO AVANT PARA ADAPTARLOS A LOS CAMBIOS EN LOS DESPLAZAMIENTOS POR LA MAYOR IMPLANTACIÓN DE LAS FÓRMULAS DE TELETRABAJO. (*Votación*).

(Núm. exp. 661/000384)

Autor: GRUPO PARLAMENTARIO ESQUERRA REPUBLICANA-EUSKAL HERRIA BILDU

El señor PRESIDENTE: Terminado el tercer bloque, pasamos a votar la primera moción, por la que se insta al Gobierno a flexibilizar y aumentar el periodo de validez de los abonos y tarjetas para

viajeros frecuentes del servicio Avant para adaptarlos a los cambios en los desplazamientos por la mayor implantación de las fórmulas de teletrabajo, del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana.

Se han aceptado las dos enmiendas presentadas, así que pasamos a su votación.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 15; abstenciones, 13.

El señor PRESIDENTE: Queda aprobada.

— MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO AL RESTABLECIMIENTO DE LOS SERVICIOS FERROVIARIOS AVANT EN LLEIDA Y TARRAGONA. (*Votación*).

(Núm. exp. 661/000458)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO ESQUERRA REPUBLICANA-EUSKAL HERRIA BILDU

El señor PRESIDENTE: Pasamos a votar la siguiente la moción, por la que se insta al Gobierno al restablecimiento de los servicios ferroviarios Avant en Lleida y Tarragona, también del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana.

A esta moción se ha hecho una propuesta de modificación, que leo en sus términos:

La Comisión de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana del Senado insta al Gobierno a:

Primero, asegurar que los trenes que operan en servicio Avant en el corredor Barcelona-Tarragona-Lleida sigan cumpliendo con los niveles de calidad, seguridad y mantenimiento adecuados.

Segundo, estudiar medidas de flexibilización de los abonos existentes para adaptarlos a las nuevas necesidades derivadas de la situación de pandemia y la mayor implantación del teletrabajo.

Tercero, seguir manteniendo la interlocución con las administraciones competentes y las entidades a través de los representantes institucionales de Renfe en las comunidades autónomas, de forma que puedan vehicularse sus reivindicaciones.

Cuarto, continuar con el establecimiento progresivo de la oferta de servicios Avant Barcelona-Tarragona-Lleida, con objeto de garantizar la adecuada prestación del servicio, facilitando a los ciudadanos el acceso a sus puestos de trabajo y a los servicios básicos, respetando en todo momento las medidas adoptadas por los órganos competentes sobre el volumen de ocupación de trenes y atendiendo en todo momento a las recomendaciones y medidas de prevención establecidas por las autoridades sanitarias.

Quinto, seguir manteniendo un seguimiento constante de los servicios ferroviarios sometidos a obligación de servicio público.

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

El señor PRESIDENTE: Queda aprobada.

— MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A LA EJECUCIÓN DE LA CONEXIÓN ENTRE LA AUTOVÍA A-2 Y LA AUTOPISTA A-32 A SU PASO POR SANT BOI DE LLOBREGAT (BARCELONA).

(Núm. exp. 661/000063)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO CIUDADANOS

El señor PRESIDENTE: Pasamos al cuarto bloque. El Grupo Parlamentario Ciudadanos presenta la siguiente moción, por la que se insta al Gobierno a la ejecución de la conexión entre la autovía A-2 y la autopista A-32 a su paso por Sant Boi de Llobregat.

Tiene la palabra el señor Argüeso.

El señor ARGÜESO TORRES: Gracias, señor presidente.

Señorías, nos encontramos ante una infraestructura que se encuentra proyectada desde hace nada más y nada menos que 20 años y que, por la desidia de sucesivos Gobiernos, no se ha completado su ejecución. Nos estamos refiriendo a la conexión de la autovía A-2 y la autopista C-32, una conexión imprescindible para completar la denominada pata sur. Esta consiste en la construcción de dos kilómetros de una variante en la C-245, que descongestionaría los accesos a la ronda sur de Barcelona. Esta obra, que, no olvidemos, ya se encontraba iniciada en su ejecución y que ha sufrido al menos dos paralizaciones, es una vía rápida esencial para mejorar la circulación de los accesos sur de Barcelona. Con su apertura,

se lograría que los usuarios que utilizan dichas vías se pudieran ahorrar 4,4 kilómetros de recorrido hasta el nudo de Llobregat y la pata sur del anillo de las rondas. No olvidemos que, con la situación actual, un usuario que pretenda circular de la autopista del Garraf a la autovía del Baix Llobregat está siendo obligado a contaminar más por el mayor uso del combustible, así como a utilizar un mayor tiempo en sus desplazamientos, no siendo, evidentemente, responsable por esta circunstancia.

Haciendo un poco de historia, esta infraestructura inició su ejecución en el año 2009, con un plazo de ejecución de dos años, pero poco duro la alegría de los usuarios de estas vías, ya que en 2010 se paralizaron las obras. En 2014, el ministerio, entonces de Fomento, cuatro años después de la paralización, anunció la reactivación de las obras, esta vez con un presupuesto de 48 millones de euros, pero a fecha de hoy todavía se encuentra paralizada. El Ayuntamiento de Sant Boi de Llobregat, el municipio afectado por esta paralización, anunció en su momento que las obras de conexión entre la autovía A-2 y la autopista C-32 habían sufrido un nuevo retraso como consecuencia de que el ministerio, entonces de Fomento, debía adaptar el proyecto a la nueva normativa de la Generalitat de Catalunya. Pues bien, a fecha de hoy, sigue sin ejecutarse dicha obra. Por ello, esta moción insta al Gobierno a su inmediata continuación, por lo que les pido a sus señorías que apoyen dicha moción.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador.

Se ha presentado una enmienda por parte del Grupo Parlamentario Socialista. Para su defensa, tiene la palabra la senadora Moreno.

La señora MORENO DUQUE: Gracias, señor presidente.

El texto se modifica, quedando como sigue: La Comisión de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana del Senado insta al Gobierno a continuar trabajando en la redacción del proyecto que sirva para licitar las obras de terminación de la autovía de conexión de la ronda litoral con la autopista C-32.

El proyecto se encuentra en redacción y, posteriormente, deben licitarse las obras de terminación, porque el anterior contrato de obra —no es por desidia, como decía el proponente— fue resuelto por causas ajenas al ministerio, no solo a este, sino también al del Gobierno del Partido Popular, repito, por causas ajenas a la Dirección General de Carreteras. Aunque los directores fueran distintos, fueron por causas ajenas a su voluntad, pero ya se están llevando a cabo medidas para paliar los problemas de movilidad que esta situación ha generado en el territorio.

Cuando el ministro Ábalos se hace cargo del ministerio, ya estaba resuelto el contrato de obras. Por tanto, ese contratamiento del que hablan muchos medios de comunicación, incluso el propio ayuntamiento, se debe a que con fecha 27 de noviembre de 2017 la SEITT, que es el órgano de contratación, aprobó la resolución del contrato de obra al 82 % de ejecución por causas imputables al contratista. Estaba en situación de concurso de acreedores y abandonó las obras. Tanto las causas de resolución del contrato como las medidas para paliar los problemas de movilidad las detallaré cuando fije la posición de mi grupo.

No se está explicando bien a la ciudadanía. Se está transmitiendo una idea que no obedece a la realidad. No es que un nuevo contratamiento caprichoso del ministerio esté ralentizando el proyecto de ejecución, es que se está redactando un nuevo proyecto de terminación porque luego habrá que licitar unas nuevas obras, ya que las anteriores se abandonaron. Sencillamente, se trata de cumplir la Ley de contratos; lo contrario sería prevaricación.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senadora.

Señor Argüeso, es su turno para aceptar o no la enmienda.

El señor ARGÜESO TORRES: Gracias, presidente.

Senadora, no podemos aceptar su enmienda, primero, porque faltaríamos al respeto nuevamente a los usuarios de la vía, ya que, después de 20 años, no se puede volver a decir a los vecinos que todavía estamos en fase de proyectos y de volver a licitar el concurso. Han pasado ya 20 años desde que se aprobó precisamente ese proyecto. Por tanto, nos vemos en la obligación de no aceptar su enmienda.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador.

Pasamos al turno de portavoces.

Por el Grupo Parlamentario Mixto, ¿van a hacer uso de la palabra? (*Denegaciones*).

Por el Grupo Nacionalista del Senado, ¿desean intervenir? (*Denegaciones*).

El Grupo Izquierda Confederal, ¿va a intervenir? (*Denegaciones*).

Por el Grupo Ciudadanos, ¿desea hacer uso de la palabra? (*Denegaciones*).

El Grupo Parlamentario Vasco, ¿quiere intervenir? (*Denegaciones*).

Por Esquerra Republicana, tiene la palabra el senador Picornell.

El señor PICORNELL GRENZNER: Gracias, presidente.

Intervengo solamente para indicar que estamos absolutamente de acuerdo con este proyecto.

Ustedes se quedan un poco cortos, porque no hace 20 años, sino 30 años que este proyecto se empezó a materializar. La primera fecha es del año 1991. Cuando me viene el Partido Popular o el Partido Socialista en algunos debates en Pleno en los que hemos traído a esta cuestión y me dicen: No, apoyen los Presupuestos Generales del Estado... En este proyecto y por este país han pasado Felipe González, Aznar, Zapatero, Rajoy y ahora Sánchez, y aún estamos con las mismas cuestiones encima de la mesa. Además, no es una novedad. A pocos kilómetros de Sant Boi de Llobregat tenemos la conexión de la A-2 con la AP-7, con la que llevan 14 años para hacer un viaducto de 850 metros. Por lo tanto, son muchas las infraestructuras, son muchas las obras que están pendientes de acabar, que superan los Gobiernos, ya sean del Partido Popular o del Partido Socialista, y por eso instamos a que de una vez por todas se puedan acabar estos proyectos, que al final van a beneficiar a los ciudadanos y ciudadanas, en este caso, de Sant Boi de Llobregat, pero también de todo el corredor barcelonés y del resto de comarcas que limitan con el Baix Llobregat.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Picornell.

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

La señora AGUDO ALONSO: Buenas tardes.

La posición del Grupo Parlamentario Popular es la misma que mantuvimos hace unos años en esta misma Cámara cuando se debatió una moción idéntica a esta. Señor portavoz, le adelanto que va a tener el voto favorable a esta moción por parte del Grupo Popular, y lo hacemos porque queremos que quede de manifiesto nuestro apoyo a esta reivindicación histórica de la conexión de la A-2 con la C-32. Lo hemos demostrado cuando hemos estado en el Gobierno de España. Después de muchos años de espera, como se ha dicho aquí, de paralización y de no ejecución, cuando el Partido Popular llegó al Gobierno, retomamos este proyecto en el año 2014. Este es el compromiso del Partido Popular con esta infraestructura, compromiso que siempre ha estado ahí. Hemos recogido partidas presupuestarias consignadas en los presupuestos del año 2017, hemos puesto todos los medios para que la obra finalizase y, pese a todos los problemas, tal como se ha dicho aquí, la obra quedó ejecutada en el 82 %, a falta de ese tramo de dos kilómetros.

Entendemos que esta infraestructura se tiene que hacer, y tiene todo el apoyo del Partido Popular. Ahora es el Partido Socialista quien gobierna, quien tiene la responsabilidad de gobierno en este país y, por tanto, de tomar decisiones y de actuar, no solo de anunciar que van a seguir trabajando. El tiempo pasa, ya llevan bastantes meses en el Gobierno, y sobre este ministerio hemos conocido cualquier cosa menos kilómetros hechos. Por lo tanto, mostramos nuestro voto a favor de esta moción.

El señor PRESIDENTE: Cierra este turno la senadora Moreno. Tiene la palabra.

La señora MORENO DUQUE: Gracias, señor presidente.

No pueden hacerse kilómetros si previamente no están redactados los correspondientes proyectos; insisto, sería prevaricar.

Como me comprometí a hablar de los antecedentes, lo voy a hacer en este turno de fijación de la posición de mi grupo en el tiempo que tengo.

Las obras se iniciaron en agosto del 2009 —no sé si han pasado 30 años— con la previsión de finalizar en el 2011. Hubo una crisis por medio, por lo que se ralentizaron por el impacto de los recortes presupuestarios en el 2010, llegando a suspenderse su ejecución hasta 2014, como decía la señora senadora. Las obras se encontraban suspendidas totalmente desde junio de 2016 por la tramitación de un modificado —las obras también tienen modificados, no sé si ustedes lo saben—, que consistía en un adicional de un 15 %. Desde marzo de 2017, se disponía de autorización para redactar el modificado y de continuación provisional de las obras, pero el contratista, Isolux Corsán, entró en concurso de acreedores y

no retomó los trabajos. Contrato de obras resuelto, certificado 46,92 millones de euros, grado de ejecución el 82 %. Como he dicho, el 27 de noviembre de 2017, la SEITT, el órgano de contratación, aprobó la resolución del contrato de obra al 82 % de ejecución por causas imputables al contratista, en situación de concurso de acreedores, que abandonó la obra. Obras para la prolongación de la autovía Baix Llobregat A-2, conectando la A-2 con la actual C-32, antigua A-16, con dos kilómetros de autovía nueva. Se realizan seis actuaciones de remodelación y reorganización de los enlaces existentes en la zona. En la situación actual, el proyecto de terminación está en redacción y ha sido encargado a Ineco desde julio de 2019. La previsión es que el proyecto precisará información pública por expropiaciones. Una vez aprobado el proyecto de terminación, habrá que recurrir a una nueva licitación de las obras pendientes.

Como medidas para paliar los problemas —se supone que a usted también le preocupaba y lo incluía en su moción— de tráfico que se hayan podido generar por esta situación, se han tomado las siguientes medidas. Se han llevado a cabo los trabajos necesarios para la reapertura del ramal de acceso desde la C-245 a la población de Sant Boi de Llobregat, que permanecía cerrado por las obras, y una serie de actuaciones mínimas en las carreteras C-245, C-32, C-31 y C-31C para un tránsito en condiciones adecuada de seguridad vial.

No se entiende, y termino, señor presidente, por qué no acepta usted la enmienda. Dice usted que no pueden decir ahora otra vez a los ciudadanos que se está redactando el proyecto y que ese proyecto tiene que cumplir la normativa anterior. Entonces, ¿no se les puede decir la verdad? ¿Es lo que me está diciendo?

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senadora.

Una vez visto el cuarto bloque, pasamos a votar la moción por la que se insta al Gobierno a la ejecución de la conexión entre la autovía A-2 y la autopista C-32 a su paso por Sant Boi de Llobregat, del Grupo Parlamentario de Ciudadanos.

A esta moción se ha presentado una enmienda que no ha sido aceptada. Por tanto, la votamos en sus términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 15; abstenciones, 13.

El señor PRESIDENTE: Queda aprobada.

— MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A ACELERAR LAS CESIONES DE TRAMOS DE CARRETERAS DE TITULARIDAD ESTATAL A LOS MUNICIPIOS, ACOMPAÑADAS DE UNA DOTACIÓN ECONÓMICA PARA ADECUAR LOS TRAMOS A LA CONDICIÓN DE URBANOS.

(Núm. exp. 661/000072)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO IZQUIERDA CONFEDERAL (ADELANTE ANDALUCÍA, MÁS PER MALLORCA, MÁS MADRID, COMPROMÍS, GEROA BAI Y CATALUNYA EN COMÚ PODEM)

El señor PRESIDENTE: Pasamos al quinto bloque de mociones, que es el relativo a las mociones del Grupo Parlamentario de Izquierda Confederal.

Moción por la que se insta al Gobierno a acelerar las cesiones de tramos de carreteras de titularidad estatal a los municipios, acompañadas de una dotación económica para adecuar los tramos a la condición de urbanos.

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

El señor MULET GARCÍA: Gracias.

Como imagino que habrán leído, hemos presentado una moción ante el problema en el que se encuentran muchísimos municipios, municipios que recientemente han obtenido la cesión de antiguas carreteras nacionales y que se ven ahora con el grave problema de la falta de financiación por parte de la Administración General del Estado. Voy a poner el caso de municipios valencianos, obviamente, pero me imagino que pasará en buena parte el resto del Estado. Se trata de municipios como Sueca, Alcoy, Albaida, Benicarló, Vinaròs, Peñíscola, que se encuentran con un grave agravio comparativo, ya que anteriormente, cuando la Administración General del Estado cedía la titularidad, aportaba a estos municipios una cantidad de dinero importante para que pudieran adecuarla como nueva vía pública municipal. Se trataba de un presupuesto que ayudaba a la reforma viaria, a hacer jardines, a urbanizar, a poner desagües, etcétera,

pero estas ayudas, a partir del año 2012, se eliminaron drásticamente, y ahora, cuando los ayuntamientos reciben la gestión de estas vías, lo hacen mediante una serie de convenios —que hemos calificado de trampa— que te obligan a renunciar a cualquier tipo de compensación económica.

Estamos hablando de municipios valencianos en los que existían travesías de la N-332 o la N-340, municipios que han soportado el tráfico durante décadas dentro de ellos. Los vecinos de estos pueblos pagaban también con sus impuestos que en otras partes del Estado, o en la misma comunidad autónoma, se financiaran desvíos, es decir, que se sacara la carretera de dentro del municipio; y también con esos impuestos suyos se permitían inversiones por parte del Estado que podían ir desde los doscientos mil euros a los cuatrocientos y pico mil euros por cada kilómetro que se les cedía.

Estos municipios, que, reitero, son los que llevan soportando durante más años estar atravesados por las carreteras —que suelen ser puntos negros en muchos casos—, son los que ahora se ven con un trato discriminatorio, en el que si quieres la carretera te la quedas, pero sin ningún tipo de compensación.

El último caso que hemos visto ha sido, por ejemplo, en el municipio valenciano de Fabara, donde el propio ministerio ha iniciado los trámites de cesión de una carretera peligrosísima que atravesaba y partía en dos el municipio. El municipio es pequeño, y únicamente se compromete el Gobierno a aportar una obra menor como compensación, o sea, 40 000 euros. Como muchos imagino que con eso podrán poner tres o cuatro farolas.

Por tanto, nuestra moción es más bien técnica, enumera cómo han ido variando estas compensaciones a lo largo de ese tiempo y cómo desde 2018 —sobre todo a partir de 2017—, cuando sí que había presupuestada una partida de 5692 millones destinada a la asunción de competencias de estas carreteras, únicamente se destinó una cantidad ridícula, 2,15 millones de esos 5692 millones. Repito, una cantidad ridícula. Así pues, pedimos que se cambie el criterio y que se incluya en los próximos presupuestos. Eso será debate, imagino, de todos los grupos parlamentarios, pero queremos mostrar nuestra predisposición a que se prevea la cesión de estos tramos, especialmente los afectados por el rescate o por el fin de la concesión privada de la AP-7; que se destinen los fondos suficientes para que los municipios, sobre todo aquellos con menos recursos, puedan adaptar estas vías recuperadas como vías urbanas, y establecer todos los cambios necesarios para que la cesión de carreteras se haga como se hacía hace escasos años, por lo que reiteramos que es un agravio comparativo porque acaba perjudicando a los que han estado durante más tiempo soportando el tráfico pesado por dentro de los cascos urbanos.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador.

A esta moción se han presentado tres enmiendas, dos del Grupo Parlamentario Popular en el Senado y una del Grupo Parlamentario Socialista.

Para la defensa de las dos enmiendas del Grupo Popular, tiene la palabra el senador Lacalle.

El señor LACALLE LACALLE: Buenas tardes. Gracias, señor presidente.

Efectivamente, creemos que la moción que se presenta es muy oportuna y, además, también de actualidad. Siempre es de actualidad cuando estamos hablando de aportación, de transferencia, de colaboración con los distintos ayuntamientos, la Administración local, que es la más cercana a todos los ciudadanos.

Como bien se decía, nosotros hemos presentado dos enmiendas. Una no tenemos ningún problema en retirarla porque es una cuestión meramente de forma. Cuando habla el grupo proponente de rescate, nosotros apuntábamos que parte de esa autopista ha sido por rescate, sí, pero otra ha sido simplemente por la finalización de la prórroga de la concesión desde el día 1 de enero, como dice la moción. Simplemente apuntábamos que no solamente era por rescate, sino también aportación del final de la concesión. Pero, repito, no tenemos ningún problema en retirarla, porque hemos presentados dos al mismo artículo y realmente nos quedamos con la importante, con la 54034, que es la que se refiere a algo que ya se ha tratado anteriormente aquí también, que es la extensión de esta petición al resto de ayuntamientos de España. Está bien traída por el motivo concreto de la AP-7, pero esto que se lleva haciendo ya en muchos ayuntamientos de España durante los últimos veinte años parece propio también pedirlo para el resto de ayuntamientos que en estos momentos tienen alguna petición de tramitación por parte del ministerio de la cesión de la titularidad de algún tramo de carretera. Esto es lo que proponemos, es decir, que no solamente se centre en las localidades de los ayuntamientos afectados por la AP-7, sino que también se amplíe al resto de los ayuntamientos de todo el territorio nacional.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador.

Para la defensa de la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista, la senadora Agudíez tiene la palabra.

La señora AGUDÍEZ CALVO: Buenas tardes a todos y a todas. Gracias, presidente.

El Grupo Parlamentario Socialista propone un texto alternativo que consideramos que es realista, coherente y adaptado a la situación actual. Espero y deseo que sea admitido por el proponente. Dice así: La Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana insta al Gobierno a atender las solicitudes de cesión de los ayuntamientos, agilizando los trámites necesarios y siempre que exista un compromiso de aceptar la cesión sin contraprestación económica por parte de los ayuntamientos».

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, senadora Agudíez.

Senador Mulet, tiene la palabra para la aceptación o no de las enmiendas.

El señor MULET GARCÍA: Respecto a las dos enmiendas del Grupo Parlamentario Popular, la verdad es que aceptaría. El único problema era conceptual, porque las dos solicitaban enmendar el mismo texto con soluciones diferentes. Por tanto, las dos son apropiadas, aunque únicamente puede quedar una por eliminación, y la veo correctísima.

Respecto a la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista, obviamente, no puedo aceptarla de ninguna de las maneras, porque lo que dice la enmienda es justamente lo contrario de lo que estamos proponiendo. Nosotros vemos que hay un problema serio, y es que los ayuntamientos están recibiendo unas carreteras de manera voluntaria —o menos voluntaria— y tienen serios problemas económicos para poder adaptarlas, y ustedes nos dicen que sí, que se les ceda, pero sin ninguna contraprestación. Si el problema es que no tienen ninguna contraprestación, y ustedes lo que solicitan es que renuncien a la contraprestación, estamos es un círculo vicioso. No tiene sentido esa enmienda y, por tanto, no la puedo aceptar.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador.

Pasamos al turno de portavoces.

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

¿Por el Grupo Nacionalista? (*Denegaciones*). Tampoco.

¿Izquierda Confederal? (*Denegaciones*).

Por el Grupo Ciudadanos, ¿desea intervenir, senador Argüeso? (*Denegaciones*).

¿Senadora Vaquero, del Grupo Nacionalista Vasco? (*Denegaciones*).

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

La señora CASTEL FORT: Nosotros vamos a votar a favor, principalmente porque estamos totalmente de acuerdo con la moción. Yo soy de Tarragona, y en Tarragona, precisamente, tenemos dos tramos de carreteras, ejes estratégicos, ejes por los que pasan una cantidad ingente de vehículos: la N-240, la N-340, la AP-7, la A-7, etcétera. Se ha dado el caso de traspasar estos tramos a condición urbana, y nosotros lo que pedimos también, evidentemente, es que esté acompañada de la dotación económica que siempre acompaña a este activo para su mantenimiento. Entendemos, incluso, que podría ser enriquecimiento injusto si uno se quita de encima un pasivo y en cambio se queda con el dinero para mantener ese tramo y no lo invierte. Por lo tanto, estoy a super a favor. Además, estamos esperando del Gobierno español que el tramo de la N-340, que pasa por Tarragona y que tiene que convertirse en un carril bici, acaben ya de materializarlo.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senadora.

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

El señor LACALLE LACALLE: Gracias de nuevo, señor presidente.

Efectivamente, estamos ante un asunto, como decíamos, realmente importante. Importante para muchas localidades, para muchos ayuntamientos y, lo que es más determinante, para tantos y tantos vecinos que directamente se ven afectados.

Esta es una acción, es una forma de actuar, unos trámites que el Partido Popular en su día, en el año 2001, con el presidente Aznar y el ministro Álvarez-Cascos, planteó esta forma de actuar, puesto que antes se hacía lo que todos conocemos, es decir, el ministerio arreglaba, reparaba y urbanizaba las vías antes de proceder a la cesión a los ayuntamientos. A partir de esa fecha se establecen treinta millones de pesetas por kilómetro para aquellas calzadas que tenían un solo carril y cincuenta millones para las

calzadas de dos carriles. Posteriormente, como se ha dicho, en el año 2005 se actualizan estas cifras y se hace ya, lógicamente, en euros, es decir, 200 000 mil euros si es de una calzada o 341 000 si es de dos, que con el 22 % de incremento actual estaríamos hablando de las cifras que establece el grupo proponente y que yo creo que se corresponden con la realidad, es decir, en torno a 250 000 euros por kilómetro en las vías cedidas de una calzada y en torno a los 420 000 el resto.

Es fundamental. Yo les puedo asegurar que, como alcalde de esa magnífica ciudad que es Burgos, he firmado tres convenios con el ministerio durante los últimos años —bueno, hace ya algunos— y precisamente tenemos un convenio, tenemos una petición que se está tramitando, pero que, desde luego, no termina de avanzar. Pero lo fundamental no es la cesión de las vías en sí mismo, sino, evidentemente, una cesión que venga acompañada de los recursos económicos necesarios para poderlo urbanizar como los ayuntamientos queramos. ¿Quién mejor para conocer lo que quieren cerca de casa que los vecinos y quien les representa, que son los alcaldes y los concejales?

Por eso es fundamental esa ayuda, esa colaboración por parte del ministerio, por parte del Gobierno, como ya se hizo en su día. Esto hay que retomarlo, y es urgente. Por eso claro que no podemos estar de acuerdo nosotros tampoco con lo que dice el Grupo Parlamentario Socialista, aunque no somos los que debemos aceptar o no las enmiendas. Porque, claro, cederlo, entre comillas —si me permiten ustedes la expresión coloquial—, quitarse el muerto y pasarlo a los ayuntamientos para no tener que invertir en esos kilómetros, esos cientos de miles de kilómetros que hay por toda la península, desde luego, no tiene ningún sentido. Se trata de una aportación inicial para urbanizarlo sabiendo que es para el futuro, para reparaciones, urbanizaciones que vengan en el medio y el largo plazo, ya que será responsable el ayuntamiento, y será el ayuntamiento quien tenga que invertir ese dinero como titular de la vía. Pero por lo menos, en la parte inicial, en la cesión en sí misma, tiene que tener esta colaboración por parte del ministerio.

Concluyo, ya que no hay más tiempo. Estamos de acuerdo. No sé si la palabra es trampa, como decía el grupo proponente, pero, desde luego, si es un cierto chantaje que en estos momentos se diga: Si lo quieres, te lo lleva sin ninguna colaboración económica, y si no, no te lo doy. Esto, desde luego, no se entiende, y nosotros apoyamos, como hicimos antaño cuando teníamos responsabilidades del Gobierno, que se puedan acceder a los ayuntamientos esos tramos, ya vías urbanas, que no ya carreteras, y que se pueda hacer con la dotación económica oportuna.

Muchas gracias, senador.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador.

Cierra este turno la senadora Agudéz Calvo, del Grupo Parlamentario Socialista.

La señora AGUDÉZ CALVO: Gracias, presidente.

Bueno, sí, quitarse el muerto es lo que hacían ustedes en el Gobierno desde el año 2012, porque de hecho el proponente dice que desde esa fecha, cuando los recortes afectaron a los presupuestos, se imposibilitó al entonces Ministerio de Fomento la firma de nuevos convenios con contraprestación económica al no poder hacer frente a nuevos compromisos presupuestarios.

Si a esto unimos que si de la Orden FOM 3317/2010, de 17 de diciembre, por la que se aprueba la instrucción sobre las medidas específicas para la mejora de la eficiencia en la ejecución de las obras públicas, infraestructuras ferroviarias, carreteras y aeropuertos del Ministerio de Fomento en relación con el tema de las cesiones, extraemos los artículos 6.2, 6.3, 6.4 y 7.3, junto a las escasas disponibilidades presupuestarias, tenemos que se ha acabado por definir el escenario actual, en el que solamente se tramitan aquellas cesiones que los ayuntamientos están interesados en realizar, pero sin ningún tipo de contraprestación económica por parte del ministerio.

Desde entonces, como alternativa, se está proponiendo a los ayuntamientos interesados en los tramos urbanos de carreteras que han dejado de tener funcionalidad estatal, su cesión sin contrapartida económica. A esta opción se han acogido ayuntamientos de todos los grupos políticos, en los que ha primado el interés por entregar estos viales en su planificación urbana al de obtener la compensación económica del ministerio, una vez que les ha sido expuesta la situación presupuestaria.

De hecho, desde el año 2011 hasta la actualidad se han producido 160 cesiones gratuitas de tramos urbanos a los ayuntamientos. Por lo tanto, estos momentos de crisis sanitaria, económica y social provocada por la COVID-19 nos tienen que hacer reflexionar y tomar decisiones en las que las personas sean nuestro centro de acción política, para que nadie se quede atrás, tal y como está haciendo el Gobierno de España, con un escudo de protección social para las familias, trabajadores y empresas que ayer mismo, gracias a la unión, el diálogo y los acuerdos, el Consejo de Ministros ampliaba con la aprobación de la prórroga de los ERTE hasta el próximo enero de 2021, así como las prestaciones para autónomos.

Entiendo que usted registró esta moción en febrero de 2020, sin pandemia, y estoy convencida, apelando a su sensibilidad, de que entenderá que lo que debe primar es la agilización de los trámites, que es lo que usted pide en la primera parte de su moción, pero sin dotación económica dada la situación presupuestaria y la situación de crisis actual.

Y, como siempre, la coherencia del Partido Popular: pido en la oposición lo que no hago en el Gobierno, y es que ustedes llevan toda la tarde pidiendo, y yo les voy a pedir que busquemos soluciones entre todas y que no bloqueen los presupuestos generales ni se dediquen a boicotear lo que hemos conseguido en Europa.

Por todo lo expuesto, no apoyaremos esta moción y, desde luego, sí que le digo al Partido Popular que sean un poquito más coherentes en sus razonamientos y en sus argumentos.

Muchas gracias. Buenas tardes.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senadora.

— MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO AL RESTABLECIMIENTO Y MEJORA DE LAS FRECUENCIAS DE TRENES DE LA SITUACIÓN ANTERIOR A LA PANDEMIA DE LA COVID-19.

(Núm. exp. 661/000413)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO IZQUIERDA CONFEDERAL (ADELANTE ANDALUCÍA, MÁS PER MALLORCA, MÁS MADRID, COMPROMÍS, GEROA BAI Y CATALUNYA EN COMÚ PODEM)

El señor PRESIDENTE: Pasamos a la siguiente moción, por la que se insta al Gobierno al restablecimiento y mejora de las frecuencias de trenes de la situación anterior a la pandemia de la COVID-19.

A esta moción se han presentado diez enmiendas, siete del Grupo Parlamentario de Izquierda Confederal, o sea, siete autoenmiendas; dos del Grupo Popular y una del Grupo Socialista.

Para la defensa de la moción, si le sumamos las propias enmiendas, el senador proponente, el senador Mulet, tiene 6 minutos.

El señor MULET GARCÍA: Gracias.

Efectivamente, presentamos autoenmiendas porque la mayoría de las mociones que tenemos presentadas, imagino que como todos, hace tiempo que estaban registradas —algunas pierden actualidad o se van presentando a medida que se crea esa necesidad— y vimos que había dos que prácticamente trataban del mismo tema, una estaba más centrada en los efectos de la COVID en el recorte ferroviario y otra más en los males endémicos que está sufriendo el ferrocarril en todo el Estado español, especialmente, en nuestro caso, en el País Valencià. Por lo tanto, nuestras enmiendas lo que hacen es incorporar la que retiramos en su día a esta para economizar nuestro tiempo.

Ya hemos hablado bastante de trenes, concretamente del caso de las comarcas de Castellón. El señor Argüeso ha localizado una foto que ha enseñado la compañera Pradas, pero no sé si será de ese día, aunque si no es ese día será de cualquier día, porque cualquier día en las cercanías de Castellón el panorama puede ser el mismo, y no ahora, no ahora por la COVID, sino que anteriormente era igual. Puede ser eso, puede ser cualquier día en los regionales de Vinaròs, especialmente un sábado, un domingo o un viernes, y puede ser prácticamente en buena parte del territorio valenciano y en buena parte del territorio español. Es el desastre ferroviario que venimos arrastrando desde hace tiempo y que se ha incrementado justamente ahora con la COVID. Como antes decíamos, ha sido la excusa perfecta para continuar desmantelando el servicio ferroviario. Trenes de media distancia, vitales para muchas comarcas, como el de Xàtiva a Alcoy, han pasado de cuatro diarios a dos. Eso lo hace prácticamente inviable. El problema no es ya un problema de demanda, sino que cuando no hay oferta la gente se tiene que buscar la vida.

Esta misma mañana he venido en tren, aunque no he podido hacerlo desde Castellón, sino que me ha tocado ir a Valencia a coger el tren, y la única medida sanitaria que he visto ha sido esto, que no es un preservativo, aunque lo parece y lo pensé —¿qué me da esta gente?—. No, es una toallita con gel hidroalcohólico, porque el tren iba saturado, como siempre van saturados todos los trenes: ni distancia mínima ni otras medidas de seguridad. Ese es el día a día de nuestros trenes, ya que a menos oferta, trenes más saturados. No se respetan en ningún caso las medidas mínimas de distancias de seguridad. No es un mal nuevo, sino que la COVID lo ha incrementado todavía más.

Antes esto estamos viendo qué se hace en Europa. En Europa lo que se hace es incrementar la frecuencia de los trenes, incrementar los vagones para que la gente pueda ir separada y con las distancias de

seguridad. ¿Aquí qué se ha hecho? Justamente lo contrario, quitar trenes y quitar frecuencias. Obviamente, la gente tiene alternativas. Yo mismo vengo en coche a Madrid porque no tengo alternativa de combinación.

A mí me parece muy bien que hoy el ministro se despache con tuits anunciando más cercanías, anunciando el restablecimiento del AVE. El problema es que antes, con la oferta que existía, muchas veces me he quedado tirado en la estación del AVE de Castellón. He llegado tarde a sesiones del Senado, me han hecho trasbordar en cercanías, en autobuses, y al final he desistido y ya vengo en coche. Muchas veces, cuando he tenido que ir desde Castellón a Valencia he llegado con una hora de retraso, y eso era antes del estado de alarma. Por lo tanto, tenemos un problema serio. Hablábamos antes de los regionales, que no cercanías, de Castellón.

Aquí el problema es que el Grupo Parlamentario Socialista comentaba antes que si nos acostábamos todos juntos y hacíamos una especie de orgía sin ellos. Igual tendría que preguntarse por qué se quedan ellos fuera. Todos estamos equivocados menos el Grupo Parlamentario Socialista, todos somos inoportunos menos el Grupo Parlamentario Socialista, todos vemos el problema menos quien no quiere verlo. Es como el chiste aquel del borracho que va por una carretera y ve que todos vienen en dirección contraria y llama a la policía y le dicen: Seguramente es usted el que va en dirección contraria. El Grupo Parlamentario Socialista tendría que analizar por qué está perdiendo votaciones y por qué está solo ante una evidencia.

Antes eran las fotos, pero puedo contar como usuario, como imagino que la mayoría de valencianos que estamos aquí, el desastre total y absoluto de esto. Ante esto, debería haber una serie de medidas, como restablecer la normalidad, como mínimo, anterior al estado de alarma. Entendemos que tendría que haber más trenes, con más frecuencias y con más vagones para garantizar la separación entre las personas, porque ya he dicho que hoy, mañana o imagino que cuando se restituya el servicio completamente —cuesta un poco esa fe ciega si nos tenemos que fiar de la palabra de Ábalos— el problema continuará ahí. No es un problema de frecuencias únicamente, es un problema también de puntualidad, un problema de anulación de servicios; es un problema de averías continuas, porque el propio Gobierno lo ha reconocido cuando se lo hemos preguntado. La línea de cercanías Castellón-Valencia tuvo el año pasado 7500 cancelaciones. Eso es serio. Cuando pedimos anulaciones por retrasos depende de si son retrasos de cinco minutos, de un cuarto de hora o de media hora, pero estamos hablando de un incremento de catorce veces más de cancelaciones el año pasado, que no había COVID, que hace cinco años. Es un problema serio. A lo mejor no se quiere ver y se quiere venir aquí a hacer el papelón de defender lo indefendible. Creo que es triste. Es mejor pasar el turno, decir que no se comparten estas propuestas, o que no se pueden compartir porque están gobernando, que no mentir y negar la evidencia.

Por tanto, nosotros hemos presentado diez propuestas, que son mejorar la puntualidad; restablecer la normalidad; apostar por el tren como transporte de futuro ecológico; recuperar las inversiones prometidas en cercanías; mejorar las líneas de cercanías, destinando recursos de personal, infraestructuras y mantenimiento; que se haga una reducción general de los precios, especialmente en los abonos, porque muchas veces los abonos son mensuales y cuando se termina el mes no sirven para el mes siguiente, a pesar de no haber consumido el mínimo de billetes; que se optimicen las horas punta, por ejemplo, en las grandes estaciones, porque sabemos que es un caos —creo que ya me queda poco tiempo—; o que se establezca un único canal de información y también de reclamación, porque muchas veces la gente no sabe si tiene que reclamar a Adif o a Renfe por los retrasos, por las averías o por las cancelaciones.

Pensamos que es una propuesta sensata, y por eso la hemos presentado.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador.

Para la presentación de las enmiendas, por el Grupo Popular, tiene la palabra la senadora Pradas.

La señora PRADAS TEN: Gracias, señor presidente.

Lo cierto, señor Mulet, es que esta senadora tampoco se ha repuesto todavía de la intervención del Grupo Parlamentario Socialista de esta tarde cuando estábamos reivindicando mejoras —reivindicábamos volver a la normalidad en las frecuencias de los cercanías de Castellón— y se nos ha tachado de una iniciativa inoportuna. La verdad es que es inentendible.

En cuanto a las enmiendas, hemos presentado dos. La primera es para exigir el restablecimiento de todas las frecuencias, incluida la larga distancia y las cercanías, señor Mulet, porque se le ha olvidado. Esta tarde estábamos hablando de cercanías y se le ha olvidado incluirlo en su moción. Digo lo de larga distancia porque hoy se nos promete que va a volver el AVE a Castellón, pero lo cierto es que llevamos

meses con cero frecuencias de AVE en Castellón, porque nos las han quitado todas. Por tanto, exigimos volver a la normalidad en trenes de larga y media distancia, regionales y cercanías.

Por otra parte, solicitamos en la segunda enmienda que, igualmente, se restablezcan los servicios concesionales de transporte en autobús por todo el territorio. Trenes, sí; autobuses, también, señor Mulet. Supongo que estará de acuerdo con esta enmienda. Si los españoles pueden viajar en tren, perfectamente pueden volver a viajar también en autobuses. De ahí nuestra enmienda. Ahora, en el turno de portavoces, ampliaré un poquito más, porque hoy estamos aquí para intentar traer mejoras a nuestros conciudadanos, a todos los españoles. Hay algunas iniciativas un poco más territoriales, pero el Grupo Parlamentario Socialista que se lo haga mirar, porque se está quedando solo en muchas de las iniciativas.

El señor Ábalos, en fin, mucho prometer, pero poco hacer, y lo digo también, señor Mulet, como usuaria de los cercanías y de la larga distancia en Castellón. Yo también he tenido que cambiar de tren para volver a casa en muchísimas ocasiones y he hecho vídeos que así lo atestiguan. Por eso le pido, señor Mulet, que acepte nuestra enmienda para que sea completo el restablecimiento de todo tipo de trenes.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senadora.

En defensa de la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el senador Asensi.

El señor ASENSI SABATER: Buenas tardes, señoras y señores senadores.

Es también un honor para mí intervenir, aunque estoy sustituyendo a una compañera, en esta importante Comisión de Transportes.

Señor Mulet, nosotros compartimos su planteamiento de un restablecimiento de la normalidad. Lo que ocurre es que no estamos en la normalidad. Queremos, naturalmente, y la voluntad del Gobierno y de este grupo es restablecer la normalidad. Pero es que el 14 de marzo hubo un decreto de emergencia porque se desató en España una pandemia muy importante, cuyos efectos todavía no han desaparecido. Eso tuvo efectos en todos los niveles: restricción de derechos, restricción también de viajar, restricción de movilidad y restricciones en todos los ámbitos de la sociedad española. Y eso aún no ha desaparecido, o sea no podemos volver a la normalidad cuando estamos todavía en situación de anormalidad. ¡Ojalá pudiéramos! Nosotros querríamos, pero todavía no es posible, porque la pandemia está ahí.

Eso significa reconocer cuál es la realidad actual del tráfico ferroviario: el tráfico ferroviario ha disminuido durante este tiempo porque la movilidad de los ciudadanos y ciudadanas se ha restringido y se ha restringido a unos niveles muy importantes.

La recuperación de esa frecuencia y de la oferta del servicio público ferroviario siempre va por delante de la demanda de los usuarios, o sea, si la oferta es de un 60 %, como actualmente está, salvo que en los días que estamos atravesando, en los próximos días, se incremente la oferta, como se ha dicho aquí, la demanda real está en un 43 %. ¿Eso puede originar en algunos casos problemas de aglomeración? Sí, puede originarlos, pero esa es la realidad. Pero tampoco pueden circular trenes fantasmas sin usuarios, tampoco es posible, y, por tanto, hay que llegar a un punto razonable en el que esto se pueda realizar.

Yo no sé qué países de Europa ha visitado usted, no lo sé —sé que es un viajero, pero no lo sé—, pero esto ha pasado en todos los países, se han puesto más vagones pero no más trenes, porque también han tenido un problema similar a España.

Nuestra voluntad es, efectivamente, una recuperación lo más pronto posible, pero no puede ser mañana por la mañana, no es posible. Hablamos de progresividad, hablamos de que vayamos acompañando la oferta por encima de la demanda hasta realmente llegar a una situación que debe ser mucho mejor, porque no se trata de volver a lo anterior. Lo anterior viene marcado también por políticas anteriores de recortes, que también se han producido en el ámbito de las infraestructuras, y es voluntad del Partido Socialista y es voluntad del Gobierno recuperarlo, y recuperarlo a través justamente no de la suma casual de planteamientos en los que puede coincidir un partido de Gobierno que ha estado recortando precisamente todo eso; y ustedes, que pertenecen a un partido también de Gobierno en el ámbito valenciano, curiosamente se suman a esta especie de orgía de pedir por aquí y pedir por allá. Yo creo que esto es muy demagógico, tiene un punto demagógico.

Lo que habría que hacer de cara al futuro es precisamente tener en cuenta que todo eso solamente va a tener un cauce de realización a través de los Presupuestos Generales del Estado, y es ahí donde hay que estar y es ahí donde hay que conjugar intereses, donde hay que ver lo que interesa, no a una situación concreta, sino al conjunto de los ciudadanos españoles y de las ciudadanas españolas. Y esta es la cuestión.

Yo no le acuso de nada, pero creo que hay un punto de demagogia en su planteamiento, un puntito de demagogia, y sería bueno reconocer la realidad, como hay que reconocer la realidad también de las puntualidades, porque resulta que nuestros trenes en la pandemia son puntuales en un 95 %, son puntuales. Otra cosa es la fiabilidad...

El señor PRESIDENTE: Señoría, tiene luego otro turno.

El señor ASENSI SABATER: Muchas gracias, señor presidente.

Queda dicho pues que me gustaría que hubiera unanimidad dentro del realismo y de lo que es posible realizar.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Asensi.

Para el turno de aceptación de las enmiendas, tiene la palabra el senador proponente.

El señor MULET GARCÍA: Veo correctas las enmiendas del Grupo Popular no porque sea el Grupo Popular ni porque estemos en un especie de cortejo. No sé qué paranoias tiene el Grupo Socialista hoy para verse completamente despechado, pero seguramente el problema lo tiene el Grupo Socialista de quedarse solo en la mayoría de las votaciones.

Yo sí veo demagógica la justificación. Reconocen que efectivamente en la mayoría de Europa sí que se han puesto más vagones. Aquí el problema es que se ha reducido la frecuencia, y eso es lo que pedimos.

Obviamente, entendemos la situación de pandemia que hay; entendemos que se puede paralizar una carretera, que no es urgente; que se puede paralizar una actuación del Ministerio de Transportes, que no es urgente; pero la gente tiene que ir a trabajar todos los días y tiene que utilizar el transporte público; los estudiantes tienen que ir a la universidad todos los días y tienen que utilizar el tren, y a esa gente no se le puede condenar a unos trenes con menos frecuencia, saturados y sin las más mínimas medidas de seguridad. Por tanto, demagogia es pensar que aquí estamos pidiendo una cosa por pedirla y por hacer daño o por puro oportunismo político. Estamos pidiéndola porque hay un problema real, y ante ese problema real proponemos una respuesta.

Y no sé si agoto el tiempo y paso al de portavoces, por economía.

El señor PRESIDENTE: Empezamos por orden en el turno de portavoces. Muchas gracias, senador.

Hemos entendido que no aceptan la enmienda socialista. (*Asentimiento*). Perfecto.

Pasamos al turno de portavoces.

¿Por el Grupo Parlamentario Mixto? (*Pausa*). No intervienen.

¿Por el Grupo Nacionalista en el Senado? (*Pausa*). Tampoco intervienen.

Por el Grupo Izquierda Confederal, tiene la palabra el senador Mulet.

El señor MULET GARCÍA: Y ya dejo de intervenir hoy. (*Risas*).

Intervengo un poco para acabar de dejar claro cuál es nuestro posicionamiento.

Pedimos eso, que se vuelva a la normalidad; obviamente a la normalidad económica no se puede llegar, la normalidad sanitaria no se puede dar, pero a reestablecer el servicio, por lo menos con la normalidad anterior, por lo que estaba comentando antes, porque hay un serio problema cuando ves los trenes actualmente cómo van. Y es una falacia intentar argumentar que no hay demanda; no hay demanda porque no hay oferta, como he explicado antes; la mayoría nos buscamos la vida para no coger el tren cuando no hay oferta; la mayoría de estudiantes que tienen que ir a las universidades se buscan alternativas, o van en vehículo particular o les lleva algún familiar. Y esa es la realidad que estamos sufriendo, y ante eso hay que responder, hay que responder como responde la mayoría de países europeos. ¿Cuál es? Apostar por el transporte público y con las garantías sanitarias. ¡Y qué mejor garantía sanitaria que el distanciamiento entre las personas usuarias! ¿Qué problema hay que un tren vaya vacío? Pues, bueno, es una inversión, como tantas inversiones estamos haciendo con dinero público durante esta pandemia, pero estamos hablando de gente que no tiene muchas veces más alternativa que coger el tren para ir a su lugar de trabajo o ir a estudiar, porque vale que no estamos en la normalidad, pero la inmensa mayoría de la gente que está trabajando tiene que ir a trabajar físicamente, muchísima gente. Las clases en las universidades se han recuperado, y en la mayoría de los casos tienen que ir a clase. Eso es lo que estamos proponiendo. Y los propios datos del ministerio —puedo aportar

luego respuestas parlamentarias— nos indican que durante los cinco últimos años ha sido un caos generalizado en toda la Comunidad Autónoma Valenciana especialmente, por centrarme únicamente en esta, que sé que es en todas; ha sido un caos: más incidentes, más paralizaciones, más retrasos. ¿Que no se quiere ver esta realidad? Pues bueno, entonces aquí nos dedicamos a conspirar, presentamos mociones que no tienen sentido, vivimos en una realidad paralela, como se decía antes. O sea, todos vivimos una realidad paralela menos el Partido Socialista.

Yo creo que una moción es una moción. Una moción sabemos que es simplemente mostrar la voluntad de la gente que estamos aquí, mostrar la preocupación por los usuarios, y como usuarios del servicio ferroviario pedir al Gobierno; sabemos que no es de obligado cumplimiento.

Hay cosas: nos tenemos que fiar de los tuits del ministro Ábalos, por ejemplo, cuando el Partido Socialista no cumple ni con los acuerdos de investidura. Nosotros tenemos acuerdos firmados con el Partido Socialista y no ha cumplido ninguno de los que estaba comprometido.

Por tanto, entiendo que la moción simplemente es mostrar el apoyo a la gente y mostrar la voluntad mayoritaria de esta Cámara, y pienso que las propuestas que hacemos son muy asumibles por todos. El matiz importante entre la propuesta alternativa que presentaba el PSOE es que se reincorporen de manera paulatina. Es más abstracto. ¿Quién decide lo que es paulatino y lo que no es paulatino? Tienen que ser los técnicos; entiendo que no es una decisión política. Nuestra petición dice que se restablezca la normalidad como mínimo al número anterior de trenes al estado de alarma, lo pedimos, y que sean los técnicos los que vean si es viable o no es viable. Que nosotros ya nos autocensuremos y nos pongamos mínimos cuando hay realmente un problema social de la gente que está usando el tren creo que es muy desacertado y más cuando, reitero, las mociones, incluso las que se aprueban, muchas veces son eso, declaraciones simbólicas que muestran nuestra preocupación y nada más.

Lamento que el Grupo Socialista continúe intentando hacer ver que todos estamos en una realidad paralela menos ellos. Seguramente es para hacérselo mirar.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador.

Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra el senador Argüeso.

El señor ARGÜESO TORRES: Gracias, presidente.

Voy a ser muy muy breve. Le adelanto al señor Mulet que vamos a apoyar esta moción porque entendemos que, además de sensata, realiza el diagnóstico real de lo que está sucediendo con el sistema ferroviario de nuestro país. Es cierto que se ha puesto en evidencia ahora con la crisis sanitaria cuál es la situación de los ferrocarriles, primero, porque ha bajado el número de frecuencias, y también ha bajado el número de usuarios, pero no ha ido en relación con la disminución del número de frecuencias.

Los que hemos sido diputados autonómicos sabemos lo que es sufrir el tren. Yo iba prácticamente todos los días desde Alicante a Valencia en Euromed o en el Talgo cuando lo cogía desde Murcia, y no era raro el día que había cancelaciones o simplemente llegaba tarde; era una cosa normal, con lo cual siempre tenías que coger un tren con bastante antelación precisamente para poder cumplir con las obligaciones parlamentarias que cada uno de nosotros tiene. El diagnóstico es que algo positivo que nos llevamos hoy de aquí es que vamos a conocer que efectivamente tenemos un sistema ferroviario que es bastante mejorable, por todas las cuestiones que hemos comentado.

En relación con lo que ha dicho nuestro compañero portavoz del Grupo Socialista de que ahora los trenes son bastante puntuales, ¡faltaría más que no fueran puntuales! fundamentalmente porque han disminuido las frecuencias y ahora no tiene que esperar un tren a otro hasta que pase, porque el otro sale cinco minutos más tarde y perdemos quince o veinte minutos en el trayecto, que luego no se puede recuperar porque hay que respetar el tren que viene del otro lado. Con lo cual, yo creo que una de las cosas positivas que nos vamos a llevar hoy es precisamente eso, el diagnóstico, y evidentemente, una noticia importante es la que nos ha comentado el compañero del PSOE, que el 7 de octubre va a haber cuatro AVE más de Castellón a Madrid. Estaremos vigilantes los que somos de la Comunidad Valenciana de si efectivamente se cumple o no se cumple y se lo recordaremos el 8 de octubre en caso de que no sea así.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

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

La señora VAQUERO MONTERO: Muchas gracias, señor presidente.

Simplemente entendemos que en esto de la oferta y la demanda poco a poco se tienen que ir dando pasos para que los servicios de transportes vayan volviendo a su oferta habitual, y no solo los de transporte ferroviario, también el resto de transporte colectivo, porque verdaderamente las personas que nos tenemos que mover y aquellos que tienen que estudiar o trabajar muchas veces tenemos que pernoctar en una ciudad sin necesidad porque es imposible hacer un trámite de ida y vuelta en el mismo día.

Por lo tanto, lo que le exigiremos al Gobierno es que, visto lo que ha dicho el señor Ábalos, se comprometa poco a poco a volver a los servicios que teníamos antes o incluso mejorarlos.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

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

La señora CASTEL FORT: Gracias, presidente.

En la línea de nuestra moción anterior, como no podía ser de otra manera, nuestro posicionamiento va a ser a favor. Lo que a nosotros nos sorprende es que estamos hablando de la prestación de un servicio de una empresa, que es Renfe, que debería cumplir un contrato de servicio público, puesto que estamos hablando de servicios de viajeros que ya están liberalizados y, por lo tanto, abiertos a la competencia, y si no presta correctamente este contrato, lo que deberían hacer es volver a licitar y abrir este servicio a la competencia de otras empresas, europeas o españolas.

En todo caso, al final estamos hablando de recursos públicos, de servicios públicos y de usuarios, que son los que acaban pagando el servicio, el mal servicio o el no servicio. Con lo cual, en fin, pongamos también el centro de atención donde debe estar, que es que la empresa Renfe no está prestando correctamente los servicios, ya sea poniendo más trenes o poniendo trenes más grandes.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senadora.

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

La señora PRADAS TEN: Gracias, señor presidente.

Por orden. Al Grupo Socialista, señoría, ¿no habíamos salido? ¿Pero no habíamos salido más fuertes, según ustedes? ¡Ojo! A ver si lo oye su presidente y le dice que está entrando en contradicción con lo que anunció el pasado mes de junio.

Y me hablan de nueva normalidad. No me gusta nada esto de la nueva normalidad, pero bueno, vayamos a su nueva normalidad, esto es: los estudiantes de la universidad de Castellón tienen que volver a sus clases, a las aulas, pero los trenes que llevan a los estudiantes a la Universitat Jaume I de Castellón no pueden volver, porque, claro, la nueva normalidad no contempla todavía que volvamos a las frecuencias de antes del estado de alarma.

Yo insisto: nos han eliminado 27 frecuencias Castellón-Valencia. ¡Es que son muchísimas! Es que hoy el compañero Artemi Rallo, con el que debato casi todos los viernes allí en Castellón sobre este y otros temas, nos decía: Es que, oye, el lunes nos van a devolver 9 frecuencias. ¡Ya está bien! ¿no? 9 no, 27 nos deben. Es que el día 7 de octubre va a haber 4 frecuencias de AVE a Castellón. ¡Claro! Pero es que se le ha olvidado decir al señor Rallo que hoy tenemos cero; es que nos las han quitado todas. Y esto también se lo digo al compañero de Ciudadanos, no es que haya 4 más, es que ahora tenemos cero; claro, tenemos 4 más porque es que ahora tenemos cero frecuencias.

Hablaba el Grupo Socialista de recortes, que si con el PP hubo recortes. Yo le cuento la experiencia en mi provincia. Gobernaba Rodríguez Zapatero, ¿le sonará, no?, el Partido Socialista, y su ministro Pepe Blanco ¿sabe lo que hizo con el AVE que llegó a Castellón con el Partido Popular, aunque ahora no lo tengamos? Metió el *power point* en un cajón, lo metió en el cajón y ahí estuvo años y años. Y tuvo que llegar el Partido Popular, tuvo que llegar Ana Pastor —es que antes ha hablado de Ana Pastor y de Íñigo de la Serna poniéndolos como los demonios dentro del Ministerio de Fomento—, pues llegaron estos ministros del Partido Popular y ejecutaron el AVE a Castellón, y el AVE llegó a Castellón con el Partido Popular, y ha sido el Partido Socialista quien nos lo ha quitado; está bien que ahora nos lo devuelva, pero ha sido el Partido Socialista quien nos lo ha quitado, el que nos ha quitado eso y todas las frecuencias que le he relatado. Por tanto, queremos volver a la normalidad de antes, a la normalidad que trajo el Partido Popular a mi provincia, no el Partido Socialista, no engañen a nadie.

Señor Mulet, vamos a apoyar la moción, y le agradezco que haya aceptado nuestras enmiendas, que yo considero que complementan la moción, que aunque nos parecía muy generalista, ciertamente vamos a apoyar; nos hubiera gustado que en el *petitum* se hubiera concretado algunas líneas, como las afectadas en la provincia de Castellón o en otras zonas de la Comunitat Valenciana, que sabemos que también las hay, pero vamos a apoyar la iniciativa.

Se lo he comentado antes; aquí se ha dicho —lo ha dicho usted también—: parece raro que el Partido Popular y Compromís lleguen a acuerdos. Yo esto ya lo he dicho en alguna otra ocasión en otras comisiones y en otras legislaturas: es que no es nada raro. ¡Vamos a ver! Si es que lo que hoy estamos pidiendo es del todo entendible, del todo oportuno, y el inoportuno, con todos los respetos, ha sido hoy el Grupo Socialista no apoyando estas iniciativas. Y por supuesto que estamos al lado también de que se consigan medios de transportes más ecológicos, seguros y sostenibles; también estamos en la sostenibilidad; a esta senadora lecciones de sostenibilidad no le tienen que dar muchas; le apoyo en eso también, señor Mulet.

Para finalizar, yo solo le doy un recadito para su jefa Oltra: que le tire un poco de las orejas al señor Puig por lo que estamos viendo hoy del Partido Socialista; lo digo porque el PSOE y Compromís son socios de Gobierno en la Comunitat Valenciana. Entonces, un tironcito de orejas, a ver qué pasa con el Partido Socialista aquí en la capital, que se olvida de los intereses de la Comunitat Valenciana y de la provincia de Castellón.

Yo solamente, para acabar, señor Mulet, le pido que hablen con sus socios de Gobierno allí en Valencia y que entiendan estas reclamaciones, que allí también son casi unánimes —tengo que decirlo— y aquí quieren que no prosperen. Afortunadamente, hemos visto que la anterior moción ha sido aprobada, y espero que esta también.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias.

Cierra el turno el portavoz del Grupo Socialista, senador Asensi.

El señor ASENSI SABATER: Muchas gracias, señor presidente.

Ya ve, señor Mulet, cómo le trata la portavoz del Grupo Popular, pero bueno, ese es un problema suyo.

El Grupo Socialista ha ido con la mejor de las intenciones al presentar sus enmiendas a su moción, con la mejor de las intenciones, porque estamos de acuerdo con el fondo del asunto; estamos de acuerdo con que hay que restablecer y mejorar el servicio ferroviario de este país, porque ustedes en su enmienda se refieren a toda España, no se refieren solamente a la Comunidad Valenciana, se refieren a toda España. Estamos de acuerdo con eso.

Fíjese usted que la única palabra que no acepta usted y por la cual se desmorona todo el acuerdo —por eso digo que hay un punto por su parte de cierta demagogia—, es el de progresividad, o sea lo restablecemos, pero ha de ser progresivo. Y no lo digo yo, es que la progresividad que se reclama en este caso viene dada por las circunstancias, viene dada por un real decreto, que además se aprobó antes de que usted presentara su moción, en el que se dice claramente que hay que ir ajustando la oferta y la demanda. No es cierto que la oferta vaya por delante de la demanda, eso se lo ha inventado usted; eso no es cierto, científicamente no es cierto. La demanda va siempre por delante de la oferta: la oferta puede ayudar, pero es que la oferta que se está haciendo ahora va por encima de la demanda, se anticipa a la demanda, o sea hay sistemas operativos para anticiparlo. Eso usted debería saberlo. En cercanías hay un 100 % de oferta; prácticamente un 100 % ahora mismo. Habrá menos frecuencias, pero la oferta es del 100 %, y en distancias medias está en más del 60 %, que con las novedades que hemos tenido estos días, se va a incrementar. ¿Es tan difícil entender esto? ¿Es tan difícil entenderlo? Yo creo que es fácil de entender, porque lo que hay que hacer es apoyar cuanto antes la posibilidad de mejorar la oferta en el caso de la Comunidad Valenciana. Yo soy usuario de los trenes. A mí me da vergüenza, se lo digo de verdad, ir de Alicante a Valencia en el tren que tenemos ahora; no me gusta; me gustaría que mejorara.

También le dirijo al señor senador —como me ha llamado compañero, yo a la recíproca, se lo digo también— que decía antes que en los trenes de alta velocidad, en el AVE por ejemplo, la mitad del vagón va vacío. ¿Sabe por qué? Pues parece ser que es para dejar un espacio libre por si alguien se pone enfermo. Es para eso. Pero bueno, son circunstancias lógicas de la pandemia y medidas que a veces pueden ser exageradas o no, pero son medidas basadas en criterios científicos.

Eso por un lado. No puedo entender cómo usted desmorona la posibilidad de un acuerdo —en el que además nos hemos esforzado, porque hemos querido también pactar en una transaccional sus enmiendas posteriores— por ese punto. ¿Cómo es posible? ¿Por qué? ¿Es que mañana por la mañana se va a

restablecer? ¿Es que no estamos todavía en una desescalada? ¿Es que no hemos de prestar atención a esa cuestión? ¿O aquí estamos en una situación de reyes magos y de todo es posible? Eso no es realista, eso no es realista. Y usted, que es parte de un Gobierno, debería saberlo, eso no es realista.

Entonces, ¿compartimos el objetivo? Sí, pero hemos de ser realistas a la hora de plantearlo, no demagógicamente; o sea tenemos que hacer un esfuerzo por saber qué haríamos si fuéramos Gobierno. Eso es lo que hemos de hacer, ir todos juntos en esta cuestión, que a todos nos interesa. No ir por tu cuenta, a ver si luego tus electores en tu tierra te alagan. Esto no es la cuestión. Todos estamos interesados en el tema, pero vamos a hacerlo bien, vamos a hacerlo conforme a la situación que se reclama. Y esa es la posición del Partido Socialista. No es ningún problema estar solo, es decir la verdad, lo que está ocurriendo.

¿Que hay un problema puntual de estudiantes, que, por cierto, en Alicante hay muchos también que vienen de muy lejos?

El señor PRESIDENTE: Senador, vaya terminando.

El señor ASENSI SABATER: Esto viene prácticamente de la debacle financiera de 2007, viene de los recortes que se han hecho y vienen de falta de inversión durante muchos años...

El señor PRESIDENTE: Senador, deber terminar.

El señor ASENSI SABATER: ... a pesar de que el país, en términos generales, ha avanzado en temas ferroviarios Pero seamos realistas.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador

El señor ASENSI SABATER: Y, por favor, no despreciemos tampoco las aportaciones que hacemos desde el grupo del Gobierno, no las despreciemos.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

— MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A ACELERAR LAS CESIONES DE TRAMOS DE CARRETERAS DE TITULARIDAD ESTATAL A LOS MUNICIPIOS, ACOMPAÑADAS DE UNA DOTACIÓN ECONÓMICA PARA ADECUAR LOS TRAMOS A LA CONDICIÓN DE URBANOS. (Votación).

(Núm. exp. 661/000072)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO IZQUIERDA CONFEDERAL (ADELANTE ANDALUCÍA, MÁS PER MALLORCA, MÁS MADRID, COMPROMÍS, GEROA BAI Y CATALUNYA EN COMÚ PODEM)

El señor PRESIDENTE: Pasamos a las votaciones de este quinto bloque. Votamos la primera moción de este bloque, por la que se insta al Gobierno a acelerar las cesiones de tramos de carreteras de titularidad estatal a los municipios, acompañadas de una dotación económica para adecuar los tramos a la condición de urbanos, con las dos enmiendas aceptadas del Grupo Popular. (El señor Lacalle Lacalle pide la palabra). Sí, señoría.

El señor LACALLE LACALLE: Señor presidente, solamente una cuestión. Simplemente recordar que de las dos que presentamos, una la retiramos y solamente ha quedado una enmienda, que es la que se ha incorporado en la votación.

El señor PRESIDENTE: Sí, gracias, la 54034. Perfecto. Con la inclusión de una enmienda. Votamos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 16; en contra, 12; abstenciones, 1.

El señor PRESIDENTE: Por tanto, se aprueba.

- MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO AL RESTABLECIMIENTO Y MEJORA DE LAS FRECUENCIAS DE TRENES DE LA SITUACIÓN ANTERIOR A LA PANDEMIA DE LA COVID-9. (Votación).
(Núm. Exp.661/000413)
AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO IZQUIERDA CONFEDERAL (ADELANTE ANDALUCÍA, MÁS PER MALLORCA, MÁS MADRID, COMPROMÍS, GEROA BAI Y CATALUNYA EN COMÚ PODEM)

El señor PRESIDENTE: Pasamos a votar la segunda moción de este bloque, moción por la que se insta al Gobierno al restablecimiento y mejora de las frecuencias de trenes de la situación anterior a la pandemia del COVID-19. Se incorporan las siete autoenmiendas y las dos aceptadas del Grupo Popular.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 17; en contra, 12.

El señor PRESIDENTE: Queda aprobada.

- MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL EJECUTIVO A FIRMAR UN ACUERDO CON EL GOBIERNO DE CANARIAS QUE PERMITA EL ABONO DE LA DEUDA PENDIENTE EN EL ANTERIOR CONVENIO EN MATERIA DE CARRETERAS CON CANARIAS.
(Núm. exp. 661/000016)
AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO NACIONALISTA EN EL SENADO JUNTS PER CATALUNYA-COALICIÓN CANARIA/PARTIDO NACIONALISTA CANARIO

El señor PRESIDENTE: Pasamos al debate del sexto bloque. Moción por la que se insta al Ejecutivo a firmar un acuerdo con el Gobierno de Canarias que permita el abono de la deuda pendiente en el anterior convenio, en materia de carreteras con Canarias.

Se han presentado dos enmiendas, una del Grupo Parlamentario Mixto y otra del Grupo Parlamentario Socialista.

Para la defensa de la moción, tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Nacionalista en el Senado, senador Clavijo.

El señor CLAVIJO BATLLE: Muchas gracias, señor presidente. Buenas tardes nuevamente a todos y a todas.

Voy a intentar hacer un resumen de una breve historia, porque me gustaría, si fuera posible, que, si bien es un asunto que atañe solo a Canarias, el resto de grupos nos echasen una mano.

En el año 2012, en plena crisis, Canarias tenía firmado con el Gobierno de España unos convenios de carreteras. ¿Por qué Canarias tiene unos convenios de carreteras específicos? Pues porque en Canarias no hay trenes, no hay autovías, no hay inversiones del Estado. Por lo tanto, la única posibilidad de invertir en un transporte que pueda servir para el transporte colectivo, como pueden ser las guaguas, al no tener trenes, al no tener autovías nacionales, gran parte de la inversión del Ministerio de Fomento en Canarias se iba para otros lados. A partir de una negociación en su momento con el Gobierno del Partido Popular, que luego se mantuvo con el Gobierno de Rodríguez Zapatero y se renovó otra vez con el Gobierno del Partido Popular de Mariano Rajoy y ahora también con el Gobierno de Pedro Sánchez, tenemos una partida en los Presupuestos Generales del Estado, todos los años fija, para que la comunidad autónoma pueda invertir esos recursos en las carreteras.

¿Qué ocurre? Durante los años de la crisis esos convenios se incumplieron; se incumplieron los convenios; no vinieron los recursos para Canarias; se tuvieron que ejecutar con esfuerzo de la comunidad autónoma algunas obras, otras no se pudieron; y nos obligaron a demandar al Gobierno del Estado en los tribunales. En el año 2017, el 22 de diciembre de 2017, el 19 de febrero, el 15 de marzo y el 26 de junio de 2018 se ganaron por el Supremo las sentencias en las que se obligaba al Estado a transferir esos recursos a Canarias.

En aquel momento todos éramos conscientes de que también estábamos saliendo de la crisis y se pudo negociar con el Gobierno saliente de Mariano Rajoy y después con el propio Pedro Sánchez de manera directa, que esa sentencia se ejecutase a lo largo del tiempo, porque no queríamos generar un grave problema al Estado de liquidez y de quebranto y porque si las carreteras estaban paradas, las podríamos ir haciendo. Esa negociación llegó a buen puerto hasta que, veinticuatro horas antes de la firma de ese acuerdo del vicepresidente del Gobierno de Canarias con el ministro José Luis Ábalos, nos dicen

que nos iban a quitar de esa sentencia el dinero de las obras que no se habían ejecutado y los intereses, y, por supuesto no lo firmamos. No lo firmamos porque era una pérdida de aproximadamente 300 millones de euros. Para que se hagan ustedes una idea, con los intereses estamos hablando de en torno a 1200 millones de euros que se le adeudan a Canarias.

El objetivo de esta moción —quiero que sus señorías lo sepan—, formulada con carácter constructivo, es que se firme la ejecución de las sentencias del Supremo con el Gobierno de Canarias, por otro lado, gobernado ahora por el Partido Socialista, no estamos gobernando los nacionalistas canarios, de tal forma que se pueda contemplar en los presupuestos de la Comunidad Autónoma de Canarias al menos una partida considerable para poder tener mejores recursos para los servicios públicos básicos y esenciales de la comunidad autónoma en un momento de necesidad. Ese es el objetivo de esta de esta moción y espero recabar su apoyo. Hay dos enmiendas, una del Partido Socialista y otra de la Agrupación Socialista Gomera. La del Partido Socialista me parece que tiene buena intención, pero si no tenemos el acuerdo no se van a poder contemplar en los presupuestos del 2021 de la comunidad autónoma, porque no lo vamos a poder computar como ingreso. Y en el caso de la enmienda de la Agrupación Socialista Gomera, diré que nos parece muy acertada porque le va a permitir a la comunidad autónoma poder destinar esos recursos no exclusivamente a carreteras, sino a aquello que la comunidad autónoma considere ahora más necesario, y repito que no estamos gobernando nosotros, que está gobernando el Partido Socialista con tres partidos políticos más en la Comunidad Autónoma Canaria.

Está hecho con toda la buena intención y creo que es algo que se le debe al pueblo canario y que no se le transfirió en un momento de muchísima necesidad, que fue en la anterior crisis. Espero que podamos sacar adelante entre todos esta moción porque, insisto, va en beneficio de Canarias en primer lugar, pero también de un Gobierno que es del mismo color, en este caso, que el que gobierna el Estado.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, senador.

A esta moción se han presentado dos enmiendas.

Para la defensa de la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra el senador Chinea.

El señor CHINEA CORREA: Gracias, presidente.

El objetivo de mi enmienda es lograr el apoyo a esta Cámara para avanzar en un compromiso que, señorías, no termina de concretarse. Se trata, señorías, de la transferencia y de los 500 millones de euros que el Estado adeuda a las islas por los incumplimientos del anterior convenio de carreteras. Es cierto que el ministro de Transportes o la ministra de Hacienda han asegurado abiertamente que próximamente se realizará dicha transferencia, pero en estos momentos, señorías, ante la incertidumbre sobre el futuro de los próximos presupuestos del Estado, necesitamos las máximas certezas para financiar los planes que ya están impulsando tanto el Gobierno de Canarias como los cabildos insulares y los ayuntamientos de las islas, para financiar las políticas sociales, los servicios públicos y la reactivación de nuestra economía.

Señorías, la prioridad es consensuar unas fórmulas que faciliten la transferencia de esos recursos al Gobierno de Canarias y que puedan también ser utilizados para el gasto social. Somos conscientes de que se trata de un procedimiento bastante complejo, señorías, pero la situación que vivimos actualmente requiere de soluciones extraordinarias, así que no estamos pidiendo recursos adicionales, solo reivindicando lo que nos corresponde, y esa es la intención de mi enmienda.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador.

Para la defensa de la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra su portavoz, el senador Morales.

El señor MORALES QUESADA: Gracias, presidente.

Nosotros hemos presentado una enmienda. Conozco al señor Clavijo y sé que la presenta en sentido positivo, pero, además, esto es una cosa que lleva dentro porque estaba él gobernando cuando también lo estaba el Partido Popular, que sorprendentemente esta tarde está aquí pidiendo y aprobándolo todo. Ustedes han sido Gobierno y me sorprende aún más lo que ha dicho la senadora, que reconoce que llegó el AVE a Valencia con la señora Ana Pastor y de la Serna, los mismos que quitaron de forma unilateral los fondos para el convenio de carreteras que estaba firmado, los mismos. Y le pongo un ejemplo, la carretera de La Aldea empezó a construirse en el 2009 con un proyecto de cuarenta meses. ¿Sabe cuándo se

terminó la carretera de La Aldea? En el 2017. ¿Por qué? Porque ustedes quitaron los fondos. Ustedes son los de los recortes, lo que pasa es que cuando están en la oposición parece que están en otro mundo. (*Rumores*).

Continúo con la defensa de la de la enmienda. El señor Clavijo sabe muy bien que tanto el Gobierno de Canarias como el Gobierno del Estado no han dejado de negociar ese dinero, que está aceptado y ganado por sentencia, y se está buscando la fórmula para resarcirlo. Por un lado, están 500 millones y, por otro lado, otros 500 millones, y saben que se ha llegado a un acuerdo y que se va a prorratear en el actual convenio en las anualidades que vengan *a posteriori*.

En nuestra propuesta de enmienda instamos al Gobierno a continuar trabajando, como hasta ahora, para alcanzar un acuerdo con el Gobierno de Canarias, como era voluntad y deseo del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y haberlo podido hacer a final de 2018, lo que permitía cumplir con los compromisos adquiridos y acatar la sentencia del Tribunal Supremo.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador.
Señor Clavijo, es su turno para aceptar o no las enmiendas.

El señor CLAVIJO BATLLE: En el primer turno me adelanto por economía de tiempo.

Efectivamente, yo entiendo la buena voluntad, como bien le he dicho al senador Fabián, de la Agrupación Socialista Gomera. Acepto su enmienda porque da la posibilidad de que el Gobierno de Canarias destine para lo que estime conveniente esos recursos, en servicios públicos básicos y esenciales.

Al senador don Ramón quiero decirle que entiendo el espíritu, pero, como el tiempo es importante, si no hay un documento o se cristaliza la forma en la que se van a transferir esos 500 millones de euros, el Gobierno de Canarias no los va a poder contemplar en los presupuestos de 2021, porque la Intervención General de la comunidad autónoma no puede poner como ingresos 500 millones de euros en un presupuesto que no se tiene formalizado. Por eso la prisa y me consta la buena voluntad. En su momento, efectivamente, a finales de 2018 no fue posible, pero porque nos querían quitar parte de los recursos y los intereses, pero yo creo que estamos en otro escenario, creo que tenemos que estar todos unidos y arrimar el hombro en un momento muy complejo para Canarias. La Comunidad Autónoma de Canarias ha bajado el doble, la caída del producto interior bruto ha sido el doble que la media nacional y va a haber serias dificultades para poder cuadrar las cuentas. Basta ver las corporaciones locales o el bloque REF, que conoce perfectamente el senador y que ha tenido una caída del 40 % de los ingresos, y creo que esos recursos son necesarios. Pedimos al menos que se difieran, como se acordó con una parte por el convenio de carreteras, que esos ingresos se difieran en dos o tres anualidades, pero eso será un tema a negociar entre el Estado y el Gobierno de Canarias. Pero ese compromiso tiene que estar firmado antes de que acabe el mes de octubre o noviembre para que pueda ser incluido en los presupuestos de la comunidad autónoma; si no, no va a ser posible. Si luego hay un acuerdo serán unos ingresos extraordinarios y se tendrá que llevar una ley de crédito al Parlamento de Canarias, pero es que si no, no va a ser. Por eso no se la voy a aceptar, sabiendo que la ha presentado con toda la buena intención.

El señor PRESIDENTE: Entiendo, señoría, que la primera enmienda la acepta y la segunda no. (*Asentimiento*).

Pasamos al turno de portavoces.

Por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra el senador Chinea.

El señor CHINEA CORREA: Gracias, presidente.

Señorías, yo no voy a entrar en un debate de lo que se pudo hacer, lo que se pudo haber hecho y no se hizo. La realidad es la que es y las cifras son las que son, y en estos momentos el Gobierno de España tiene una deuda con el Gobierno de mi tierra, con el Gobierno de Canarias, que, señorías, se debe abonar cuanto antes, tanto los 500 millones de euros, por un lado, como la partida que corresponde a la sentencia judicial, así de simple. Todos los senadores y senadoras que representamos a Canarias, como bien ya dijo el senador Clavijo, debemos permanecer unidos y unidas en una reivindicación que es justa y necesaria, y como comentaba en mi primera intervención, no estamos reclamando, señorías, recursos adicionales, se trata simplemente de una partida que ya tenía que haber sido transferida a Canarias.

Señorías, estamos viviendo en una situación muy complicada, y si es complicada en el territorio peninsular lo es más aún, si cabe, en los archipiélagos y en las ciudades de Ceuta y Melilla. El gasto público se ha disparado y los ingresos continúan desplomándose y vamos a necesitar contar con todos los recursos necesarios para que todas nuestras administraciones públicas canarias dispongan de los fondos

que le permitan atender en primera mano y en primera necesidad a todas las personas más vulnerables de las islas. Señorías, necesitamos también disponer de esa financiación, una financiación que servirá para garantizar los servicios públicos que ahora mismo amenazan con mermar si no somos diligentes.

Por eso, les pido a todos y a todas que actuemos con sensatez y honestidad con una tierra, señorías, que va a sufrir más que ninguna otra del Estado las consecuencias de esta crisis que va a seguir implacable con los territorios que menos recursos tienen, como es el caso de Canarias. Unidad, unidad y otra vez unidad es lo que nos exigen los ciudadanos y ciudadanas de este país, y espero que en esta moción seamos todas y todos capaces de anteponer el interés general a las batallas de los partidos, que en nada contribuyen a solucionar los gravísimos problemas con los que tendremos que lidiar, desgraciadamente, los próximos años.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador.

Senador Clavijo, es su turno de portavoces.

El señor CLAVIJO BATLLE: Muchas gracias, señor presidente.

Voy a resumir porque yo creo que se ha dicho todo. Quiero agradecerle la enmienda y el apoyo al senador de la Agrupación Socialista Gomera, y también pedir el apoyo de la Cámara. Como he dicho anteriormente, por una sentencia injusta, en lo peor de la crisis los recursos no vinieron, las obras estaban adjudicadas, estaban abiertas y generaron mucha complejidad porque cerrar una obra implicaba indemnizar a la contrata, mantenerla abierta bajando el ritmo de trabajo implicaba revisiones de precios complementarios y contradictorios, en fin, lo que probablemente todos ustedes sepan, y en un momento en el que además la Comunidad Autónoma de Canarias estaba con una tasa de desempleo por encima del 35 %. Por eso, al final, desgraciadamente, tuvimos que reclamarlo en los tribunales y se ganó en el Tribunal Supremo; se ganó a mediados del año 2018 y estamos a finales de 2020 y esa sentencia no se ha ejecutado. Creo que es de justicia que al pueblo canario le lleguen esos recursos y también creo que, con solidaridad, es importante negociar con el Estado, pero llevamos casi dos años esperando que esa negociación llegue. Por lo tanto, no podemos dilatar más esta situación y hay que instar al Gobierno para que, de manera inmediata, o ejecute y acate la sentencia o alcance un acuerdo con el Gobierno de Canarias para que esos recursos lleguen a Canarias. Es más, fueron incluso computados como superávit por la actual ministra María Jesús Montero, 500 millones de euros que nunca fueron transferidos a la comunidad autónoma. Es decir, que el colmo ya fue cuando en la liquidación de los presupuestos de 2018 se nos computaron los 500 millones de euros del principal de la sentencia cuando el dinero no había sido transferido a la comunidad autónoma —estamos hablando de finales de 2018—, simplemente para inflar un superávit y cumplir con los criterios de ajuste que marcaba la Unión Europea.

Por lo tanto, entendemos que es el momento de que el Gobierno de España cumpla. Insisto, va a cumplir y se van a beneficiar todos los canarios, y no es precisamente la formación política a la que yo pertenezco la que va a gestionar esos recursos que van a venir a Canarias en un momento de dificultad, será un Gobierno, en este caso, presidido por el Partido Socialista. Por lo tanto, espero y deseo que podamos contar con el apoyo unánime de esta Cámara y, por lo menos, con el del Partido Socialista.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador.

¿Grupo de Izquierda Confederal? (*Denegaciones*).

¿Grupo Ciudadanos? (*Denegaciones*).

¿Grupo Parlamentario Vasco? (*Denegaciones*).

¿Grupo Esquerra Republicana? (*Denegaciones*).

Por el Grupo Popular, tiene la palabra su portavoz.

El señor RAMOS ACOSTA: Muchas gracias, señor presidente.

Señor Clavijo, le adelanto nada más empezar que mi grupo votará a favor de la moción que hoy usted presenta aquí.

Si algo me prometí a mí mismo es que jamás en mi vida votaría en contra de algo que beneficie a mi tierra, a las islas Canarias. Es de justicia, y nunca mejor dicho, porque así lo dice el Tribunal Supremo, que el dinero para las carreteras le corresponde a Canarias, y así debe ser.

Pero para ser justos, señor Clavijo, y que conste en acta hoy en esta comisión, hay que relatar una serie de hechos que usted no ha relatado y que ocurrieron esos años, para que los que nos ven desde

sus casas puedan entender por qué el Partido Popular no pudo cumplir ese compromiso durante esos años. Aún recuerdo, antes de entrar en la Moncloa Mariano Rajoy, las reuniones previas con el Partido Socialista Obrero Español, que juraba y perjuraba que el déficit se situaba en el 6 % —y todos sabemos que no fue así, que era el 9 %—. El Partido Popular recibió en aquellos años una herencia del Partido Socialista brutal, un pufo en el déficit de 25 000 millones, se habían gastado 90 000 millones más de lo que ingresábamos; un pufo financiero de 62 000 millones de euros, que obligó a pedir una inyección en nuestro sistema financiero sin precedentes. Un pufo sanitario de 16 000 millones, pasando de 3000 millones en 2013 a 16000 millones en 2011. Un pufo en infraestructuras, que es lo que no ocupa en esta comisión, de 20 730 millones. Un pufo eléctrico de 24 000 millones de euros. Un pufo en las empresas públicas de 56 000 millones de euros. Un pufo descontrolado en el pago a proveedores —solo para que se hagan una idea, sepan que se tardaban 525 días en pagar las facturas sanitarias—. Un pufo en las cifras de paro, que alcanzó el 21 %, estos señores enviaron al paro a 3 millones de personas. Un pufo en las pensiones, que nos las encontramos absolutamente quebradas y congeladas. Hay más pufos, pero no tengo tiempo.

Con lo que le acabo de relatar, señor Clavijo, queda claro que no fueron unos años fáciles para el Partido Popular. El Gobierno actual ahora mismo lleva dos años y medio en el Gobierno; muy buenas intenciones, fotos, reuniones, pero no paga, y lo ha podido hacer antes de esta pandemia y de la crisis que vamos a sufrir. Recuerde, señor Clavijo, y usted lo sabe de primera mano, estaba allí, que los presupuestos hoy en vigor, aprobados por el Partido Popular en el 2018, fueron los mejores de toda la historia para nuestro archipiélago, las islas Canarias, y ahí están los números. No tendremos esa misma suerte con los que están negociando estos señores ahora, que ya le adelanto que van a maltratar a Canarias. En el primer intento, con lo que intentaron aprobar en febrero del 2019, le quitaban a Canarias 300 millones de euros.

Votaremos a favor de esta moción porque es buena para Canarias, pero le adelanto que no se fíe, señor Clavijo, del Partido Socialista, porque todos, absolutamente todos los pufos que yo le acabo de relatar aquí, estos señores los están repitiendo exactamente igual.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

Para terminar este turno de portavoces, tiene la palabra el senador Morales Quesada.

El señor MORALES QUESADA: Me he quedado bastante sorprendido con las cosas que se han dicho. Hoy vamos a sacar la bandera de a ver quién es más canario o menos canario. Creo que ninguno va a ser menos canario o más canario. Quien les habla viene también aquí a defender los intereses de su tierra, pero me hubiese gustado, señor Ramos, verlos defender Canarias cuando los ministros del Partido Popular recortaron de manera unilateral el convenio de carreteras. Quizá no hubiésemos estado debatiendo esto si entonces... (*Rumores*). Usted puede hablar aquí de todos los pufos que quiera, pero quienes recortaron de manera unilateral fueron la señora Ana Pastor y el señor De la Serna, que luego fue a darse unas cuantas vueltas por allí cada vez que se ponía un tramo de alquitrán o se colgaba una farola. Pero realmente todos sabemos quién quitó el convenio actual —y a lo mejor no deberíamos estar hablando de este tema aquí—, y de hecho no hubiesen existido esas sentencias si ustedes hubiesen cumplido con lo que estaba firmado y pactado.

En ese sentido, quiero comentar —y lo anuncio— que no vamos a apoyar la moción, y no soy menos canario que ustedes, y explico por qué. Si hay alguien que ha apostado y que ha sacado adelante el convenio de carreteras ha sido el Partido Socialista —como bien decía antes— en 2018, después de varias negociaciones, cuando se aprobó el actual convenio por 1200 millones. Sé el trabajo que está haciendo el Gobierno de Canarias. Bastantes proyectos que estaban parados por falta de financiación o por falta de algunos proyectos ya están en marcha; proyectos tan decisivos como es la segunda fase de la carretera de La Aldea o el cierre del anillo insular en la isla de Tenerife, primordial para la conectividad porque, como decía antes en la defensa de la otra moción, desgraciadamente, nuestro único medio de transporte es el coche. Hago también un relato de lo que ha pasado. En diciembre de 2018, el 21 de diciembre, se autorizó la celebración del convenio de carreteras, que se aprobó con 1200 millones. Pues bien, en 2006 el Ministerio de Transportes propuso pasar 101 millones a 2021 con una adenda, que sería una tercera adenda para prorrogar hasta diciembre de 2021 esos 101 millones. En cuanto al resto de los importes, se entendía que se iban a incluir —como dije antes— en el convenio suscrito. A día de hoy les puedo confirmar que los 500 millones que estaban como superávit van a estar en el presupuesto del Gobierno de Canarias de 2021 como ingreso para lo que sea menester —como bien decía el senador de la Agrupación Socialista Gomera—, para las necesidades que ahora mismo estamos teniendo en Canarias.

Esos 500 millones van a estar dentro del presupuesto de 2021 porque hay un compromiso de inversión entre el PSOE y Nueva Canarias que contempla que esos 500 millones se tienen que utilizar. Así ha sido, y así se está cumpliendo y se está negociando. Por eso la propuesta de nuestra enmienda es que se siga negociando, porque no estamos hablando de que haya voluntad o no, estamos hablando de buscar la fórmula legal, pero van a estar. Los otros 500 millones, que son los de la sentencia, no se van a perder. Para esos 500 millones existe el acuerdo de prorrogarlos en las diferentes partidas del actual convenio, que va del año 2018 a 2027. Reconocemos todos, porque está en una sentencia, que hay un dinero y el Gobierno en ningún momento, ni la ministra de Hacienda ni el ministro de Transportes, lo han negado; lo han reconocido. Se está trabajando desde que se llegó a este ministerio para buscar una solución, para transferir esos fondos porque nos pertenecen de forma justa y de forma legal.

No podemos aprobar esta moción y no porque nos parezca oportunista, ya que, como le decía antes al señor Clavijo, él gobernaba cuando sucedió esto. Supongo que está en su haber buscar una solución y es muy loable, pero los actuales gobiernos que gobiernan en Canarias por un pacto de cuatro: Agrupación Socialista Gomera, Nueva Canarias, Unidas Podemos y el Partido Socialista, no han dejado de reclamar lo que le pertenece a Canarias y el Gobierno estatal no ha dejado de reconocer que esto nos pertenece. No me siento menos canario por votar en contra de esto hoy; no me siento menos unido, todo lo contrario, yo también estoy aquí para defender los derechos de los canarios. Como sé que el Gobierno de Canarias y el Gobierno del Estado están buscando una solución, vamos a dejarlos que sigan y busquen una solución. En el próximo presupuesto de 2021 van a estar estos 500 millones que estamos reclamando, y los otros están asegurados para 2028, y va a ser favorecedor para los proyectos que se están ejecutando ahora mismo en las carreteras de Canarias, en todas las islas. Ahora mismo hay dos importantes, en Fuerteventura, en La Palma, en El Hierro, pero en todas las islas hay proyectos y van a salir adelante porque hay un compromiso de este gobierno. Si alguien está comprometido con Canarias ha sido el Gobierno socialista de Pedro Sánchez desde que llegó; otros no podrán decir lo mismo. Hoy están en la oposición; es libre votar, pero lo bueno es que quedará escrito en el *Diario de Sesiones* y dentro de unos años a lo mejor recordaremos estas palabras y les sacaremos los colores.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador.

Pasamos a la votación de esta moción por la que se insta al Ejecutivo a firmar un acuerdo con el Gobierno de Canarias que permita el abono de la deuda pendiente en el anterior convenio en materia de carreteras con Canarias.

Se vota la moción con la aceptación de la enmienda del senador Chinaea.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 13; en contra, 12; abstenciones, 3.

El señor PRESIDENTE: Queda aprobada.

— MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A APROBAR LA DECLARACIÓN DE LA OBLIGACIÓN DE SERVICIO PÚBLICO (OSP) DE LA RUTA MARÍTIMA QUE SE PREVÉ IMPULSAR PARA ENLAZAR LAS ISLAS DE LA GOMERA, EL HIERRO Y LA PALMA (SANTA CRUZ DE TENERIFE).

(Núm. exp. 661/000029)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

El señor PRESIDENTE: Pasamos al séptimo bloque. En primer lugar, Moción por la que se insta al Gobierno a aprobar la declaración de la obligación de servicio público de la ruta marítima que se prevé impulsar para enlazar las islas de La Gomera, El Hierro y La Palma.

Para la presentación de la moción, tiene la palabra el senador Chinaea.

El señor CHINEA CORREA: Gracias, presidente.

Señorías, la propuesta que les planteo a través de esta moción es hoy más necesaria que nunca, más que cuando las registré el pasado 17 de enero de este año. Señorías, la pandemia del coronavirus nos ha supuesto no solo una crisis sanitaria sin precedentes, sino un durísimo revés social y económico que nos obliga a contener los efectos devastadores sobre el empleo y las empresas, pero también a repensar nuestro futuro a corto, medio y largo plazo. Tenemos que explorar nuevas oportunidades para ofrecer

nuevas salidas a las miles de personas y empresas que se van a ver afectadas por una crisis que va a ser muy larga. Como en todas las crisis, los más golpeados son siempre los más débiles, los que de menos recursos disponen. Este es el caso de las tres islas Canarias a las que me voy a referir en esta iniciativa parlamentaria.

Señorías, el Gobierno de Canarias, en colaboración con los cabildos insulares de La Gomera, de La Palma y de El Hierro —las denominadas islas verdes—, está trabajando en una propuesta para impulsar un triángulo marítimo que enlace y unas estos tres territorios, que son los menos poblados de las islas, para facilitar la movilidad de sus residentes, la economía, el turismo y avanzar en el equilibrio y la cohesión social. Las islas verdes constituyen en Canarias el mayor ejemplo de lo que hoy conocemos como la España vacía o la España vaciada. Son islas estrechamente vinculadas al sector primario y con un sector turístico incipiente, pero muy pequeño. Y como en el territorio peninsular más castigado por la despoblación, el principal déficit que les impide crecer y desarrollarse es el transporte. La apertura de esta ruta marítima sería un aliciente no solo para el mercado interno, sino también un atractivo para el sector turístico. Sin embargo, con los datos que hoy poseemos sobre el tráfico de pasajeros entre esas islas —todas pasan a través del puerto de Los Cristianos, en la isla de Tenerife— nos enfrentaríamos a un estadio inicial, a una línea que necesariamente precisaría de una obligación de servicio público para poder iniciar su andadura bajo el paraguas y el amparo de las compensaciones económicas. Esa capacidad —como describo en esta iniciativa parlamentaria— compete al Gobierno de España y la Unión Europea. Los técnicos, que llevan años trabajando en esta idea, sostienen que es muy difícil precisar cuántos viajeros podrían moverse en esta ruta; sin embargo, confían en que su simple reapertura suponga un salto importante respecto a los datos actuales que, como comentaba antes, no son del todo orientativos porque corresponden a aquellos pasajeros que se mueven entre estas tres islas necesariamente con una escala en el puerto de Los Cristianos, en la isla de Tenerife.

Señorías, espero contar con el apoyo de todos los grupos parlamentarios a una iniciativa que va a necesitar el apoyo y la implicación de todas las administraciones públicas, desde los cabildos insulares, pasando por el Estado y siguiendo por la Unión Europea para que sea un proyecto viable. Necesitamos explorar nuevas opciones, abrir nuevas rutas, para permitirles que sigan desarrollando sus vidas en sus lugares de residencia y que estas personas no se vean obligadas a emigrar. Ese es el objetivo y la filosofía de una iniciativa que ya es una realidad en otros archipiélagos europeos. Les pongo un ejemplo; en el caso de las islas Azores existe una obligación de servicio público, y es un archipiélago que presenta unas características más o menos similares a las nuestras. Por ello, señorías, les pido que se sumen a esta propuesta con su voto favorable.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Esta moción, solamente tiene una autoenmienda.
Tiene un minuto.

El señor CHINEA CORREA: Gracias, presidente.

Seré muy breve porque ya he hecho alusión en mi primera intervención a que hoy es más importante que nunca que esta iniciativa sea aprobada.

Señorías, las islas de La Gomera, La Palma y el Hierro han perdido una parte importante de su población en las últimas décadas. Estas islas conocen muy de cerca los efectos de las migraciones masivas en busca de un futuro mejor al otro lado del Atlántico, en las Américas. Muchos de los jóvenes herreños, gomeros y palmeros no regresan a sus islas de origen después de acabar sus carreras universitarias en Gran Canaria, en Tenerife o en la península, ni tampoco lo hacen aquellos que buscan su salida laboral, que no encuentran en estos tres territorios. Señorías, nuestra obligación es luchar para revertir la curva poblacional decreciente en estos territorios.

Esta ruta que hoy les propongo no es la panacea ni la solución a todos los problemas, pero sí es un paso importante, señorías, para que exista un punto de inflexión en estas tres islas; tres islas con un altísimo valor paisajístico, con numerosos espacios naturales protegidos, con parques nacionales en los que habitan especies que son únicas en el planeta. Necesitamos seguir protegiendo y garantizando este paisaje, pero esto solo será posible si garantizamos un futuro a quienes tratan de trabajar para conservarlo.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Pasamos al turno de portavoces.

El señor BERNABÉ PÉREZ: Perdón, señor presidente, para una cuestión de orden tecnológico.

Se nos ha informado de que desde hace horas no se está emitiendo la sesión por los medios de reproducción digital del Senado. Esto está ocasionando problemas, porque no se están grabando las intervenciones; no están apareciendo los vídeos de las intervenciones. Rogamos a la Presidencia que, por favor, se dirija a los servicios técnicos de la Cámara para que se reponga cuanto antes el circuito de televisión y que a la mayor brevedad se cuelguen los vídeos de las intervenciones. Hoy se están aprobando aquí cosas muy importantes y no está quedando constancia en medio digital alguno.

Perdón por la interrupción, pero es un tema importante para nosotros.

El señor PRESIDENTE: Constancia va a quedar cuando existe un *Diario de Sesiones*.

El señor BERNABÉ PÉREZ: Entiéndame, señor presidente.

No estamos dudando del *Diario de Sesiones* ni del magnífico trabajo que se realiza en esta casa. Todos tenemos una actividad pública que se tiene que dar a conocer, y si hay un servicio digital de televisión, tiene que estar funcionando. Eso lo dice el Reglamento de esta Cámara, no me lo estoy inventando yo esta tarde.

Ya sabemos que, por supuesto, no es culpa del señor presidente, pero rogamos a la Presidencia que se den las instrucciones a los servicios de la Cámara para subsanar esta cuestión a la mayor brevedad posible.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Perfecto.

Tiene la palabra el senador China.

El señor CHINEA CORREA: Gracias, presidente.

La verdad es que es difícil intervenir en un turno en el que, en teoría, debería responder a los otros grupos parlamentarios que se encuentran aquí presentes, pero no me queda otra opción que encadenar tres intervenciones consecutivas.

He reservado este turno para responder —entre comillas— al Grupo Socialista, que ayer me comunicó su intención de no apoyar esta iniciativa porque, según ellos, es un asunto que compete al Gobierno de Canarias. Señorías, sus argumentos no son correctos. Las competencias en materia de transporte marítimo interinsular sí corresponden a la Comunidad Autónoma de Canarias, pero la declaración de una obligación de servicio público es una iniciativa que debe impulsar necesariamente el Gobierno del Estado y que debe contar también necesariamente con el aval de la Unión Europea, por si afecta o no a la libre competencia.

El Gobierno de Canarias lleva trabajando en esta iniciativa más de dos años. Me consta que tanto el anterior Gobierno, cuyo presidente nos acompaña en esta Comisión, como el actual Gobierno de Canarias han dado pasos para que esta propuesta, que cuenta con el aval de los cabildos insulares de estas tres islas, El Hierro, La Gomera y La Palma, sea por fin una realidad.

Señores del Grupo Socialista, sin el apoyo del Gobierno del Estado esta iniciativa está abocada al fracaso, por una cuestión muy sencilla: sin su aval y sin su mediación ante las autoridades comunitarias es totalmente inviable. Así que les invito a que reflexionen sobre su voto y que sumen; que sumen como senadores canarios y del resto del país, y que no resten en una lucha en la que estamos unidos hombres y mujeres que vivimos en estas tres islas, La Gomera, El Hierro y La Palma, cuyo futuro inmediato es mucho más sombrío que en el resto del Estado.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador.

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

El señor CLAVIJO BATLLE: Gracias, señor presidente.

Quiero empezar agradeciendo el apoyo de los grupos a la iniciativa anterior. No sé si procede reglamentariamente, pero quiero darles las gracias porque para Canarias es muy importante. Así que gracias de verdad por haber contado con su apoyo o con su abstención, que también ha permitido que saliese adelante, en asuntos que afectan solo a Canarias.

En segundo lugar, vaya por delante el apoyo a la iniciativa presentada por el senador Fabián China. Son unas islas que, por sus condiciones naturales, no se abrieron al turismo masivo, como Lanzarote, Fuerteventura o las dos principales islas, Gran Canaria y Tenerife. Efectivamente, a lo largo de los últimos

años, frente a un incremento de casi el 20 % de la población en Canarias, en esas islas se ha producido el efecto contrario.

Aquí hablamos mucho de la España vaciada. Pues, en Canarias, estas tres islas son la Canarias vaciada. Son islas en las que la actividad económica ha estado centrada en la agricultura, básicamente, y en los servicios públicos, y la gente joven no encuentra, como ha dicho el senador Fabián China, una oportunidad de trabajo; no encuentran una oferta para desarrollarse profesionalmente, y ni siquiera encuentran un mercado donde poder llevar a cabo una iniciativa empresarial.

En esas islas el 97 % de lo que se consume entra y sale por los puertos, por los barcos. De ahí la importancia, no solo para el tráfico de pasajeros, sino para el tráfico de mercancías, de poder conectar esas tres islas, de tal forma que se pueda generar un mayor volumen de mercado o una mayor masa crítica que le dé más oportunidades para desarrollar proyectos empresariales o vitales.

Por eso, como bien ha dicho, está en la estrategia que se ha marcado el Gobierno de Canarias, y se ha trabajado. No estamos hablando de una gran cantidad de recursos económicos, sino, como mucho, de un 1,5 millones de euros al año, y me parece mucho. Es una cantidad, por tanto, que estoy convencido de que el Gobierno de Canarias pondría incluso de sus propios presupuestos si fuese necesario o, al menos, así estábamos dispuestos a hacerlo y estamos dispuestos a apoyarlo desde la oposición en la actualidad. Pero esa obligación de servicio público puede ser el día y la noche en un momento muy complicado para esa población. En las tres islas no llegan a 100 000 habitantes, cuando el archipiélago tiene 2 200 000; hay un grado de concentración de la población en las dos islas más pobladas y más grandes. En este caso, la obligación de servicio público consideramos que es absolutamente imprescindible.

Por eso tiene no solo la felicitación por la iniciativa, sino también el amparo de una Ley de islas verdes, que está aprobada por el Parlamento de Canarias. Vaya por delante nuestro apoyo, y esperemos que pueda salir también, porque, insisto, puede suponer el ser o no ser de muchos ciudadanos, pero también de mucha gente joven, que se va a ver obligada a irse de su isla natal porque no tiene oportunidades.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, senador.

¿Por el Grupo Parlamentario Izquierda Confederal, desean intervenir? (*Denegaciones*).

¿Por el Grupo de Ciudadanos, desean hacer uso de la palabra? (*Denegaciones*).

¿Por el Grupo Vasco, quieren intervenir? (*Denegaciones*).

Por el Grupo de Esquerra Republicana, tiene la palabra el senador Picornell.

El señor PICORNELL GRENZNER: Señor presidente, intervendré muy brevemente.

Nosotros entendemos perfectamente las dificultades para unas islas tan pequeñas. Entendemos el hecho insular, el de la doble insularidad y hasta el de la triple insularidad. Nosotros sufrimos la triple insularidad, por ejemplo, en Formentera. Por lo tanto, entendemos dichas dificultades.

Nosotros también pedimos una OSP para la ruta Menorca-Barcelona, que también encontró la negativa del Gobierno del Estado español. Por lo tanto, sabiendo cómo cuesta mejorar las condiciones de vida en estas islas y porque también hemos hecho una petición similar, vamos a dar nuestro apoyo a la moción.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador.

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

El señor RAMOS ACOSTA: Gracias, señor presidente.

Para un archipiélago fragmentado y ultraperiférico como Canarias, la conectividad aérea y marítima es clave, es vital, fundamental para nuestro desarrollo económico y social. El propio Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana define la obligación de OSP como cualquier obligación impuesta a los servicios aéreos regulares entre un aeropuerto de comunidad y otro que sirva a una región periférica o en desarrollo, o en una ruta de baja densidad cuando dicha ruta se considere esencial para el desarrollo económico y social de la región. La obligación solo se impondrá cuando sea necesario garantizar unos servicios que cumplan determinados requisitos en materia de continuidad, regularidad, capacidad y precios, que las compañías aéreas no asumirían si únicamente tuvieran en cuenta su interés comercial. Esto es lo que ocurre en estas islas llamadas islas verdes. La obligación de servicio público responde a la necesidad económica y social de facilitar la movilidad de los ciudadanos residentes en unos territorios fragmentados para los que el transporte aéreo y marítimo es un modo de transporte único.

Por eso, el Grupo Parlamentario Popular hoy vota sí a esta moción que trae al Senado el senador Chinaea. No solo es nuestro deber, sino que es nuestro compromiso firme con Canarias. Que nadie se equivoque, a Canarias, nadie, absolutamente nadie, le hace un favor o le regala algo. Nadie nos mima más de la cuenta por aprobar una iniciativa de este tipo. Canarias no tiene el derecho y el reconocimiento gracias a nadie de los que estamos aquí, sino gracias al Régimen Económico y Fiscal, más conocido como el REF. No queremos limosnas de ningún Gobierno central. Los canarios vivimos a 2000 kilómetros de la capital de España. Sabemos lo que significa vivir lejos de la Península, y por eso sabemos también lo que nos cuesta movernos entre islas y lo que cuesta trabajar en Canarias si tu empresa, por ejemplo, presta servicios a las ocho islas canarias.

En el Partido Popular siempre, absolutamente siempre, nos van a encontrar con la mano tendida si lo que hay que defender son los intereses generales de todos los canarios. No vamos a permitir que ningún Gobierno de España maltrate a nuestro archipiélago como, por ejemplo, hizo el ministro Escrivá la semana pasada, que faltó el respeto absolutamente a Canarias. Merecemos estar mejor conectados, sin tener la sensación de estar pidiendo un favor, y por eso vamos a apoyar esta moción. A Canarias se la respeta y se le da lo que le corresponde.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, su portavoz tiene la palabra.

El señor MENESES ROQUÉ: Intervengo en nombre del Grupo Socialista. Mi nombre es Pedro Anatael Meneses, soy senador por Tenerife. Antes no lo expresé, lo expreso ahora y, de alguna manera, quiero explicitar a sus señorías algo que quizá nos lleva a cierta confusión.

En primer lugar, quiero que sepan que la moción presentada por el compañero y amigo Fabián Chinaea, es una propuesta ilusionante que, evidentemente, cuenta con el apoyo —no podría ser de otra manera— del Grupo Socialista, porque, además, entendemos que Canarias necesita establecer ciertas líneas. Yo, dentro del sector, he sido director general de Marina Mercante y, por tanto, tengo algunas competencias en este sentido y sé cómo funciona el sistema. Deben saber que hay unas normas establecidas que hay respetar. Decía que tiene mi apoyo —el mío particular y el de mi grupo— precisamente para este proyecto, porque es un proyecto ilusionante para Canarias y, concretamente, para tres islas, las llamadas islas verdes, La Palma La Gomera y El Hierro.

Todos conocen que para poder establecer una línea regular o una línea marítima, con transporte de mercancías y pasajeros, que es lo que se pretende y lo que suele hacerse en la navegación de cabotaje interinsular en Canarias, es fundamental poder dar este servicio dentro de las normas europeas —aquí se ha hablado de Europa y de normas comunitarias—. Podrían sacarse estas líneas libremente y podrían funcionar. Pero ¿qué ocurre? Que no son líneas rentables, son de muy baja rentabilidad y, por tanto, no es posible llevarlas a término.

Existen otros intereses que no tienen rentabilidad económica, sino rentabilidad fundamentalmente social y otro tipo de rentabilidades, y habría que sacarlos a través de lo que es conocido por todos como la obligación de servicio público, porque, de no hacerlo así, la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia no lo permitiría. Para sacar este tema hay que entender algunas pautas.

En primer lugar, en Canarias está gobernando el Partido Socialista con tres partidos más, uno de ellos es Asamblea Gomera, precisamente el promotor de esta moción. Por otra parte, está Nueva Canarias y, además, está Unidas Podemos. Somos cuatro los partidos que estamos gobernando en Canarias. La Presidencia la tiene —para quien no lo conozca— el Partido Socialista, y estamos trabajando en una situación de grandísima dificultad debido a la COVID, y por encima de todo, en estos momentos lo que estamos intentando, ya no desde el Gobierno de la nación, sino también desde el Gobierno de Canarias, es superar esta situación sanitaria que tenemos, que nos está llevando por la calle de la amargura.

Este proyecto, efectivamente, se podría llevar adelante, pero ¿cómo? Cuenta con el apoyo, como es lógico —no podría ser de otra manera—, no ya de la Administración central, de este Gobierno, del Gobierno socialista, sino además del Gobierno canario, y por ahí es por donde habría que tramitar evidentemente este tema.

¿Y por qué digo esto? Lo digo porque estoy viendo ciertas maniobras extrañas, y esto no es casualidad ni entra dentro de lo casual. Resulta que el Partido Popular, por ejemplo —y no hay más que ver programas y cierta prensa— está hablando permanentemente de presentar una moción de censura en Canarias, y además también está Coalición Canaria por medio. ¿Y eso es posible? Pues sí. Hacen falta treinta y seis

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Núm. 71

30 de septiembre de 2020

Pág. 79

diputados para que eso se pueda producir. Igual hay alguna maniobra extraña en este sentido. Yo aventuro que quizá los tiros vayan por ahí, y con esto hay que tener mucho cuidado, porque en estos momentos no estamos para estas cosas. Estamos justamente para resolver problemas mucho más importantes que están centrados fundamentalmente en el tema sanitario, que tenemos que resolver definitivamente e intentar aprobar unos presupuestos, que no tenemos; que no tenemos. (*Rumores.— Un señor senador del Grupo Parlamentario Popular: ¡Tiempo!*).

El señor PRESIDENTE: Señoría...

El señor MENESES ROQUE: Acabo. Por tanto, las cuestiones planteadas en la moción no son competencia del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. La competencia de servicio público en las líneas marítimas interinsulares corresponde a la Comunidad Autónoma de Canarias. ¿Está claro? Nosotros no podemos votar a favor de una cuestión de este tipo...

El señor PRESIDENTE: Señoría...

El señor MENESES ROQUE: ... porque sería ilegal.

El señor PRESIDENTE: Tiene que terminar. (*Rumores*).

El señor MENESES ROQUE: Por tanto, nos abstendremos. (*Rumores y protestas*).
Perdón, me he pasado del tiempo.

El señor PRESIDENTE: Señorías, esta Presidencia ha sido generosa con todas las intervenciones, absolutamente con todas. No se ha cortado absolutamente a nadie. Hemos sido generosos con todas las intervenciones, con todas. (*Rumores*).

Una vez vista la moción del séptimo bloque, pasamos a su votación. Moción por la que se insta al Gobierno a aprobar la declaración de la obligación de servicio público de la ruta marítima que se prevé impulsar para enlazar las islas de La Gomera, El Hierro y La Palma, Santa Cruz de Tenerife.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 16; en contra, 12.

El señor PRESIDENTE. Queda aprobada.
Habiéndose tratado todos los puntos del orden del día, se levanta la sesión.

Eran las diecinueve horas y cincuenta minutos.