



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES

SENADO

XIV LEGISLATURA

Núm. 429

6 de octubre de 2022

Pág. 1

COMISIÓN DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JOSÉ FERNÁNDEZ BLANCO

Sesión celebrada el jueves, 6 de octubre de 2022

ORDEN DEL DÍA

Ratificación de la Ponencia

- Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario.
(Núm. exp. 621/000058)
Autor: GOBIERNO

Debatir

- Moción por la que se insta al Gobierno a que prosigan los trabajos de redacción de diversos proyectos de actuación en la autovía A-76 y en la carretera nacional N-120.
(Núm. exp. 661/001397)
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA
- Moción por la que se insta al Gobierno a crear una acera o pasarela peatonal en el puente de la carretera de la base aérea que comunique el casco urbano de Torrejón de Ardoz (Madrid) con la base aérea, el Centro de Control de Tránsito Aéreo de Madrid y el polígono Casablanca.
(Núm. exp. 661/001452)
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO
- Moción por la que se insta al Gobierno a impulsar las actuaciones previstas para completar la autovía A-54 entre Palas de Rei (Lugo) y Arzúa (A Coruña), al objeto de mejorar la conectividad viaria entre Lugo y Santiago de Compostela (A Coruña).
(Núm. exp. 661/001461)
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA
- Moción por la que se insta al Gobierno a continuar con la ejecución de los diferentes trazados ferroviarios en la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.
(Núm. exp. 661/001486)
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA
- Moción por la que se insta al Gobierno a incluir al Corredor Atlántico en su iniciativa Mercancías 30, de autopistas ferroviarias.
(Núm. exp. 661/001728)
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Núm. 429

6 de octubre de 2022

Pág. 2

- **Moción por la que se insta al Gobierno a garantizar la compatibilidad y validez de las condiciones de los abonos y de las tarjetas de Renfe con el abono gratuito para viajero frecuente.**
(Núm. exp. 661/001741)
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO NACIONALISTA EN EL SENADO JUNTS PER CATALUNYA-COALICIÓN CANARIA/PARTIDO NACIONALISTA CANARIO
-

Se abre la sesión a las nueve horas y treinta y dos minutos.

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

Comenzamos con la aprobación del acta de la sesión anterior, de 29 de junio de 2022. ¿Alguna objeción o consideración al acta? *(Pausa)*. Se aprueba.

RATIFICACIÓN DE LA PONENCIA

- PROYECTO DE LEY POR LA QUE SE MODIFICA LA LEY 38/2015, DE 29 DE SEPTIEMBRE, DEL SECTOR FERROVIARIO.

(Núm. exp. 621/000058)

Autor: GOBIERNO

El señor presidente lee el título que figura en el orden del día.

El señor PRESIDENTE: De conformidad con el acuerdo de la Mesa del Senado de 11 de febrero de 2020, procede ratificar la ponencia de este proyecto de ley, que queda integrada por los siguientes senadores: Por el Grupo Parlamentario Socialista, la senadora María Isabel Moreno Duque y los senadores Ramón Morales Quesada y Antonio Poveda Zapata; por el Grupo Parlamentario Popular, los senadores Francisco Martín Bernabé Pérez y Antonio Silván Rodríguez; por el Grupo Parlamentario Esquerra Republicana-Euskal Herria Bildu, la senadora Sara Bailac Ardanuy; por el Grupo Parlamentario Vasco en el Senado, la senadora María Isabel Vaquero Montero; por el Grupo Parlamentario Nacionalista en el Senado, el senador Josep Lluís Cleries i González; por el Grupo Parlamentario de Izquierda Confederal, el senador Koldo Martínez; por el Grupo Parlamentario Democrático (Ciudadanos, Agrupación de Electores «Teruel Existe» y Partido Regionalista de Cantabria), el senador Joaquín Vicente Egea Serrano; por el Grupo Parlamentario Mixto, el senador Clemente Sánchez-Garnica Gómez. ¿Estamos de acuerdo en ratificar dicha ponencia? *(Asentimiento)*. Se aprueba por asentimiento. Queda, por tanto, ratificada.

DEBATIR

- MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A QUE PROSIGAN LOS TRABAJOS DE REDACCIÓN DE DIVERSOS PROYECTOS DE ACTUACIÓN EN LA AUTOVÍA A-76 Y EN LA CARRETERA NACIONAL N-120.

(Núm. exp. 661/001397)

Autor: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

El señor presidente lee el título que figura en el orden del día.

El señor PRESIDENTE: Pasamos al debate de las mociones. Como siempre, si hay propuestas transaccionales o de modificación, que se hagan llegar a la Mesa. Ya se sabe que las tiene que aceptar el grupo autor y estar firmadas por la mayoría de los grupos, en este caso, cinco. Recuerdo, por agilidad, los turnos de intervención, con toda la flexibilidad que siempre plantea la Presidencia: cuatro minutos para la defensa de las mociones, un minuto por cada enmienda, dos minutos para el turno de aceptación o rechazo y cuatro minutos para el turno de portavoces. Como se ha hablado, votaremos al final, después de la última moción, creo que no antes de las once y media.

Por lo tanto, pasamos a debatir la primera moción, del Grupo Parlamentario Socialista. Para la defensa de la moción, tiene la palabra el senador Miguel Bautista Carballo.

El señor BAUTISTA CARBALLO: Buenos días, señor presidente. Buenos días, señorías.

La N-120, denominada Logroño-Vigo, tiene una longitud de 622 kilómetros y une las comunidades de La Rioja, Castilla y León y Galicia. Su corredor es muy útil para comunicar todas las provincias del norte de España y, especialmente, Galicia y Castilla y León con Cataluña. Además de su aprobación dentro del Plan de acceso a Galicia de la década de los setenta, el tramo Ponferrada-Ourense es el único que no cuenta con otra vía alternativa de tipo autovía o autopista, como el resto de la carretera. La N-120 conecta las comarcas de El Bierzo, Valdeorras, Quiroga, Monforte de Lemos, con Ourense, la provincia de Pontevedra

y el norte de Portugal. No fue rematado en su totalidad hasta principios de los noventa, quedando siempre en segundo plano en comparación con el resto de los accesos. La única actuación importante de mejora en los últimos veinte años fue la construcción en el año 2006 de los terceros carriles de adelantamiento entre A Veiga de Cascallá, Ourense, y Canaval, Lugo. De los 110 kilómetros que separan Valdeorras de Ourense, están pintados con línea continua 85. Es decir, en el 78 % del trazado está prohibido adelantar. Uno de estos tramos, que va desde el alto de A Guítara, en Lugo, a Ourense, tiene 25 kilómetros consecutivos de prohibición de adelantamiento. Con una intensidad media diaria de más de 7000 vehículos, de los cuales cerca de 1000 son pesados, los usuarios se ven sometidos a un estrés constante debido a la falta de espacios para adelantar, con el consiguiente peligro de accidentes. Solamente desde la Comarca de Valdeorras, en el año 2021, salieron por carretera más de 500 000 toneladas de pizarra hacia Francia, Inglaterra, Alemania, Bélgica y otros países.

La autovía Ponferrada-Ourense, llamada A-76, es una autovía en proyecto que unirá las ciudades de Ponferrada y Ourense. En conjunción con las autovías A-54, Lugo-Santiago, A-56, Lugo-Ourense, la proyectada A-76, Monforte-Chantada, formará el acceso prioritario a la meseta para la Galicia central e interior. La gran ventaja de este acceso central gallego respecto a sus alternativas, A-6 y A-52, es la relativa carencia de grandes pendientes, permitiendo tránsitos de bajo corte y menor impacto ambiental para cargas de gran tonelaje. De igual forma, el puerto e industria de Vigo, la industria orensana, dispondrían de una alternativa a sus tránsitos transfronterizos con Francia o el norte de España, aumentando la competitividad industrial y mejorando la sostenibilidad financiera y ambiental en toda la zona de influencia de la infraestructura. Esta autovía complementa los proyectos logísticos ya iniciados, como los puertos secos de Monforte de Lemos y Ponferrada, las instalaciones ferroviarias de Torneros, en León, la plataforma logística de El Bierzo a Toral de los Vados, y permitiría la intermodalidad del transporte e integración logística dentro del futuro corredor atlántico.

A lo largo de estos últimos años, se han venido dando pasos para la transformación de la citada N-120 en la A-76, siendo la situación de los cuatro tramos la siguiente: Villamartín de la Abadía-Requejo, proyecto de trazado en construcción. Modificación de expediente, aprobado el 14 de septiembre de 2022. Replantea el enlace con A-6 e incrementa el presupuesto. Tramo Requejo-A Veiga de Cascallá, proyecto de trazado en redacción. Tramo A Veiga de Cascallá-O Barco de Valdeorras, proyecto de trazado en redacción. Tramo Monforte Este-Babela, variante Monforte de Lemos, proyecto en redacción.

Por consiguiente, presentamos la siguiente moción: Que se prosigan los trabajos de redacción de los cuatro tramos en estudio de la autovía A-76, impulsando los preceptivos trámites de información pública y resto de fases del procedimiento administrativo establecido. Que prosigan los trabajos de redacción de proyectos de conservación en marcha, tendentes a mejorar las condiciones de explotación y seguridad viaria en la N-120: implantación de carriles de adelantamiento entre los puntos kilométricos 548,800 y 564,800 (términos municipales de Ourense, O Pereiro de Aguiar y Nogueira de Ramuín), y conservar adecuadamente los tramos de la N-120 en las provincias de Ourense y Lugo, donde ya existen desde 2006 los citados carriles de adelantamiento. Y, tercero, que prosigan los trabajos de redacción de los proyectos tendentes a mejorar la seguridad vial y la accesibilidad de la N-120 mediante los nuevos enlaces de Villamartín de Valdeorras, punto kilométrico 461, y A Rúa de Valdeorras, punto kilométrico 466.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

A esta moción se ha presentado una enmienda del Grupo Parlamentario Popular. Para su defensa, tiene la palabra el senador Viso Diéguez.

El señor VISO DIÉGUEZ: Muchas gracias, presidente. Buenos días.

En mi turno de enmiendas quiero comenzar primero agradeciendo a mi grupo que me haya dado la posibilidad de intervenir hoy en esta moción, y así poder transmitir el sentir de mis compañeros senadores del PP, tanto de Ourense, de Lugo, como de León. En la enmienda que presentamos lo que proponemos son hechos reales de la situación existente en infraestructuras fundamentales para la Comarca de Valdeorras, como son la N-120 y la futura A-76. Destacamos la importancia de que los Presupuestos Generales del Estado, que entran ahora en el Congreso, lleven partidas serias y realistas para las obras pendientes, así como la importancia de su ejecución. Como se puede ver en nuestra enmienda, no pedimos nada que los vecinos y empresarios de diversos sectores, asociaciones, etcétera, de las comarcas de Valdeorras, Lemos y Ourense, no estén demandando: primero, que en los presupuestos generales del 2023 aparezcan las partidas presupuestarias suficientes; y, segundo, que se ejecuten en tiempo y forma las diferentes obras pendientes.

Señorías, nosotros presentamos en esta enmienda un total de seis puntos. El primero, que el Proyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2023 incluya partidas presupuestarias en cuantías suficientes. Recordemos que en los presupuestos generales del año 2022 había una partida de 100 000 euros para cada uno de los tramos. Otro punto es agilizar los trámites administrativos pendientes para el tramo de la A-76 entre Requejo y A Veiga de Cascallá. El tercero, recordar que, tras cuatro años de redacción del proyecto, señorías del PSOE, cuatro años para la implantación del carril de adelantamiento, se proceda en 2023 a redactar el proyecto de construcción. Otro punto insta a que, en el Proyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado, se incluya una partida que permita la licitación del proyecto de construcción del enlace completo en A Rúa de Valdeorras. El quinto punto es para someter, sin más dilación, a información pública el proyecto de construcción del enlace. Y el último y sexto punto, estando integrada la N-120 en la Red de Carreteras del Estado, que se ejecuten con periodicidad los trabajos de conservación.

Ante esto, señor presidente —y ya termino—, he de recordar que el grupo proponente, aunque, de alguna manera, tenía intención de aceptar algunos de los puntos de la enmienda, los cambios que nos proponen, la verdad es que modifican su objeto. Nuestra intención era que aceptaran la enmienda con los puntos tal y como los proponemos porque, insisto, se trata, sobre todo, primero, de hablar de unos presupuestos realistas; y, segundo, de unos plazos; o sea, de su ejecución.

Muchas gracias, señor presidente. (*Varias señorías golpean repetidamente su mesa con la palma de la mano*).

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

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

La señora MORÁN FRANCO: Gracias, señor presidente. Buenos días.

Señorías, no aceptamos la enmienda de modificación presentada por su grupo. Es verdad que intentamos llegar a un acuerdo para consensuar algo de tan vital importancia para nuestros territorios como es la autovía A-76 y la N-120, aceptando los puntos 2, 4 y 6 y, con una ligera modificación, los puntos 1, 3 y 5, que no altera el sentido de la enmienda de modificación propuesta. (*Denegaciones del señor Viso Diéguez*). Señor Silván, veo que niega con la cabeza; no lo altera porque en realidad es tiempo lo que nos piden. Mucha presión en cuanto al factor tiempo. Y yo les hago una pregunta: ¿qué pasó en algún eslabón de la cadena para que todos estos proyectos —dotados hoy con partidas presupuestarias— estén en distintos procedimientos administrativos que, como bien saben, señorías del PP, son plazos inalterables, plazos que hay que respetar? Reflexionen.

Gracias, señoría.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

Pasamos al turno de portavoces. Por el Grupo Parlamentario Mixto, el senador Sánchez-Garnica no está. Por el Grupo Parlamentario Democrático, el senador Egea Serrano tiene la palabra.

El señor EGEA SERRANO: Gracias, señor presidente.

Intervendré muy rápido para decir que votaremos a favor de la moción. Y como reflexión, sorprende que estemos en 2022 y que tengamos aún ejes de carreteras tan importantes en este país sin transformar en autovías. Un país que tiene radiales, que duplica autovías paralelas a autopistas, pero seguimos teniendo grandes ejes de carreteras importantes para el desarrollo de grandes territorios que siguen sin construirse.

Le deseo mucha suerte al grupo proponente. A ver si tienen suerte y conocen a alguien en el Gobierno que les acelere esos trámites. Pero como ya hemos escuchamos muchas veces el trabajar, el potenciar, nos da igual quién proponga la moción, porque los dos grupos que hoy van a discutir quién tiene más derecho o menos, o quién ha hecho más o menos, son los partidos que han estado en el Gobierno alguna vez. Entonces, es necesaria una reflexión.

Yo creo que falta mucho por hacer y, cuando viajas por España y atraviesas las comunidades autónomas de Castilla y León, de Castilla-La Mancha y de Extremadura, te sorprende cómo este país ha sido capaz de construir tanto y de seguir teniendo territorios tan mal comunicados.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

Por el Grupo Parlamentario de Izquierda Confederada, tampoco veo a su portavoz. Pasamos al Grupo Parlamentario Nacionalista. (*Denegaciones*). La senadora Rivero no va a intervenir. Por el Grupo

Parlamentario Vasco en el Senado, la senadora Vaquero tampoco interviene. Por el Grupo Esquerra Republicana, tampoco interviene la senadora Bailac.

Por el Grupo Parlamentario Popular, el senador Viso Diéguez tiene su turno.

El señor VISO DIÉGUEZ: Muchas gracias, señor presidente.

Señora senadora del PSOE, seamos serios. Primero, soy Miguel Ángel Viso, no mi amigo y compañero, el señor Silván. Aquí tenemos que hacer un llamamiento a los senadores gallegos y leoneses presentes en la sala. Si leemos con detalle el *petitum* de la moción que nos presentan, lo que dicen todos y cada uno de los puntos es proseguir. Si vamos a la definición de proseguir, es seguir, continuar y llevar adelante lo que se tenía empezado. Y ustedes saben perfectamente que no lo están haciendo, ni siguen ni continúan ni lo llevan adelante.

En la moción que ustedes firman —por cierto, de noviembre del año 2021—, en el *petitum* hacen referencia a tres puntos. El primero, que prosigan los trabajos de redacción de los tramos de la A-76. Respecto a esta autovía, que debería comunicar Ponferrada con Ourense, nos encontramos con una situación de desidia por parte del Partido Socialista en lo que se refiere a la Comarca de Valdeorras, sobre todo teniendo en cuenta que se trata de una comarca donde tanto la pizarra como el vino son dos sectores fundamentales para el desarrollo. En 2018 los presupuestos generales contemplaban una asignación de cerca de 5 millones de euros. Y tenemos que recordar que, en el año 2021, la asignación pasó a ser de 500 000 euros y, en el año 2022, de un total de 100 000 euros por cada uno de los cuatro tramos. Por tanto, señorías, esto es de lo que estamos hablando; de datos y de ejecución.

La dilación en los trámites de la A-76 se ha convertido ya en una norma general. La A-76 es una autovía concebida para enlazar la ciudad de Ourense y Ponferrada, pues la ejecución de esta carretera dejaría a Ourense y O Barco a menos de una hora y permitiría a la comarca conectarse con el resto de la península con mucha más facilidad. Tenemos que entender que no nos vamos a conformar simplemente con la N-120, sobre todo, cuando está llena de defectos porque tampoco este Gobierno está acometiendo todo lo que le corresponde.

En el punto 2 instan a que prosigan los trabajos de redacción de proyectos de conservación en marcha. Sobre todo, hablamos de los de doble carril. Tenemos claro que la implantación de carriles en la N-120 contribuiría a solucionar los problemas que generan las líneas continuas. En eso estaríamos totalmente de acuerdo. A principios del 2021, el Gobierno respondía a preguntas realizadas tanto por nuestros compañeros diputados como por nosotros, los senadores, en las que se daba cuenta de las mejoras o de las obras realizadas. La respuesta fue que la mejora de la seguridad vial en la N-120, la implantación de carriles adicionales entre los puntos kilométricos 548 y 564, se encontraba en redacción y debería someterse al trámite de información pública. Señorías, si nos atenemos a la información oficial, constatamos que este proyecto lleva en redacción desde noviembre de 2017. Por tanto, si nos remitimos a 2021, ¿cómo es posible que la redacción de un proyecto como este, unos carriles de adelantamiento, tuviera tanta demora? Sinceramente, la única respuesta que cabe en este caso es encontrarnos con otro deliberado abandono por parte del Gobierno de Sánchez y del Ministerio de Fomento de un proyecto para mejorar las comunicaciones entre las comarcas de Valdeorras, Lemos y Ourense, que reduciría los tiempos de viaje. Vemos con mucha preocupación, señorías, cómo el Gobierno de Pedro Sánchez sigue sin manifestar entusiasmo. No vemos voluntad política ni diligencia administrativa, cuando estamos hablando de una infraestructura estratégica para los vecinos de Valdeorras y esencial para la vertebración de Ourense y de la Galicia interior.

Si vamos al punto 3, insisten en que prosigan los trabajos de redacción de proyectos tendentes a mejorar la seguridad vial. Por supuesto, señorías, el Proyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2023 debería y tiene que incluir una partida que permita la licitación del proyecto de construcción del enlace completo entre A Rúa de Valdeorras —puntos kilométricos 465 y 466, como bien ustedes conocen— y la Nacional 120, tan necesario para la seguridad vial de la población, y que se someta, sin más dilación —ustedes querían hacer modificaciones en nuestra enmienda—, a información pública dicho proyecto de construcción del enlace.

Termino, presidente. Señores del Partido Socialista, con todo lo relatado anteriormente, puedo decir con total contundencia que al Gobierno de Sánchez y al Ministerio de Fomento les da todo exactamente igual, lo que evidencia que las mejoras en las comunicaciones del interior de Galicia les resultan indiferentes. Dinamizar, insisto, dinamizar la A-76 es la solución máxima para corregir el desequilibrio territorial que hay en esa zona. Valdeorras tiene un peso importantísimo en la economía gallega, y no podemos ganar competitividad con la llegada del AVE y no aprovechar una zona con posibilidades inmensas, líder mundial en el sector de la pizarra y con un sector vitivinícola de primer nivel. Señorías, la autovía A-76, alternativa

a la N-120 —tenemos que subrayar que es otro de los puntos que nos quitaban—, está paralizada deliberadamente por el Gobierno en sus tramos entre O Barco y Ponferrada. El enlace con la N-120 previsto en A Rúa está totalmente abandonado; el enlace con la N-120 en Villamartín está en redacción del proyecto y retrasado; y el firme de la carretera nacional está con baches y en mal estado en buena parte del trazado. Por lo tanto, señores del Gobierno, menos cuentas y más cuentas reales en los próximos Presupuestos Generales del Estado.

Muchísimas gracias. *(Varias señorías golpean repetidamente su mesa con la palma de la mano).*

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra la senadora Morán Franco.

La señora MORÁN FRANCO: Gracias, señor presidente.

Estas mejoras impulsadas por el ministerio son reivindicaciones de estos territorios, León, Ourense y Lugo. Si antes les pedí, señorías del PP, que reflexionasen es porque saben perfectamente que, si hoy se están aprobando de manera provisional para someter a información pública estos avances de los trabajos de redacción de los tramos de la autovía A-76, es porque, en su día, cuando ustedes gobernaban, no lo hicieron. Eso de tú más o yo menos sé que aburre, pero hay que decirlo. Si todavía hoy la previsión es aprobar provisionalmente el trazado, quiere decir que, cuando estuvieron gobernando, no hicieron nada, y ahora toca aprobarlos definitivamente. Sí, señor Viso, nosotros instamos a seguir trabajando, a continuar, y exigimos; no se equivoque. Lo que ustedes hicieron en su día fue anunciar: vamos a hacer, vamos a ejecutar; pero ¿qué proyecto? ¿Dónde están? Yo los llamo titulares huecos. En fin, constantes titulares huecos porque, si tiramos de prensa, tendría que estar esto resuelto y, si hubiesen hecho los trabajos previos, hoy sería una realidad.

Señorías, la previsión para —como dijo mi compañero Miguel— Villamartín de la Abadía-Requejo, en León, y Requejo-A Veiga de Cascallá, en León y Ourense, es aprobarlo provisionalmente y someterlo a información pública. Para A Veiga de Cascallá-O Barco de Valdeorras, en Ourense, la previsión es aprobar definitivamente el proyecto de trazado. El tramo O Barco de Valdeorras, la parte Este, y Monforte de Lemos está dividido en ocho subtramos, todos ellos con órdenes de estudio aprobadas y pendiente de licitar la redacción de los proyectos. Para la variante de Monforte Este-Babela la previsión es continuar con la redacción del proyecto. Con respecto a la implantación de terceros carriles en la N-120, una vez concluya la redacción, será aprobada provisionalmente para ser sometida a información pública. La Dirección General de Carreteras está redactando varios proyectos de conservación, rehabilitación y mejora de seguridad vial en la N-120. También ha finalizado la ejecución de varias obras y otras se están ejecutando hoy. Además, hay que mencionar las obras para la conexión N-120 y N-536 entre Sobradelo y O Barco de Valdeorras, actualmente en ejecución.

Nos consta que este ministerio trabaja intensamente para que estas reivindicaciones sean un hecho porque son de vital importancia para nuestros territorios. Por eso, señorías, pedimos a todos los miembros de esta comisión la aprobación de esta moción.

Gracias. *(Varias señorías golpean repetidamente su mesa con la palma de la mano).*

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senadora.

- MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A CREAR UNA ACERA O PASARELA PEATONAL EN EL PUENTE DE LA CARRETERA DE LA BASE AÉREA QUE COMUNIQUE EL CASCO URBANO DE TORREJÓN DE ARDOZ (MADRID) CON LA BASE AÉREA, EL CENTRO DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO DE MADRID Y EL POLÍGONO CASABLANCA.

(Núm. exp. 661/001452)

Autor: GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO

El señor presidente lee el título que figura en el orden del día.

El señor PRESIDENTE: A esta moción no se ha presentado ninguna enmienda. Para la defensa de la moción, tiene la palabra su portavoz, el senador Rollán Ojeda.

El señor ROLLÁN OJEDA: Gracias, señor presidente. Señorías, muy buenos días. Es una cuestión muy breve.

Como muy bien indicaba en el enunciado de la moción el presidente de la comisión, se trata de una actuación o asignatura pendiente que tiene el Ministerio de Fomento, en este caso el Mitma, con una localidad que ya llevó a cabo, hace algunos años, una inversión muy importante en materia de infraestructuras, ya que los vecinos asumieron una infraestructura de una cuantía superior a los 20 millones de euros, pero que necesita complementarse. Y necesita complementarse, habida cuenta de que el eje de la A-2 parte el término municipal por la mitad, supone una barrera infranqueable que sí está resuelta para la movilidad de los conductores, pero sigue siendo una asignatura pendiente para los peatones. No estamos hablando de una actuación cualquiera, sino de una actuación que vendría a dar respuesta a una zona en la que todos y cada uno de los días del año son, aproximadamente, 10 000 los trabajadores que se dirigen hacia ese punto. Hay que tener en cuenta que ahí se encuentra uno de los acuartelamientos más importantes de Europa, como es la base aérea, y también uno de los centros de control de tránsito aéreo más importantes a nivel nacional y el polígono al que hacía referencia anteriormente.

Hay que destacar que esta moción que presentamos en la comisión ya fue debatida y aprobada por unanimidad de los únicos tres grupos municipales que había en el Ayuntamiento de Torrejón, como eran por aquel entonces el Partido Popular, el Partido Socialista y Podemos; y esperamos, deseamos y confiamos en que esta moción sea igualmente aprobada por unanimidad. Pero pedimos algo más, no solamente que sea aprobada por unanimidad, sino que, de manera coherente, sea recogida en los Presupuestos Generales del Estado, que hoy la ministra va a entregar a la presidenta del Congreso de los Diputados. El Grupo Parlamentario Popular, con antelación, ya presentó una enmienda a los presupuestos generales, que no contó con el apoyo, sino con el voto negativo del Partido Socialista. Por lo tanto, estaremos muy atentos a cuál sea el sentido del voto, daremos rendida cuenta a todos y cada uno de los vecinos de Torrejón y, por supuesto, también a los vecinos de la Comunidad de Madrid porque, insisto, son miles de personas las que trabajan allí todos los días. En el caso de que ustedes no recojan en los presupuestos esta cuantía, les diré que es una cuantía ínfima si hablamos del todopoderoso Ministerio de Transportes, puesto que en ningún caso superaría los 5 millones de euros. Creo que por corresponsabilidad con los vecinos de Torrejón de Ardoz —que sí asumieron una inversión por una cuantía superior a los 20 millones de euros, fruto del esfuerzo sacrificado del pago de impuestos—, bien merece la pena.

Nada más, señor presidente. Muchas gracias. *(Varias señorías golpean repetidamente su mesa con la palma de la mano).*

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

Pasamos al turno de portavoces. ¿Por el Grupo Parlamentario Democrático, va a intervenir, senador Egea? *(Denegaciones)*. No va a intervenir. El Grupo Parlamentario de Izquierda Confederal no está. ¿Por el Grupo Parlamentario Nacionalista, va a intervenir? *(Denegaciones)*. ¿Por el Grupo Parlamentario Vasco, senadora Vaquero, va a intervenir? *(Denegaciones)*. ¿Por el Grupo Parlamentario Esquerra Republicana, senadora Bailac, va a intervenir? *(Denegaciones)*.

Pasamos, de nuevo, al Grupo Parlamentario Popular. Senador Rollán Ojeda, tiene la palabra.

El señor ROLLÁN OJEDA: Gracias, señor presidente.

Entonces, si ninguna de las personas ha intervenido hasta el momento —ahora tendremos oportunidad de ver si toma la palabra el portavoz del Grupo Socialista—, espero, deseo y confío en que esta moción sea debatida y aprobada porque ya han transcurrido más de 400 días, que no son pocos, desde que la corporación municipal presentó esta moción que, como digo, fue aprobada por unanimidad.

Este municipio de 130 000 habitantes ha efectuado un desembolso económico superior a los 20 millones de euros, que correspondía hacer al ministerio, y si por algo se ha caracterizado la ciudad de Torrejón de Ardoz, a lo largo de toda su etapa democrática y con todos los signos políticos al frente de la alcaldía, ha sido por su corresponsabilidad con todos y cada uno de los gobiernos nacionales. Por lo tanto, creo que es una asignatura pendiente. Esperamos, deseamos y confiamos en que esa infraestructura —que ya financió el ayuntamiento, que conformaba siete estructuras, 10 kilómetros lineales de carretera, que conllevaba la creación de dos vías de servicio de las plataformas reservadas para el transporte público, así como un puente que es conocido como el puente del arco, que une el casco de Torrejón con el desarrollo de Casablanca, una actuación financiada por el humilde municipio de Torrejón de Ardoz y que sí disponía de aceras para los peatones— sea abordada y atendida. Parece lógico que, dada la escasa cuantía, si lo vemos desde el prisma de las cuantiosas inversiones que se le presuponen al Ministerio de Transportes, y si tenemos en cuenta también que, desde el punto de vista de la recaudación, no está siendo un mal año para el presidente Sánchez, que ha recaudado ya 27 000 millones de euros —está siendo un pésimo

año para los españoles, pero, desde luego, no para las arcas públicas—, espero que este asunto sea debidamente recogido en los Presupuestos Generales del Estado.

Por lo tanto, solo caben, en mi humilde opinión, tres posibles sentidos del voto o tres posibles salidas, llámenlo como quieran: una, que sería apoyar la moción y ejecutarla con la incorporación de la partida presupuestaria a los presupuestos; una segunda sería apoyar la moción y meterla en el cajón del no me interesa y no reflejarlo en los Presupuestos Generales del Estado; o la tercera, que sería, directamente, votar cualquier otra cosa distinta a la que he citado anteriormente e invitar a que, una vez más, sean los humildes vecinos de Torrejón de Ardoz los que vuelvan a hacer un gran esfuerzo económico, por si no lo hubieran hecho ya con antelación, cuando atendieron a una inversión superior a los 20 millones de euros.

Nada más. Espero el posicionamiento del principal partido en representación, que es el Partido Socialista, y agradezco a todos los grupos municipales en el Ayuntamiento de Torrejón de Ardoz que apoyaran esta moción por unanimidad.

Gracias, señor presidente. *(Varias señorías golpean repetidamente su mesa con la palma de la mano).*

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el senador Fernández Palomino.

El señor FERNÁNDEZ PALOMINO: Muchas gracias, presidente.

Quiero saludar desde aquí a mi compañero, senador por Madrid en la comisión, que no puede estar presente por encontrarse en la sesión plenaria de la Asamblea de Madrid.

El señor Rollán decía que han pasado 400 días desde que el ayuntamiento adoptó el acuerdo en el Pleno correspondiente, pero han pasado 25 000 días desde que se lo pidieron al señor Rajoy y les dijo que no, por la razón que a continuación veremos. A ustedes les contestó el Ministerio de Transportes el 24 de agosto de 2021, por lo que no pasaron muchos días hasta que les contestaron —está en Internet, cualquiera puede ver la contestación—.

Señor Rollán, usted, como yo, conocemos las necesidades de la Administración Local, que son muchas, y los recursos son escasos, pero es difícil, inviable en la mayoría de las ocasiones —y usted lo sabe—, rascar inversiones que no solo no corresponden a otra administración, sino que, como en este caso, están expresamente excluidas, por normativa, de la financiación estatal. Además, la propia norma indica cuál tiene que ser su financiación. Nos remitimos a la Orden de 17 de diciembre de 2010, la famosa orden de eficiencia, que establece cómo han de ser las medidas para la mejora de la eficiencia en la ejecución de las obras públicas del Ministerio de Fomento. Le recuerdo lo que dice: No se incluirán en los proyectos actuaciones cuya justificación y necesidad se basen en la promoción de desarrollos urbanísticos —es el caso—, polígonos industriales y similares. Este tipo de actuaciones no serán, en ningún caso, financiadas por el Ministerio de Fomento, que podrá, eso sí, autorizarlas si cumplen los requerimientos para ello, para su ejecución y financiación con cargo a los promotores de los desarrollos mencionados. Orden de 2010.

Usted lo plasma así en su moción y, como ha explicado, afirma que más de 10 000 personas trabajan actualmente en el centro de control de tránsito aéreo y el polígono Casablanca, pero van a ser más porque en el polígono Casablanca se están instalando continuamente nuevas empresas y porque, el pasado mes de diciembre, entró en funcionamiento un centro comercial y de ocio denominado Oasis Madrid, el cual ha aumentado, de manera considerable, el tránsito de personas. Por tanto, está usted pidiendo al Estado una actuación cuya financiación corre expresamente a cargo de los promotores de un desarrollo urbanístico, no a cargo de los vecinos de Torrejón de Ardoz, que ya pagan demasiadas cosas.

Hombre, cuando se pide hasta tres veces —usted se lo pidió el año 2015 a Rajoy y por algo le dijo que no—, no parece juego limpio, como tampoco lo es intentar arrastrar al resto de grupos municipales o al municipio en esa estrategia. Los guiones populistas siempre se arman demagógicamente con la espada de Damocles de que o estás conmigo o es que no tienes compromiso con la ciudad, en este caso, con Torrejón de Ardoz. No, hombre, no. El municipalismo debe seguir pidiendo financiación justa, pero eso también conlleva que no intentemos cargar al Estado con obligaciones que son expresamente de otro. Como le decía, el Gobierno de Rajoy le desatiende su petición en 2015 porque no puede hacer otra cosa, solo hubiera podido cambiar la Orden de 2010, que no fue el caso; más allá de que este informe, de 24 de agosto de 2021, enviado al Ayuntamiento de Torrejón de Ardoz, explica perfectamente por qué no se considera viable la ejecución de esa acera peatonal, pero, en caso de que lo considere oportuno el ayuntamiento, puede presentar ante la Demarcación de Carreteras una solicitud de autorización para la construcción de una pasarela que permita el acceso peatonal y ciclista a la base aérea y al polígono industrial Casablanca, que, lógicamente, tendrá la financiación que dice la norma que debe tener.

Por tanto, no confundamos a la gente, no construyamos frustración de forma gratuita porque eso es muy fácil. La normativa establece claramente cómo tiene que financiarse una determinada inversión. Miren, es normal que la gente sepa las necesidades, pero no conozca las competencias, y no es de recibo diseñar una estrategia populista frente al Gobierno de España a cuenta de ese desconocimiento. Usted sí sabe de esto. Han pasado siete años desde 2015, y no creo que yo sea el primero que le ponga a usted delante la Orden de eficiencia de 2010, ni que sea esta la primera vez que le dicen cómo tiene que financiarse una inversión necesaria en el marco de un desarrollo urbanístico específico.

Muchas gracias. (*Varias señorías golpean repetidamente su mesa con la palma de la mano*).

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

— MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A IMPULSAR LAS ACTUACIONES PREVISTAS PARA COMPLETAR LA AUTOVÍA A-54 ENTRE PALAS DE REI (LUGO) Y ARZÚA (A CORUÑA), AL OBJETO DE MEJORAR LA CONECTIVIDAD VIARIA ENTRE LUGO Y SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA).

(Núm. exp. 661/001461)

Autor: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

El señor presidente lee el título que figura en el orden del día.

El señor PRESIDENTE: A esta moción le ha presentado cuatro enmiendas el Grupo Parlamentario Popular en el Senado.

Para la defensa de la moción, tiene la palabra el senador Fernández Leiceaga.

El señor FERNÁNDEZ LEICEAGA: Buenos días. Esta autovía, que debe unir Lugo con Santiago de Compostela, lleva ya doce años de trabajo. Es cierto que ha tenido una tramitación complicada porque había valores ambientales que proteger en la llamada sierra del Careón —por ejemplo, plantas endémicas como la *Santolina melidensis* y otras—, que obligaron a hacer un proyecto de modificación del trazado y, finalmente, trabajos complementarios para su protección, así como valores patrimoniales a lo largo de todo su recorrido, recursos patrimoniales que forman parte de nuestra historia. Hoy están resueltas esas dificultades y hay un ritmo de trabajo que permite avanzar sustancialmente en los tramos que quedan por completar, porque ya hay dos tramos abiertos. En todo caso, nuestro propósito con esta moción es incitar al Gobierno a hacer todo lo posible para acabar cuanto antes esta infraestructura, que es necesaria porque la comunicación entre Lugo y Santiago se hace fundamentalmente por carretera; no hay ferrocarril directo. Y por carretera hay tres opciones: una opción que combina autovía y autopista de peaje; una segunda que combina autovía con una carretera; y una tercera que es esta, la opción más corta en kilómetros, pero que hoy en día tiene una duración en tiempo similar a las otras, y además atraviesa aún hoy varias localidades con una cierta densidad urbana, como son Arzúa y Melide, lo cual muchas veces provoca atascos y dificultades también en esas localidades.

Además de suponer la movilidad principal, hay que entender que para Lugo es una vía de acceso, no solo a Santiago de Compostela, sino al núcleo central del eje atlántico y al aeropuerto de Lavacolla, por lo cual constituye un elemento importante. Y para Santiago sería la única vía de salida hacia la meseta que no comporta un peaje, lo cual también tiene su interés, además de acompañar al Camino de Santiago en buena parte de su trazado en Galicia, un camino que, como ustedes saben, hoy es muy transitado y donde a veces se producen problemas entre los intereses de los caminantes, de los que van en bicicleta, de los que hacen el camino en general, y los de aquellos que utilizan las nacionales que esta autovía viene a sustituir. Por tanto, mejora la seguridad en el camino.

Bien, espero que puedan apoyar esta moción, que, como he dicho, tiene como principal objetivo recordarle al Gobierno que esta es una infraestructura importante para la vertebración interior en Galicia y que es necesario poner todos los medios, una vez que se han resuelto las dificultades técnicas, ambientales y casi todas las dificultades de carácter patrimonial —creo que queda un único punto donde puede haber un pequeño problema—. La ministra se ha comprometido a finalizar el tramo que llega hasta Melide en el año 2023 y, unos meses después, a completar la autovía, y le pedimos que tenga ese horizonte de finalización muy presente y consiga llevarlo a cabo con toda la decisión política. Después están las cuestiones técnicas, y ya sabemos que en todas las obras cuando se abre algo pueden aparecer problemas. En todo caso, como digo, pedimos que la decisión política, presupuestaria, etcétera, sea firme.

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Núm. 429

6 de octubre de 2022

Pág. 11

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

Para la defensa de las enmiendas, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra la senadora Arza.

La señora ARZA RODRÍGUEZ: Gracias, presidente.

Buenos días, señorías. La verdad es que estamos felices de que, por fin, se hayan decidido a instar al Gobierno a completar la autovía A-54, pero a la vez estamos preocupados y *abraiados*, como diríamos en Galicia, por la tardanza. Sin embargo, creemos que su moción peca de incompleta si lo que realmente quieren es mejorar la conectividad viaria entre Lugo y Santiago de Compostela. Por tanto, para ahondar un poco más en el compromiso del Gobierno central con la provincia de Lugo, proponemos lo siguiente: primero, proporcionar una fecha de finalización concreta para esta autovía, que tantos retrasos lleva acumulados, y, por supuesto, el compromiso de llevar a cabo todos los trabajos necesarios para ejecutar la obra en tiempo y forma. Les recuerdo que en el año 2020, Transportes preveía terminar la autovía A-54 en mayo de 2022. En 2021 reconoció que no podría finalizarse hasta 2024. Y ahora el Gobierno sigue evitando dar fechas concretas; lanza fechas al aire, pero no concreta nada. ¿Por qué? Porque, evidentemente, para completar la autovía se deben contemplar partidas económicas específicas y suficientes —recalco: suficientes— en los Presupuestos Generales del Estado para 2023. La escasa inversión de este Gobierno en la A-54 está siendo, sin duda, uno de los motivos de que esta autovía sea ya conocida por los medios de comunicación como la autovía inacabable. También precisamos que el Gobierno garantice en los presupuestos una partida específica para el intercambiador de Guntín, clave para la conectividad de las autovías A-54 y A-56, así como para las carreteras N-547 y N-540; un intercambiador ampliamente demandado por los transportistas, por los usuarios en general y, por supuesto, por este grupo parlamentario en numerosas ocasiones, porque los lucenses no vamos a renunciar a ello. Por último, reivindicamos la necesidad de concluir cuanto antes la construcción del viaducto de Pambre, indispensable también para la finalización de la A-54, que lleva soportando continuas fases de paralización de la obra desde el año 2020; la última interrupción, este mismo verano.

Con estas enmiendas buscamos aterrizar su moción, señorías, concretando los puntos más relevantes para que el Gobierno termine de una vez por todas la A-54. Hablamos de partidas económicas suficientes y de un compromiso para priorizar una autovía que es indispensable para la provincia de Lugo y para una ciudad que, recordemos, es la única capital gallega —la única capital— que todavía no cuenta con una conexión directa con Santiago de Compostela.

Esto es todo. Muchas gracias. (*Varias señorías golpean repetidamente su mesa con la palma de la mano*).

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

Senador Fernández Leiceaga, es su turno para aceptar o no las enmiendas.

El señor FERNÁNDEZ LEICEAGA: Ya les indico que vamos a proponer una transacción con las enmiendas segunda y tercera del Grupo Popular, es decir, sobre los puntos 3 y 4 de sus enmiendas, porque nos parece que pueden perfilar un poco más el sentido de esta moción.

En relación con la primera, en la que se pide proporcionar una fecha de finalización, aunque no se especifica ninguna, hay que indicar que la ministra ya ha comprometido unas fechas; por tanto, creemos que es innecesario decir más. En todo caso, parece que ese compromiso se va a poder cumplir sin mayores dificultades, al menos en la parte que está muy acabada, como es el tramo entre Palas y Melide, y en el otro, también, porque se está trabajando a buen ritmo.

En cuanto a la última, en la que se solicita incluir una partida en los Presupuestos Generales del Estado, como ustedes saben, ya están presentados; por tanto, no tiene mucho sentido. En todo caso, el Grupo Popular tiene la oportunidad de presentar enmiendas en el Congreso y en el Senado a los presupuestos sobre este punto, y en ese momento lo discutiríamos, pero no podemos pedirle ahora al Gobierno que retrotraiga sus presupuestos y los vuelva a hacer. Este es un trabajo que nos parece necesario, pero que posiblemente haya que desvincular de la finalización de la autovía si lo que deseamos es que esta se haga con total rapidez, como parece que todos queremos. En la intervención final daré alguna información más sobre este punto.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

Pasamos al turno de portavoces. Por el Grupo Parlamentario Democrático, tiene la palabra el senador Egea.

El señor EGEA SERRANO: Gracias, señor presidente.

Intervendré muy rápidamente para decir que, al igual que en el caso de la primera moción, también apoyaremos esta por reflexiones muy parecidas a las que he hecho antes. Me congratula ver que una autovía que, aparentemente, era tan complicado llevar a cabo, al final ha sido posible realizar todas las modificaciones necesarias para respetar la fauna y la riqueza paisajística. En este sentido, nosotros estamos demandando la A-40 entre Cuenca y Teruel y el Ministerio para la Transición Ecológica ha puesto grandes problemas para su tramitación ambiental, pero viendo que Galicia, con toda la riqueza paisajística que tiene, es capaz de hacer autovías, esperamos que pronto tengamos una declaración ambiental positiva y unos trámites adelantados para la A-40.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

¿Senadora Rivero? (*Denegaciones*). ¿Senadora Vaquero Montero? (*Denegaciones*). ¿Senadora Bailac Ardanuy? (*Denegaciones*). No intervienen. Muchas gracias.

Por el Grupo Popular, tiene la palabra la senadora Arza Rodríguez.

La señora ARZA RODRÍGUEZ: Gracias, presidente.

Les agradezco, señorías, que hayan aceptado parte de estas enmiendas, que, como he dicho en mi anterior intervención, únicamente buscan completar su moción para el beneficio de todos los ciudadanos, no solo de los gallegos y de los lucenses, sino para los viajeros que entren o salgan desde la meseta, como bien han indicado ustedes.

Desde que soy senadora por Lugo me he interesado por escrito varias veces por la ejecución de la A-54, y solo en una ocasión he recibido una respuesta completa y relativamente satisfactoria por parte del Gobierno. Concretamente, en la respuesta recibida el 26 de noviembre de 2020 se realizaba un desglose de las actuaciones que en ese momento se estaban llevando a cabo, incluyendo partidas presupuestarias, el número de trabajadores y de máquinas y los trabajos de ejecución más destacados. Asimismo, el Gobierno manifestaba por escrito su compromiso con la ejecución de esta autovía y aseguraba que para el Ministerio de Transportes era una prioridad. Lamentablemente, este Gobierno no ha cumplido su compromiso, tan cacareado, ni, por supuesto, los plazos prometidos, como tantas y tantas veces. A partir de entonces las respuestas han venido siendo cada vez más escuetas, a veces incluso en un único párrafo, y en ellas se ha eludido hablar de fechas y de datos tan relevantes como el presupuesto ejecutado. Tampoco han querido explicarnos los motivos de los retrasos y las continuas paralizaciones en tramos como el viaducto de Pambre. Y también evitan abordar la paralización del proyecto del intercambiador de Guntín, que parece seguir dormido en un cajón del Ministerio de Transportes, pese a que tiene una importancia capital para conectar las vías que vertebran el interior de Lugo y de Galicia, y por el que seguro —ya se lo adelanto— seguiremos peleando y enmendaremos esos presupuestos. Por supuesto que sí.

Vuelvo a recordarles que Lugo es la única capital gallega que no cuenta con conexión directa con Santiago de Compostela y que la apertura de esta autovía también descongestionará notablemente el tráfico en la N-547, que transcurre entre Lugo y Santiago y cuenta con algunos puntos peligrosísimos y, en consecuencia, con una alta siniestralidad. Es una nacional por la que además se cruzan varios puntos del Camino de Santiago francés, motivo por el cual tanto la Xunta de Galicia como el Partido Popular solicitamos al Gobierno en diversas ocasiones que se esforzase por terminar la ejecución de la A-54 antes de los años *xacobeos*. El resultado de esta más que lógica petición ya lo conocemos: no fue así.

Señorías, vamos a hacer un poco de memoria. Les voy a recordar que esta autovía fue inaugurada en el año 2015 por el Gobierno de Mariano Rajoy, quien no solo ejecutó 47 de los 94 kilómetros totales, sino que, además, licitó los tramos restantes durante su última legislatura. Posteriormente, en el mes de mayo de 2019, se abrió el tramo entre Arzúa y Lavacolla, 18,5 kilómetros proyectados y presupuestados anteriormente por el Gobierno de Mariano Rajoy. Es decir, que el Gobierno actual no ha sido capaz de ejecutar satisfactoriamente prácticamente nada. Esta falta de compromiso del Gobierno de Sánchez hacia Lugo y hacia las infraestructuras que mejorarían la vida de los lucenses queda, por tanto, más que patente. Espero de corazón que este Gobierno pase, por fin, de las palabras a los hechos y se comprometa a priorizar la ejecución de la A-54, una vía que es fundamental para vertebrar el interior de la provincia lucense, conectar directamente la ciudad de Lugo con Santiago de Compostela, reducir el tiempo de recorrido entre ambas ciudades, mejorar la seguridad vial rodada y mejorar la seguridad de los peregrinos del Camino de Santiago francés, que también es importante.

Muchas gracias. (*Varias señorías golpean repetidamente su mesa con la palma de la mano*).

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

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

El señor FERNÁNDEZ LEICEAGA: Gracias.

Ya sé que forma parte del manual tener que decir que el Gobierno de Sánchez no cumple y todas esas cosas, pero, para no ser yo quien discuta esto, me gustaría citar muy brevemente lo que ha publicado recientemente en un artículo de opinión en la prensa don Agustín Hernández, que fue consejero con el señor Feijóo y que ahora es presidente del CES. Dice: En mi opinión, resulta injusto responsabilizar de cualquiera de los problemas indicados —habla de la autovía A-54— únicamente al equipo ministerial de turno, puesto que estamos hablando de circunstancias sobrevenidas y con múltiples orígenes. Y podríamos seguir. A partir de ahí, creo que el debate se sitúa en un terreno mucho más razonable. Entre otras cosas, el señor Rajoy gobernó entre 2011 y 2018, y en siete años podía haber acabado la autovía. Eso era lo previsible, pero, como bien se ha indicado, no se acabó, lo cual quiere decir que había problemas de otro tipo.

¿Cómo estamos ahora? El tramo Melide-Palas de Rei tiene un grado de ejecución que está rozando el 70 % y debe concluir en el año 2023. Es un calendario que está pactado con la Xunta de Galicia, por tanto, no creo que haya muchos problemas. Se están ejecutando todas las medidas ambientales compensatorias en relación con los problemas que veíamos antes. Se incorpora el enlace de Remonde, que da servicio a un polígono industrial muy importante en la zona. Y están completados todos los viaductos, menos el de Pambre, en el que se ha colocado no hace mucho la lámina superior, de casi un kilómetro, que cubre 15 grandes pilares y es una gran obra de ingeniería; y, por supuesto, se va a continuar para completarlo porque todo lo que queda a partir de ahora es mucho más fácil. Por tanto, esto se va a hacer de forma muy rápida. Quedan por completar los trabajos de afirmado, de drenaje longitudinal —el transversal ya está hecho—, la señalización, etcétera, es decir, problemas menores.

En cuanto al otro tramo, efectivamente va más retrasado, básicamente porque había un problema de hallazgos arqueológicos muy importantes a lo largo de todo el trazado, todos ellos resueltos menos uno —creo que es el de Boente—, que depende aún de un informe de la Dirección General del Patrimonio, que espero que pueda hacer rápidamente sus trabajos para que se pueda avanzar a más velocidad. En todo caso, se está ejecutando todo lo que se puede. Están todos los pasos inferiores, están en ejecución todos los pasos superiores, un 40 % de los cuales están terminados, y hay nueve viaductos en los que ya se está trabajando. De hecho, en la obra están trabajando doscientas personas y cincuenta máquinas. Vamos a ver cómo se dan las cuestiones de gestión. En los presupuestos del año 2022 había casi 60 millones, y este año va a haber una partida muy importante para poder continuar, según afirma el ministerio. Por tanto, creo que tenemos que ver este tema con optimismo. No hay ánimo de retraso, no hay problema de financiación, están resueltos los problemas medioambientales y prácticamente todos los problemas arquitectónicos. Podemos ver esto con buenos ojos.

Y como las administraciones públicas, según dice el PP, tienen muchos recursos, yo también animo a la Xunta de Galicia a avanzar decisivamente en la vía de alta capacidad de la costa norte, que afecta también a la provincia de Lugo —de donde usted es senadora—, que lleva paralizada tantos y tantos años. Es una obra que empezó el señor Cuiña en el año 2001, de la que inauguró un tramo el señor Pérez Touriño, y el otro lo licitaron a continuación. Animaría también a completar esta obra.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

Ruego nos acerquen a la Mesa la transaccional. Muchas gracias.

— MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A CONTINUAR CON LA EJECUCIÓN DE LOS DIFERENTES TRAZADOS FERROVIARIOS EN LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LA REGIÓN DE MURCIA.

(Núm. exp. 661/001486)

Autor: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

El señor presidente lee el título que figura en el orden del día.

El señor PRESIDENTE: Para la defensa de la moción, como portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra la senadora Retuerto Rodríguez.

La señora RETUERTO RODRÍGUEZ: Gracias, presidente. Buenos días, señorías.

La Región de Murcia ha sido durante años la gran olvidada en el desarrollo de las infraestructuras ferroviarias. Las inversiones en este campo han sido mínimas, con la consecuencia directa del deterioro del servicio y la pérdida de pasajeros año tras año. Para explicar y entender bien de lo que estamos hablando voy a hacerlo de manera cronológica, en tres partes.

La primera es de dónde venimos. Para ello tenemos que remontarnos a enero de 2001, cuando los presidentes de Castilla-La Mancha, Madrid, Valencia y Murcia, junto con el ministro de Fomento, firman el Pacto de Murcia para planificar la llegada de la alta velocidad a esas comunidades autónomas. Sin duda, la más perjudicada fue la Región de Murcia. En dicho pacto la Región de Murcia renuncia a la llegada del AVE a través de la vía convencional de Cieza, Hellín, Albacete y Madrid, y se apuesta por la conexión con Madrid a través de Alicante —Monforte del Cid—, Cuenca y Toledo, un recorrido mucho más largo, más zigzagueante, que perjudica seriamente a nuestra región.

Señorías del Partido Popular, aceptar que el AVE llegara a nuestra región por Alicante y no por su trazado natural Albacete-Murcia fue una concesión o una debilidad del Gobierno regional del PP de Valcárcel, porque esta decisión aumenta la distancia y los tiempos, encarece los servicios y, por supuesto, supone el retraso de la llegada de la alta velocidad a nuestra región. Los recortes del Partido Popular han sido el gran problema para el desarrollo de nuestra región.

Hay que tener en cuenta que en el año 2013 la ministra de Fomento Ana Pastor hizo un recorte sustancial del Plan estratégico de infraestructuras y transporte para el corredor Mediterráneo, pasando de 51 300 a 23 000 millones de euros. Señorías, también cabe señalar la decisión del Gobierno del Partido Popular de traer el AVE a la ciudad de Murcia en superficie, incumpliendo el convenio firmado en 2006, que gozaba de un gran consenso político y social. La realidad ha demostrado que nunca tuvieron la intención de continuar el soterramiento ni hasta la estación del Carmen ni en el tramo de Carmen, Barriomar y Nonduermas. Tampoco tenían ninguna intención de continuar el corredor hasta Cartagena. Asimismo, dejaron caducar la DIA, la declaración de impacto ambiental, de la variante de Alcantarilla para sacar las vías de la calle Mayor y nunca atendieron las peticiones de los vecinos de Las Tejeras, en Alcantarilla, para integrar las vías en el territorio. Por otra parte, el trazado de Totana a Totana se hizo sin atender las zonas inundables, además de generar un enorme conflicto social por ocupar decenas de viviendas de primera residencia, por cierto, con la complicidad del entonces Gobierno local del Partido Popular. Y en el tramo de Totana a Lorca se dejaban aisladas varias pedanías de la ciudad de Lorca, en especial La Tercia, también en este caso con la complicidad del Gobierno local del Partido Popular.

Durante los últimos años del Gobierno de Mariano Rajoy se olvidaron también de que existe una línea de cercanías Águilas-Murcia. No habían previsto electrificar ni un solo kilómetro en ese territorio, y entre Pulpí y Águilas tampoco acometieron la conversión de las vías al ancho internacional. No invirtieron ni un solo euro en la modernización de las cercanías, y la prueba está en la disminución del número de pasajeros que hemos ido sufriendo año tras año: en 2011 había 1 355 000 pasajeros y en 2020 tan solo 564 000. Por tanto, tampoco atendieron las peticiones de la Universidad Politécnica de Cartagena para tener trenes sinergiados entre Murcia y Cartagena, atendiendo al interés general y a la demanda social existente.

En cuanto a la segunda parte, señorías, relativa a dónde estamos, cabe decir que estamos en el cambio, tras la llegada de Pedro Sánchez al Gobierno de España en 2018. La situación del ferrocarril en la región era un caos total: enormes conflictos sociales que dieron lugar a manifestaciones multitudinarias, encierros, creación de plataformas y, por supuesto, no existía garantía de financiación para las obras. No había previsiones ni cronología para su ejecución. Es una evidencia física y contundente que desde el minuto uno de la llegada de Pedro Sánchez al Gobierno de España nos pusimos a trabajar para revertir el caos ferroviario en el que estaba sumida la Región de Murcia con los Gobiernos de Rajoy y el regional. El primer paso fue garantizar la llegada del AVE a la ciudad de Murcia soterrado. Se cambiaron las porras del delegado del Gobierno, el señor Bernabé, por el diálogo y hoy está garantizado que el AVE llegará a Murcia soterrado a finales de año.

Respecto a la tercera parte, hacia dónde vamos, con una inversión estimada de más de 3000 millones de euros, se trata de un hito esencial para el desarrollo del corredor Mediterráneo entre Murcia y Almería. Ambas capitales estarán conectadas con el resto de la red de alta velocidad de España y, por extensión, con Europa. Por ello, esta moción quiere resaltar el salto cualitativo que hemos dado en el desarrollo de las infraestructuras ferroviarias en la Región de Murcia para situarnos a los niveles de las grandes redes de Europa, convirtiéndonos en un nodo internacional de altas prestaciones, así como continuar con la ejecución de todas las obras y trazados que se están llevando a cabo con la planificación plurianual de inversiones y aprovechar los fondos europeos al máximo, de acuerdo con la planificación vigente.

Muchas gracias. (*Aplausos*).

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

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

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

El señor BERNABÉ PÉREZ: Muchas gracias, señor presidente. Buenos días, señorías.

Doy por reproducida nuestra enmienda en el sentido de que la parte dispositiva de la moción sea sustituida por todos los puntos que planteamos en nuestra enmienda.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

Pasamos al turno de aceptación o rechazo de la enmienda por parte del Grupo Parlamentario Socialista.

Tiene la palabra la senadora Retuerto Rodríguez.

La señora RETUERTO RODRÍGUEZ: He leído los puntos que nos ha trasladado el portavoz del Grupo Popular en la comisión y he de decir que por parte del ministerio los criterios han sido favorables para algunas cuestiones, mientras que para otras ha planteado alguna modificación. He intentado hasta el último minuto llegar a un acuerdo con los compañeros del Grupo Popular, en este caso con el señor Bernabé, y parece que no ha sido posible, así que no aprobaremos su enmienda.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

Pasamos al turno de portavoces.

Por el Grupo Parlamentario Democrático, tiene la palabra el senador Egea.

El señor EGEA SERRANO: Gracias, señor presidente.

En primer lugar, quiero mostrar que estoy perplejo. Dice que Murcia es un infierno ferroviario, y yo invitaría a la senadora a que viniera a Teruel para que viera lo que realmente es un infierno.

Ha hablado del pacto de Murcia de 2001, que, señorías, fue justo el día de la gran traición a Teruel: cuando se decide desviar el AVE que tenía que ir de Madrid a Valencia pasando por Cuenca y por Teruel, y así dejó de pasar por Teruel. En ese momento había entonces en Aragón un presidente del Partido Socialista al que no le importó perder una importante obra de infraestructura para el desarrollo de la provincia de Teruel. Por tanto, me extraña escuchar a veces ciertas expresiones, como que ustedes viven en regiones que están deprimidas, que les falta desarrollo e infraestructuras. Teruel capital es la única capital del Estado español que no tiene conexión ferroviaria directa con Madrid. Realmente, eso genera infradesarrollo; y no me diga que no porque es verdad. Desde Teruel no puedes ir directamente a Madrid en tren.

Me parece muy bien que vengan aquí con sus cuitas y a pelear entre unos y otros quién ha hecho más o menos por la Región de Murcia en este caso. Apoyaremos su moción porque nosotros estamos de acuerdo con cualquier moción que mejore las infraestructuras, pero, por favor, cuando hablen de lo que pasó en España en el 2001 y de lo acontecido en el pasado, piensen que algunas regiones llevamos muchos años perdiendo siempre porque no hemos tenido a nadie que nos defendiera en las instituciones.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

El señor Martínez no interviene. Senadora Rivero, ¿desea utilizar su turno? (*Denegaciones*). No va a intervenir. Senadora Vaquero, ¿desea intervenir? (*Denegaciones*). Tampoco va a intervenir. Senadora Bailac, ¿va a intervenir? (*Denegaciones*).

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

El señor BERNABÉ PÉREZ: Gracias, señor presidente.

Señorías del Grupo Socialista, se lo dije hace dos días a la ministra Sánchez en el Pleno y se lo repito hoy a ustedes aquí: cada vez que hablan de infraestructuras ferroviarias en la Región de Murcia viven ustedes en un mundo de fantasía; un universo paralelo en el que todo es maravilloso y todo funciona a la perfección, cuando la realidad, por desgracia para el 1,5 millón de habitantes de mi comunidad autónoma, es muy distinta. En ese esquema mental nos plantean ustedes esta moción en cuya parte dispositiva nos dicen que tenemos que suscribir lo siguiente: que instemos al Gobierno a continuar con los avances —pero ¿qué avances?— y la ejecución de las obras de los diferentes trazados ferroviarios que se están ejecutando, de acuerdo con la planificación plurianual —échenle hilo a la cometa— de inversiones recogidas en los presupuestos vigentes, para impulsar en los próximos años una de las mejores redes de ferrocarril de Europa. ¿Cuándo va a terminar esto? Una de las mejores redes de ferrocarril de Europa. Así, sin dar ni una

sola fecha concreta; sin fijar un solo plazo; sin proponer ni una sola medida para solucionar los múltiples problemas ferroviarios que estamos padeciendo. ¿Cómo quieren ustedes, señores del Grupo Socialista, que apoyemos esta moción cuando ni siquiera hablan de cómo arreglar la nefasta coyuntura de isla ferroviaria en la que estamos viviendo o cómo reponer los servicios ferroviarios que han cerrado ustedes, como, por ejemplo, la línea de cercanías entre Murcia, Lorca y Águilas, o la línea de larga distancia entre Cartagena, Murcia y Madrid? ¿Cómo vamos a apoyar esta moción, señorías socialistas, si no son ustedes siquiera capaces de decirle al Gobierno que tiene que terminar ya de una vez por todas la redacción de los proyectos técnicos para llevar la alta velocidad a Cartagena o para realizar la integración urbana, es decir, el soterramiento de las vías en Lorca? ¿Cómo quieren ustedes que apoyemos esta moción, señorías del Grupo Socialista, si ni siquiera son capaces de exigirle a su Gobierno que diga que este año va a llegar el AVE a Murcia, como está anunciando el propio ministerio, y no son ustedes capaces de plasmarlo por escrito? ¿Cómo quieren ustedes, señorías del Grupo Socialista, que votemos a favor de esta moción cuando no se atreven a decirle al Gobierno que los murcianos no queremos utilizar a partir de ahora la estación de Chamartín, sino que queremos seguir usando la de Atocha, como hemos venido haciendo a lo largo de los últimos ciento cincuenta y siete años? Me gustaría saber cómo quieren ustedes que votemos a favor de esta moción, señorías del Grupo Socialista, si ni siquiera osan sugerirle al Gobierno que suscriba el pacto por las infraestructuras de la Región de Murcia, ese gran acuerdo de toda la sociedad civil murciana en su conjunto: asociaciones empresariales, sindicales, vecinales, de consumidores y usuarios, las universidades, los colegios profesionales, todos los ayuntamientos, con independencia del color, a través de la Federación de Municipios y la Administración regional, en el que se recoge la hoja de ruta de reivindicaciones históricas, sin colores políticos, que tiene nuestra comunidad autónoma.

Por todas esas razones y por muchas más —no me voy a extender por falta de tiempo—, no podemos apoyar esta moción, señorías del Grupo Socialista. Pero, créanme, el problema no es nuestro; el problema es solo suyo, que todavía no se han dado cuenta de que desde hace un año no circulan los trenes por la Región de Murcia, que somos la única provincia de España en la que pasa esto y que la gente está muy enfadada por esa razón. Así que lo que les sugiero es que despierten de su Matrix ferroviario, que abran los ojos y que se dejen de ensoñaciones porque esta moción es una gran mentira y, desde luego, nosotros no vamos a ser partícipes. Tengan claro que quien la apoye lo va a pagar en las urnas. Miren ustedes, los murcianos podrán estar muy molestos y aguantar muchas cosas, pero lo que nunca van a soportar es que, además de estar enfadados, se quieran ustedes reír en su cara.

Muchas gracias. (*Aplausos*).

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra la senadora Retuerto Rodríguez.

La señora RETUERTO RODRÍGUEZ: Gracias, presidente.

En primer lugar, no puede decir que es mentira lo que contiene la moción; de mentira, nada. Los proyectos están redactados y se están licitando. Le recomendaría que leyera hoy la prensa de la Región de Murcia a ver si, en vez de hablar de ese Matrix en el que dice que vivimos nosotros, baja usted a la Tierra y ve lo que está sucediendo en la Región de Murcia con los trazados y la llegada de la alta velocidad a Murcia capital.

Señorías, podemos sacar algunas conclusiones importantes que debemos tener en cuenta para conocer de forma rigurosa por qué la Región de Murcia ha sufrido años de retraso en materia ferroviaria.

Primera, la certeza de que los diferentes Gobiernos regionales del Partido Popular no fueron eficientes a la hora de planificar los servicios ferroviarios de nuestra región. Es decir, se perdió la batalla política con otras regiones y no se tomaron decisiones de manera acertada, como ocurrió con el Mar Menor; de esos polvos, estos lodos. Por lo tanto, resulta sorprendente que el pirómano quiera ahora ejercer de bombero. Es un ejercicio de hipocresía que quienes han creado el problema ahora quieran ponerse al frente de las reivindicaciones, en este caso el Grupo Popular, que no está legitimado en absoluto.

Segunda, al Grupo Popular el tren le importa muy poco o nada, como han demostrado cuando han gobernado en España. El abandono de las infraestructuras ferroviarias en la Región de Murcia durante los Gobiernos del PP ha demostrado, con datos en la mano, que ni les importa ni les ha importado. Y lo hemos visto recientemente cuando el señor Feijóo vino a la Región de Murcia y afirmó que, si se hubieran hecho menos kilómetros de alta velocidad, habría más infraestructuras hídricas. Esto lo dijo el señor Feijóo hace unos diez días más o menos. Tiene gracia que ustedes hablen de isla ferroviaria y sea el propio PP de Feijóo el que nos quiera dejar sin AVE en Cartagena y Lorca. Señorías, ese es el Partido Popular. Señor Bernabé, entiendo su silencio y que agache la cabeza ante sus jefes, pero en esta cuestión le debe resultar

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Núm. 429

6 de octubre de 2022

Pág. 17

difícil hacerlo, sobre todo si vemos sus acaloradas intervenciones en el Senado o las puestas en escena a las que nos tiene acostumbrados en Lorca, en Cartagena. ¿O es todo mentira y fachada? Esta es otra de las certezas, señorías, del Partido Popular: solo aprovechan la oportunidad para seguir confrontando con el Gobierno de España. Pues bien, frente a esto, el Gobierno de España sigue trabajando para que el AVE llegue cuanto antes a la Región de Murcia, escuchando para que los trazados no supongan cicatrices urbanas en los territorios y haciendo realidad que, en breve, la Región de Murcia tenga una potente y moderna red ferroviaria.

Tercera certeza, frente al ruido, el trabajo de un Gobierno que tiene claro que gobierna para la gente; un Gobierno comprometido con los territorios, y voy a dar algunos datos en referencia a esa isla de Matrix en la que dice usted que estamos. En febrero de 2021 se puso en servicio la línea de alta velocidad Monforte del Cid-Beniel. A finales de año va a llegar la alta velocidad a Murcia, que, por cierto, lo va a hacer soterrado. El tramo Totana a Totana ya tiene todos los tramos de plataforma adjudicados o en ejecución. Ya se ha planificado el montaje de la vía y la línea aérea de contacto en el tramo de Murcia a Lorca, cuyo proyecto se está redactando. Desde julio de 2018 se han licitado expedientes por volumen de 1656 millones de euros, nueve tramos, que han sido adjudicados por un importe de 1285,51 millones de euros. También cabe citar la rehabilitación y remodelación de la estación de Cartagena por un importe de más de 5 millones de euros y la estación de Torre Pacheco. Se han licitado las obras del primer tramo entre Torre Pacheco y Sucina por un valor de 155,6 millones de euros. Podría seguir, pero se me acaba el tiempo.

En definitiva, los compromisos del Gobierno de Pedro Sánchez con la modernización de la red ferroviaria de la región rondan los 3000 millones de euros, y ustedes siguen diciendo que el Gobierno de Pedro Sánchez castiga la Región de Murcia. En solo tres años se ha puesto orden donde antes solo había incertidumbre, improvisación, falsas promesas, porras y caos.

Señor Bernabé, apoye esta moción por responsabilidad y deje la confrontación. Creo que la ciudadanía de la Región de Murcia se lo va a agradecer; lo contrario sería un grave error.

Muchas gracias. (*Aplausos*).

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senadora.

— MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A INCLUIR AL CORREDOR ATLÁNTICO EN SU INICIATIVA MERCANCÍAS 30, DE AUTOPISTAS FERROVIARIAS.
(Núm. exp. 661/001728)

Autor: GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO

El señor presidente lee el título que figura en el orden del día.

El señor PRESIDENTE: Para la defensa de la moción, tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, el senador Guerra Fernández.

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

Quiero agradecer a mi grupo la oportunidad... (*Se rompe la pata de uno de los escaños del Grupo Parlamentario Popular*). Se ha roto una pata.

El señor PRESIDENTE: Este mobiliario lleva aquí cincuenta años, y se nota. (*Pausa*).

Después del incidente, tendremos que presentar una moción para la renovación de mobiliario, y creo que estaríamos todos de acuerdo. (*Risas*).

Quiero que conste en el *Diario de Sesiones* nuestro agradecimiento a los ujieres por su rapidez al estilo AVE en el cambio del escaño que ha perdido una pata. (*Risas*).

Reanudamos el debate después de este pequeño incidente.

Tiene la palabra el senador Guerra Fernández.

El señor GUERRA FERNÁNDEZ: Gracias, presidente.

Para ser la primera vez que intervengo, no está mal la que he liado con la movilidad.

Como decía, agradezco a mi grupo la oportunidad de defender esta moción en un momento en el que tenemos un Pleno semigallego; los gallegos tenemos que darles las gracias por atendernos y escucharnos. Con permiso de Torrejón, Murcia y Teruel, traigo una moción que, sinceramente, no va contra nadie; por

supuesto, habla de Galicia, pero también de todo el noroeste de España, de Asturias, de León y de Galicia. Y cuando me puse a estudiar la moción y las estrategias y la política de España en trenes de mercancías, la verdad es que me encontré con un cierto galimatías. Es muy difícil entender cómo el Gobierno de España está ejecutando su política en materia ferroviaria en lo que se refiere a mercancías. No sé muy bien si es porque no lo tienen claro, porque quieren quedar bien con todo el mundo o porque quieren quedar bien solo con los que mantienen al Gobierno. Voy a tratar de explicarlo.

En la última actualización que ha habido en la Unión Europea del Reglamento para el desarrollo de la red transeuropea de transporte, que fue en el año 2021, en esa propuesta, el noroeste de España fue incluido dentro de los corredores de la red básica de transporte de mercancías, y, efectivamente, eso lo reflejó el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en mayo de este año, en el documento Mercancías 30, en el que claramente se dice: Se identifican una serie de acciones —digo literalmente— y medidas de impacto a corto y medio plazo, cuya implantación, antes del 2030, permita elevar la cuota modal de transporte ferroviario de mercancías hasta el 10 %. Es decir, el Gobierno identifica una serie de medidas a acometer antes de 2030. Estaríamos encantados de la vida, pero aquí está el truco, que no encuentro yo solo, sino que lo encuentran también las confederaciones de empresarios de León, de Asturias y de Galicia, porque en ese mismo reglamento se fijan dos horizontes temporales: 2030 y 2050. Y voy a tratar de argumentarlo.

En el documento, en su página 10, hay un mapa —este que les muestro— de la red transeuropea de transportes. Aquí, evidentemente, aparece la red llegando a Galicia y a Asturias, en concreto, a Vigo, a A Coruña y a Gijón, y, por lo tanto, a toda el área noroeste de la Península. Pero vamos a la página 11 del mismo documento, que también les muestro, donde se ve que toda esta área queda absolutamente en blanco. Y este documento se llama corredor ferroviario de mercancías atlántico. Esto es lo que está en la página 11. Aquí desaparece todo el noroeste peninsular; Galicia, León y Asturias ya no están. Y, además, esto coincide con muchas declaraciones del Gobierno de España y su intención de tratar de disponer de una línea de mercancías con Portugal a través de Madrid o Medina del Campo. Eso nos extraña porque, además, Portugal ya ha demostrado en varias oportunidades —y públicamente lo ha manifestado el presidente de la república— que ellos prefieren el corredor por la parte norte, el corredor atlántico.

Por eso estamos preocupados, por eso hemos presentado esta moción. El Gobierno ha planteado, en su documento, el mapa de la Unión Europea —perfecto— para decir que Galicia está en ese mapa, pero cuando se habla de lo concreto, de lo que hay que ejecutar en el corto y medio plazo, aquí Galicia y todo el noroeste —León, Asturias— desaparecen.

Y nuestra preocupación es mucho mayor cuando vemos el punto 4.4 de este mismo documento, donde se desarrollan lo que se llaman autopistas ferroviarias, que son para mover las mercancías con más velocidad y con más capacidad. Ese mapa que está en el punto 4.4 del documento es muy gráfico: aquí no aparece por ningún sitio nuestra comunidad ni toda el área noroeste de España. Por lo tanto, es evidente que tenemos que estar preocupados. De retrasos —aquí se ha hablado de otras comunidades autónomas—, en Galicia sabemos bastante.

Este mapa no me lo invento yo, está en el documento; ahí se habla de muchas otras ciudades que no quiero mencionar, porque esto no va contra nadie, sino a favor de nuestra tierra. La moción lo único que pretende es saber —y a lo mejor el portavoz, que ayer hablábamos del tema, me puede dar alguna información, y lo que queremos es que sea concreta— si está previsto incluir a Galicia y a todo el noroeste de la Península en la planificación de autopistas ferroviarias; si está previsto, ¿cuándo?, porque hay dos velocidades, 2030 y 2050. Yo en 2030 no estaré aquí, pero espero estar con mis hijos por ahí, por alguna playa de Galicia; y en el 2050 probablemente ya no esté y, por lo tanto, me gustaría que esto se hiciera antes. Y si no lo tiene previsto, la moción lo que pide es incluir toda la fachada atlántica en esa planificación. Y ya de paso, como aquí estamos hablando de las autopistas ferroviarias, también queremos saber cuándo va a desarrollar aquella red básica que la Unión Europea ya nos planteó en el mapa que les expliqué de la página 10 de ese documento.

Ese es el objetivo de la moción, un objetivo bien concreto, en positivo, que no va en contra nadie, pero este es un elemento clave para toda nuestra área geográfica y nos gustaría que se nos apoyara en esta reivindicación, para nosotros histórica. (*Varias señorías golpean repetidamente su mesa con la palma de la mano*).

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

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

Para la defensa de la enmienda, tiene la palabra su portavoz, el senador Morales Quesada.

El señor MORALES QUESADA: Muchas gracias, presidente. Buenos días.

Señorías del PP, señor Guerra, yo creo que tienen una confusión de términos, ayer se lo decía; seguramente lo aclarará el secretario general de Infraestructuras, que comparecerá en esta Cámara el próximo martes para explicar precisamente el plan Mercancías 30. Yo intentaré justificar, en esta primera intervención, el porqué de nuestra enmienda.

Las autopistas ferroviarias son servicios, no infraestructuras, de transporte intermodal, en las que los vehículos de transporte por carretera, ya sean camiones completos o solo semirremolques, son transportados por ferrocarril en servicios lanzadera, empleando para ello un material rodante específico y terminales específicamente acondicionados.

Hay que subrayar que el término autopista ferroviaria no se refiere, como decía, a un tipo específico de infraestructura, ni menos aún se trata de infraestructuras dedicadas a una determinada categoría de tráfico. El principal requisito para que una línea pueda albergar servicios de autopista ferroviaria viene dado por el gálibo, pues el gálibo de material resultante de la carga de un semirremolque en una plataforma ferroviaria es en general superior al gálibo de las infraestructuras existentes en la red convencional, por lo que la circulación de estos servicios puede requerir adaptaciones de línea. Y, en cualquier caso, el requisito fundamental para la implantación de servicios de autopista ferroviaria no viene dado por las características de la infraestructura, sino por la existencia de unos flujos de transporte por carretera importantes, concentrados durante una distancia relativamente larga en un determinado corredor; por que el tipo de mercancía a transportar sea adecuado, y por que los camiones estén adaptados al sistema de carga en su caso.

No debe olvidarse que el transporte de mercancías se desarrolla en un marco plenamente liberalizado en el que la viabilidad de los servicios también depende de su sostenibilidad financiera. Por eso presentamos una enmienda para que la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana del Senado inste al Gobierno a actualizar, en su iniciativa Mercancías 30, las iniciativas sobre autopistas ferroviarias que vayan siendo promovidas a través de los mecanismos establecidos en ella. Porque es un documento vivo, no es un documento cerrado.

Muchas gracias, presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

El senador Guerra Fernández, es su turno para aceptar o no la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Socialista.

El señor GUERRA FERNÁNDEZ: Muchas gracias, señor presidente, y gracias al portavoz socialista.

Sé perfectamente qué son las autopistas ferroviarias, pero eso no impide que nosotros estemos en este mapa; no dice usted nada en contra. No sé por qué no podemos estar nosotros y puede estar otra comunidad autónoma.

Nosotros estamos acostumbrados a estar en el vagón de cola de las infraestructuras y Galicia —y todo el noroeste de España— tiene razones más que suficientes para ser considerada en esa infraestructura básica que, efectivamente, transporta camiones dentro del ferrocarril, y que para nosotros es de primera necesidad.

Yo tengo a gala ser una persona ansiosa pero que trata siempre de llegar a acuerdos. Usted y yo hablamos ayer. Voy a leer la enmienda: La Comisión de Transportes insta al Gobierno de España a actualizar, en su iniciativa Mercancías 30, las iniciativas sobre autopistas ferroviarias que vayan siendo promovidas a través de los mecanismos establecidos en la misma.

Creo que el Grupo Socialista ha tenido un acierto, porque su portavoz es una persona amable y conoce el tema, pero, además, es canario, y si yo digo que sí a esta enmienda, don Ramón podrá ir a Canarias, pero yo probablemente, don Xoaquín y los gallegos que estamos aquí no podremos llegar a nuestra tierra. Yo no puedo aceptar esto sin ningún tipo de compromiso, sin ninguna mención. En este documento existen menciones a otras ciudades e, incluso, a otros puertos y a otras localidades, y no hay ninguna mención a toda el área noroeste de Galicia. Yo no puedo aceptar eso, tenemos que buscar un cierto compromiso. Los gallegos, los leoneses, los asturianos y todo el norte, y los portugueses, no podemos estar esperando una infraestructura hasta el año 2050. Lo único que pido es que eso se concrete de alguna manera, que no seamos los últimos y no veamos este mapa. Yo estaría encantado de llegar a un acuerdo con usted, pero, como comprenderá, sin plazos y sin ningún tipo de compromiso no puede ser. Yo quiero llegar a Vigo sano y salvo y usted comprenderá que, si no, no puedo llegar sano y salvo. *(Varias señorías golpean repetidamente su mesa con la palma de la mano).*

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador, Pasamos al turno de portavoces.

¿Senador Egea Serrano? (*Denegaciones*). No va a intervenir. ¿Señora Rivero? (*Denegaciones*). No interviene.

¿Señora Vaquero? (*Asentimiento*). Tiene usted la palabra.

La señora VAQUERO MONTERO: Muchas gracias, señor presidente.

Estamos a la espera de que la próxima semana comparezca aquí el secretario de Infraestructuras para dar más aclaraciones sobre el tema, porque el grupo proponente tiene dudas sobre la situación en la que queda su territorio. Ha habido muchos estudios y planes sobre las autopistas ferroviarias y no sabemos en qué situación están exactamente, pero estas preguntas ya se las formularemos al secretario.

Es verdad que se están retrasando bastante muchas infraestructuras, pero lo que nuestro grupo está exigiendo es que se finalicen los tramos troncales para dar servicio a los otros tramos y para que las autopistas ferroviarias sean funcionales, sean una realidad y puedan ser aprovechadas, porque estamos viendo que, de hecho, los tramos troncales, como es el caso de Euskadi, son parte de lo que todavía no se ha finalizado, y si no se finalizan los tramos troncales, difícilmente se van a poder finalizar otros y dar servicio y que a su vez las autopistas ferroviarias sean una realidad.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

¿Senadora Bailac? (*Denegaciones*). No interviene en este turno.

Pasamos al Grupo Parlamentario Popular. El senador Guerra Fernández tiene de nuevo la palabra.

El señor GUERRA FERNÁNDEZ: Muchas gracias.

Simplemente quiero insistir en que no hemos podido aceptar esta enmienda porque necesitamos concreción, como he dicho antes. Es muy importante señalar el tema de los horizontes temporales. En este documento hay algunas infraestructuras que están fijadas para el año 2030 y otras, porque se menciona en el documento, para el año 2050. Ustedes comprenderán que el año 2050 es una distancia muy importante para que nosotros, Galicia y el noroeste de España, estemos esperando a cuando nos toque. Cuando nos toque ya sabemos lo que significa y nosotros no queremos que eso sea así.

No queremos más que Galicia forme parte no solo de la red transeuropea de transportes, que eso lo define, obviamente, la Unión Europea, sino también, como le decía antes, de las autopistas ferroviarias. Usted menciona los camiones; yo le voy a poner un ejemplo. Vigo es el mayor puerto pesquero de Europa. No toda la pesca que se vende en puerto de Vigo llega a través del puerto de Vigo; mucha de ella, por razones que son obvias y que no voy a explicar ahora, llegan desde otros muchos puertos y lo hacen por carretera. Pero precisamente uno de los objetivos que se plantean en este documento es reducir el uso de las carreteras. Por eso necesitamos —en mi caso, Vigo, pero en La Coruña hay otros casos que ahora explicaré—, para una ciudad que tiene probablemente la mayor industria pesquera del mundo, poder sacar nuestras mercancías no por carretera, porque estamos de acuerdo con el objetivo de que el 10 % de las mercancías en España se muevan a través del ferrocarril en el año 2030. Ese es el objetivo que tiene el Gobierno, es nuestro objetivo y por eso queremos que seamos incluidos.

Le voy a dar razones. Al noroeste, es indiscutible, nos llevan llamando Finisterre desde tiempos inmemoriales; estamos en una esquina, es que somos periféricos. Ustedes han hablado del Camino de Santiago, de carreteras, de autovías; tenemos puertos, pero no podemos llevar por tren nuestras mercancías. Estamos en un *corner* de Europa, orgullosos de estar ahí, pero eso es un dato. Esto ya lo han planteado también los consejos económicos sociales en la misma Unión Europea. El *brexit*, por ejemplo, nos está afectando mucho, en especial al arco atlántico. Como saben ustedes, el otro día hemos hablado en el Pleno de la situación de la automoción. Galicia —que me perdonen los asturianos y los leoneses, pero este tema lo conozco mucho mejor— tiene una industria de la automoción muy importante, también una industria de la pesca muy importante. Es imprescindible para nosotros tener esta infraestructura. Todos los elaborados de pescado que se hacen en nuestra ciudad necesitan una salida competitiva, insisto. Además, Portugal también quiere esa salida.

Por otro lado, el puerto de La Coruña es un puerto que tiene cereales, que tiene una refinería clave y crítica para España y en Mugarodos, hablando del gas, está una de las regasificadoras más importantes de España, y está en Ferrol. Necesitamos que haya una posibilidad de conexión con la línea férrea, en definitiva, una política global, no excluir a una determinada área. No digo que se excluya a ninguna otra, pero pido que se piense en esto y que se coordine con Portugal, porque Portugal es también un mercado

que podemos aprovechar, y ellos tienen claro y apuestan por que la estructura salga por el Atlántico. Es lógico que apuesten por el Atlántico, pero apuestan por un corredor norte-sur, no por un corredor hacia Madrid desde Lisboa. Y por eso esta infraestructura es tan importante para nosotros.

A mí no me gustaría, como he leído el otro día en un periódico, que alguien diga que la mejor política de infraestructuras españolas se hace en Lisboa. A mí me gustaría que la mejor política de infraestructuras españolas se hiciera en España, teniendo en cuenta que tenemos una eurorregión que es muy importante desde el punto de vista económico e industrial y que necesita esta infraestructura.

Les voy a poner un ejemplo, porque esta no es una moción porque sí. En otra infraestructura, en otra área geográfica, la mediterránea, hay un comisionado que está trabajando a este respecto y que está moviendo esta infraestructura. Aquí, en Madrid, hace un tiempo había unas pancartas, unos anuncios de esa infraestructura, del corredor del Mediterráneo. En el corredor atlántico no existe ni comisionado ni absolutamente nada. ¿Cómo no vamos a creer que se piensa en nosotros para el año 2050? Y no podemos aceptarlo.

Ese es el objetivo de la moción, yo espero que entiendan las razones y que, por esa razón, nos puedan dar su voto favorable para tener un sustento del Senado en una reivindicación tan importante para el noroeste de España. *(Varias señorías golpean repetidamente su mesa con la palma de la mano)*.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

Senador Morales Quesada, cierra usted el debate de esta moción.

El señor MORALES QUESADA: Gracias, presidente.

Señor Guerra, va a llegar vivo a Vigo, porque ya en el 2018 el Grupo Popular rechazó apoyar la declaración sobre el corredor ferroviario, con lo cual no se preocupe que va a llegar vivo.

Para el Ministerio de Transportes, el corredor atlántico es un corredor prioritario y, gracias al apoyo que se prestó en julio de 2021, se aprobó la ampliación a través de un nuevo reglamento, el 1153/2021, en el que se incluyen los nuevos ejes, en los que cabe destacar la inclusión de los itinerarios A Coruña-Vigo-Ourense, León-Gijón, León-Valladolid, Zaragoza-Pamplona-Logroño-Bilbao, Tenerife-Gran Canaria-Huelva, Sanlúcar de Barrameda-Sevilla-Córdoba. Lo que quiero decirle con esto es que entre Canarias y Huelva no hay un tren, son servicios que se prestan.

En el año 2015, el entonces Ministerio de Fomento realizó un estudio para el desarrollo de autopistas ferroviarias en la península ibérica, en el que se analizó con detalle la viabilidad de implantación de estos servicios, la demanda resultante en diferentes corredores nacionales e internacionales y la rentabilidad de los servicios con mayor potencial. Los principales resultados obtenidos en el mismo son que los corredores con mayor potencial serían los internacionales, tanto en el corredor atlántico como en el Mediterráneo, presentando los corredores nacionales una demanda claramente inferior, y, entre estos últimos, destacan el Madrid-Barcelona y el Madrid-Sevilla.

Enmarcando las actuaciones para impulsar el transporte de mercancías, el ministerio ha previsto el desarrollo de una serie de actuaciones planificadas hasta el año 2030 para lograr el objetivo de duplicar la cuota de mercado del transporte ferroviario de mercancías en España. Estas actuaciones son las que están agrupadas en la iniciativa Mercancías 30, que conllevan una búsqueda de eficiencia y una priorización clara en las inversiones a acometer para el fomento del transporte de mercancías por ferrocarril y, entre ellas, cabe destacar el apoyo de la Administración al desarrollo de los servicios de autopistas ferroviarias a través de un conjunto de diversas medidas que incluyen inversiones en infraestructuras y ayudas para la compra de materiales aptos para dar estos servicios. Dado que el coste de la adaptación de las líneas puede llegar a ser elevado, se propone actuar, en primer lugar, en los corredores de mayor potencial —lo que decía la portavoz del Grupo Parlamentario Vasco—, que están identificados en el estudio de 2015, así como en aquellos en los que los agentes del sector de transporte de mercancías han acreditado interés. Hasta la fecha, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ha suscrito acuerdos para facilitar la implantación de servicios de autopistas ferroviarias por parte de empresas interesadas en los itinerarios Algeciras-Madrid-Zaragoza y Madrid-Valencia. En cualquier caso, la relación de corredores recogida en el Mercancías 30 no es excluyente de otras posibles rutas en las que apareciese un interés comercial por el desarrollo de dicho servicio. Por ello, también en el mercado de Mercancías 30, a comienzo de 2022, se creó por parte de ADIF una oficina de apoyo y asesoramiento sobre autopistas ferroviarias para facilitar ayuda a las empresas del sector que estén interesadas en la puesta en marcha de estos servicios, que sirva de asesoramiento en materia de viabilidad técnica, económica, gestión de surco, disponibilidad de vagones, ayuda financiera, etcétera, por lo que cualquier operador que tenga un interés potencial de prestar servicios de autopista ferroviaria tiene pleno acceso a dicha oficina.

El documento Mercancías 30, al que usted se refiere, es un documento vivo, sujeto a continua revisión atendiendo a las demandas del mercado y a los interesados; por tanto, no debe considerar excluida ninguna iniciativa de autopista y, en concreto, las que pueden discurrir por el corredor atlántico. Con un coste total de más de 39 000 millones de euros, ya se ha ejecutado un 63 % y para su ejecución en los próximos años se ha previsto una financiación con cargo al Plan de recuperación, que va a destinar 2115 millones de euros al corredor atlántico. En este momento se están realizando importantes actuaciones; en concreto, en Galicia, cabe destacar la conexión entre León, Ourense y Vigo; uno de los dos enlaces ferroviarios de Galicia con el centro peninsular, y también uno de los principales ejes de mercancías de la zona noroeste. Este eje conecta con Ponferrada, Astorga y León, y en este tramo están en marcha actuaciones de renovación de infraestructuras, superestructuras, modernización de instalaciones de seguridad y comunicaciones, ampliación de vías de apartado y adecuación de gálibos, entre otras. Es destacable la renovación del tramo Ourense-Monforte, en el que en la actualidad las obras adjudicadas de plataforma, vía, electrificación e instalaciones suman un importe de adjudicación de más de 140 millones de euros. En octubre de 2021 el ministerio presentó un borrador de esta iniciativa a los principales agentes del sector, asociaciones de cargadores, operadores logísticos y empresas ferroviarias de transporte de mercancías, que dispusieron de un plazo de un mes para remitir sus observaciones y propuestas, y en ninguna de las aportaciones recibidas se planteó la necesidad de ampliar la relación de corredores de autopistas ferroviarias identificados en el documento.

Por todo lo que les he explicado no podemos aceptar la moción. Este Gobierno ha hecho una apuesta clara por el desarrollo del corredor atlántico, al igual que el del mediterráneo. No es cierto lo que usted comenta, porque desde que estamos en el Gobierno hemos impulsado los dos corredores, y en los presupuestos las inversiones están al 50 % para ambos, los dos tienen la misma cantidad de inversión, por lo cual creo que lo que existe es un error de concepto. No vamos a aceptar esta moción porque no podemos dar lo que ustedes piden en ella, ya que, como les he explicado, se está trabajando en el corredor atlántico, se está trabajando en Galicia, hay corredores para mercancías en Galicia. Somos conscientes de todos los puntos de España donde hay una necesidad de mercancías y están conectados. Por eso creo que hay un error en los conceptos y por eso no podemos apoyar su moción.

Muchas gracias, presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

— MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A GARANTIZAR LA COMPATIBILIDAD Y VALIDEZ DE LAS CONDICIONES DE LOS ABONOS Y DE LAS TARJETAS DE RENFE CON EL ABONO GRATUITO PARA VIAJERO FRECUENTE.

(Núm. exp. 661/001741)

Autor: GRUPO PARLAMENTARIO NACIONALISTA EN EL SENADO JUNTS PER CATALUNYA-COALICIÓN CANARIA/PARTIDO NACIONALISTA CANARIO

El señor presidente lee el título que figura en el orden del día.

El señor PRESIDENTE: Para la defensa de la moción, tiene la palabra la portavoz del Grupo Parlamentario Nacionalista, senadora Rivero.

La señora RIVERO SEGALÀS: Gracias, presidente. Buenos días, señorías.

Todos sabemos que las infraestructuras bien dimensionadas, bien atendidas y adaptadas a la realidad son un multiplicador de oportunidades para el desarrollo del proyecto vital y laboral de las personas. Hoy hablamos de infraestructuras en Lleida; no les hablaré de la deuda histórica que mantienen con Lleida, el Alt Pirineu y Arán; no les hablaré del déficit fiscal, de la baja ejecución ni del incumplimiento de la adicional tercera del Estatut, ni me referiré a aquellas vías recurrentes, como el eterno eje pirenaico. Hoy les traigo una casuística muy concreta a la que creo que podemos dar respuesta y que va a mejorar el día a día de muchas personas y de muchos trabajadores.

Como ustedes saben, muchos ciudadanos de la demarcación de Lleida, pero también de territorios vecinos, utilizan el servicio ferroviario del Avant para hacer sus desplazamientos habituales, sobre todo a nivel laboral, pero también para ocio, por temas sanitarios, etcétera. Se les venía aplicando una bonificación del 50 %, pero todos sabemos que a partir del 1 de septiembre podían adquirir sus abonos con gratuidad. Ahora también sabemos —no lo sabíamos cuando planteamos la moción— que esto se ha ampliado

al 2023. Junto con esto persisten una serie de condiciones que se pusieron para adaptar esta realidad a los tiempos del COVID, que es el aumento de la vigencia del abono. En el caso de la tarjeta Plus 10, que es de 10 viajes, pasó de 8 días a 20 días; y en el caso de la tarjeta Plus, que es de 30 a 50 viajes, pasó de 30 a 60 días para adaptar también esa realidad a la realidad laboral de la combinación entre el trabajo presencial y el teletrabajo. Estos usuarios habituales también disponen de la tarjeta Renfe Plus, porque es el único medio que tienen para ir a trabajar, y tienen un abono con bonificación. Esto *a priori* está muy bien, pero la bonificación que reciben ahora tiene una serie de derivadas, puesto que con la bonificación los puntos de la tarjeta Plus no se suman —porque no compran a precio— y también que esa facturación a la que se tenían que someter de 3000 euros anuales que muchísima gente consumía para poder ir a trabajar, al no llegar a esta cifra como consecuencia de la bonificación, pierden algunos derechos que tenían, como disponer de *parking* gratuito. Asimismo, también como consecuencia de la COVID, este *parking* gratuito del que disponían estas personas, pasa de ser de 48 a 24 horas, y a todo esto debemos sumarle que todavía no se han restablecido las frecuencias de trenes anteriores a la pandemia, por todo lo cual creamos un agravio comparativo a los usuarios habituales de estos transportes.

Creo que todos los que estamos en esta Cámara nos hemos manifestado sensibles a dar soluciones a las personas en crisis energéticas; somos capaces de intentar buscar entre todas algunas soluciones para la sostenibilidad ambiental y para fomentar el transporte público. Y para fomentar el transporte público no hay mejor pedagogía que facilitar a aquellos viajeros que tienen que utilizarlo las mejores condiciones. Es por ello que pedimos en esta moción, en primer lugar, restablecer todas las frecuencias ferroviarias anteriores a la pandemia en Cataluña. En este caso, en lo que afecta a Barcelona-Lleida y Lleida-Barcelona, es cierto que se ha restablecido hace poco el Barcelona-Lleida de la noche; eso sí, antes era a las 22:00 horas y ahora es a las 21:25; falta por restablecer el de las 18:40 y también el Lleida-Barcelona de las 9:00 horas. Como segundo punto, pedimos añadir una frecuencia Avant Barcelona-Lleida por la mañana, entre las 5:50 y las 8:50 y otra entre las 16:00 y las 18:00 horas para facilitar la movilidad de los trabajadores y trabajadoras. En el tercer punto pedimos consorciar algunos trenes AVE con el abono Avant, como, por otra parte, se viene haciendo en otras ciudades, con el objetivo de ampliar horarios, facilitar y restablecer las plazas AVE sin coste para Renfe. El cuarto punto es para añadir un tren Avant Lleida-Barcelona antes de las 7:00 para asegurar que los trabajadores que comienzan a primera hora de la mañana puedan llegar puntuales al trabajo, así como un tren a media mañana, entre las 8:00 y las 12:00, porque en ese período ahora no hay ningún tren en servicio. También pedimos garantizar que la compra del abono con bonificación de gratuidad se acumule a todos los efectos en el cómputo de puntos de la tarjeta Renfe Plus y que se proceda a ampliar el plazo de validez de esta tarjeta oro, como les he explicado antes, para asegurar que los trabajadores puedan disponer de la gratuidad del *parking*; recuperar los dos días de gratuidad en el servicio de *parking* para usuarios con tarjeta oro, como existía previamente a la pandemia —ahora se ha reducido a un día—; y mantener y ampliar el periodo de caducidad de los abonos más allá de diciembre de 2022. Eso es lo que decíamos en la moción, pero, tras los recientes anuncios, pensamos que es mejor durante todo 2023; como les decía, 20 días para la tarjeta Plus 10 y 60 días para la tarjeta Plus, para que todos los abonos puedan continuar combinando esa nueva realidad social que nos hace alternar el trabajo presencial con el telemático. Son soluciones que no abordan todas las reclamaciones de la plataforma de usuarios de Avant de Lleida, que están organizados, pero son peticiones que van a facilitar el día a día de estos trabajadores y, por ende, de los trabajadores de territorios vecinos que también están afectados por estos agravios y a los que tendríamos que ser capaces de dar respuesta. Por ello, pido el apoyo a esta moción por parte de todos los grupos parlamentarios.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

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

Para la defensa de su enmienda, por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra la senadora González.

La señora GONZÁLEZ DIOS: Muchas gracias, señor presidente. Buenos días, señorías.

Con nuestra enmienda pretendíamos poner en conocimiento del grupo proponente que hay algunos puntos que se piden en esta moción en los que el Gobierno ya está trabajando. Pese a que el título de la moción se refiere solo a los abonos y las tarjetas Renfe, piden también otras cosas y con algunas incluso estamos de acuerdo y las podríamos compartir. Piden que se restablezcan todos los servicios ferroviarios prepandemia; totalmente de acuerdo y así se lo hicimos saber. Deben saber que en su mayor parte ya

están restablecidos y que este Gobierno sigue trabajando para complementar todos estos servicios en los próximos meses. Solicitan unas frecuencias concretas que ya se están dando en esas franjas horarias que nos están diciendo y otras que no tienen razón de ser. Dice la portavoz del Grupo Nacionalista que no hay ninguna frecuencia entre las 8:00 y las 10:00, y es tan sencillo como que actualmente no existe una demanda suficiente que justifique esta incorporación. Piden que se sigan computando los puntos en la tarjeta Más Renfe con el abono bonificado; cosa que ya se está haciendo, y también se lo queríamos haber explicado. Les preocupa que, debido a la bonificación del 50 % que ha instaurado el Gobierno de Pedro Sánchez, los viajeros que se desplazan entre Lleida y Barcelona no lleguen a facturar 3000 euros anuales y no puedan mantener su tarjeta Renfe Oro. Les avanzamos que por ese tema no deben preocuparse porque no hay peligro.

En definitiva, hemos intentado explicárselo para llegar a alguna transacción que, lamentablemente, no ha sido posible, ya que no nos han dado esa opción. Por tanto, nuestro voto a la moción será una abstención.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

Para la defensa de la enmienda del Grupo Parlamentario Vasco, tiene la palabra la senadora Vaquero.

La señora VAQUERO MONTERO: Muchas gracias, señor presidente.

En esta moción de Junts hemos presentado una enmienda al punto primero, en el que añadimos que se inste al Gobierno del Estado a restablecer todas las frecuencias en Cataluña y en el resto del Estado. Agradecemos la moción presentada porque nos da la oportunidad de reclamar todas aquellas frecuencias y servicios que, con la excusa de la pandemia, hoy en día y pese a la gran demanda de movilidad que existe en este momento no se han vuelto a recuperar. En Euskadi son varias las frecuencias que, por causas que no se acaban de entender ni explicar, siguen sin recuperarse y otras frecuencias se están cubriendo de peor manera y con trenes viejos y en mal estado que se unen a otras líneas, como es el caso de los trenes que acercan los viajeros desde San Sebastián a Vitoria-Gasteiz para enlazarlos con el tren que va desde Barcelona a A Coruña.

En el turno de portavoces explicaré mejor esta situación. Simplemente quiero añadir que, si se acepta la moción, nuestro voto será afirmativo.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

Senadora Rivero, es su turno para aceptar o no las enmiendas.

La señora RIVERO SEGALÀS: Gracias, presidente.

Senadora González, usted sabe que no ha intentado explicármelo, sino que me lo ha explicado; el problema es que no me ha convencido, porque usted dice que están trabajando y nosotros no negamos que algunos trenes, efectivamente, se hayan implementado, pero no me negará que hay trenes y frecuencias que no se han implementado y, por tanto, no se da ese servicio. Respecto de si hay o no masa crítica para hacerlo, la Asociación de personas que utiliza este servicio lo reclama y, como usted sabe porque la conoce perfectamente, no es una asociación de gente del Pirineo, que somos una masa crítica muy pequeñita, sino que es un grueso importante de personas de Lleida que trabajan en Barcelona y que no tienen ningún otro transporte sostenible para trasladarse. Sobre que no me preocupe por las tarjetas Renfe Oro, mire, se preocupan ellos, que son personas que hasta ahora gastaban 3000 euros anuales para poder desplazarse a su trabajo y lo único que les facilitaba eso era no tener que pagar el *parking* del AVE de Lleida, que usted sabe que no es barato.

Por tanto, creo que usted ha tenido voluntad de hablar conmigo y lo hemos hecho, como siempre. Seguramente tenemos inquietudes parecidas para el territorio, pero yo he venido a buscar aquí soluciones inmediatas y, además, he hecho una moción de mínimos, porque usted sabe que los usuarios de Avant también reclaman que se cambien trenes viejos por trenes nuevos, etcétera. Pero hoy solo quieren llegar a su trabajo en un horario que les permita hacerlo sin llegar tarde.

Señora Vaquero, le agradezco su propuesta. En Junts per Catalunya queremos dar solución a las personas y no tenemos ningún problema en que aquello que pedimos para los ciudadanos de Lleida, el Pirineu y Arán y los territorios vecinos, para que puedan aprovechar estas ventajas y desarrollar su día a día con la máxima facilidad y de forma adaptada a sus necesidades, se haga extensivo a todos los territorios y a todas las personas que se vean afectadas por esta falta de frecuencias. Por tanto, aceptaremos su enmienda.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.
Pasamos al turno de portavoces.
¿Senador Egea Serrano? (*Denegaciones*). No va a intervenir.
Senadora Rivero, es su turno de portavoces.

La señora RIVERO SEGALÀS: Básicamente, aprovecharé para volver a pedir a todos los grupos que den apoyo a la moción.
Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senadora.
Senadora Vaquero Montero, es su turno.

La señora VAQUERO MONTERO: Tal y como he adelantado en la defensa de la enmienda y pese a que se nos repita que ya se han recuperado las frecuencias y servicios de trenes, a nuestro grupo le consta que no es así. Con llegada o salida en Euskadi faltan por recuperar frecuencias a Barcelona y a A Coruña, y las que se han incorporado han supuesto una merma en la calidad del servicio, como es el caso de viajeros, como he dicho antes, que van a A Coruña y que ya no tienen un tren directo, sino un enlace con trasbordo en Vitoria-Gasteiz con el tren que hace el recorrido Barcelona-A Coruña; tren que apenas tienen opción de coger, ya que casi siempre va lleno. Entendemos que se quieran aprovechar las infraestructuras —lo entendemos y lo apoyamos—, pero una cosa es aprovecharlas y otra cosa muy diferente es no dar servicio. También sigue a la espera el tren Irún-Lisboa del que nada sabemos; no sabemos por qué se ha suprimido este servicio que, además, atraviesa toda la Península hasta Lisboa. Y no se acaba de restablecer el tren que salía de Irún a las 6:18 horas en dirección a Vitoria-Gasteiz, que, además, daba servicio a los municipios de la Llanada Alavesa en su conexión diaria a primera hora de la mañana con la capital alavesa. Este tren es muy demandado por los trabajadores y, sobre todo, por los estudiantes que, en el caso de los universitarios, cogían el tren en Agurain y llegaban en apenas 13 minutos a Vitoria-Gasteiz. Debido a la supresión de este servicio, el Ayuntamiento de Agurain, con la ayuda de la Diputación Foral de Araba, ha tenido que intensificar el servicio de autobús, incorporando un servicio a primera hora de la mañana para que trabajadores y estudiantes puedan llegar en transporte público a sus lugares de trabajo y estudio. Por tanto, no se entiende que se supriman servicios de ferrocarril y se tengan que suplir por otros cuando existe esa infraestructura.

Y todo esto sin entrar a hablar de los servicios de cercanías, que por una causa u otra, como es el caso de Carranza, siguen sin ver mejoradas las frecuencias, y, por lo tanto, no dan servicio a la demanda que tiene la ciudadanía. ¡Y qué decir de las expectativas de ahorro de tiempo con la llegada de la alta velocidad Burgos-Madrid! Nos decían que íbamos a ahorrar media hora, pero según los y las viajeras no parece que en la mayoría de los casos este ahorro sea tal. Por lo tanto, nada de la alta velocidad en Euskadi, porque ni mejoras en el ahorro del tiempo, ni tren de alta velocidad.

Por todo lo anterior, nuestro grupo, y, gracias a la aceptación de la enmienda, va a apoyar esta moción.
Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.
Por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana, interviene la senadora Bailac Ardanuy.

La señora BAILAC ARDANUY: Gracias, presidente.

Tras la pandemia, en Lleida nos quedamos con menos trenes Avant, más caros y más incómodos. De las 14 circulaciones de Avant diarias entre Lleida y Barcelona, cuatro fueron anuladas, y durante meses, el Ministerio de Transportes nos dio largas cuando pedíamos recuperarlas. Nos daban largas a nosotras y a todas las instituciones de Lleida, que hicieron un frente común con las entidades vecinales y con los sindicatos. Y ahora que vemos cómo muy poco a poco se van recuperando algunas circulaciones, constatamos que cuando todas las instituciones de Lleida unimos esfuerzos con un objetivo común, conseguimos que las cosas cambien. Pero también sabemos que a Renfe y al Gobierno les queda todavía mucho por hacer para asegurar un transporte ferroviario digno en las comarcas de Lleida. La oferta de trenes es claramente insuficiente para las necesidades de movilidad obligada de la población. Y es que, además, se infrutilizan los trenes disponibles y en Lleida lo que necesitamos es poder ofrecer una alternativa real y fiable al vehículo privado. Y, en este punto, permítanme que intente desmontar la falacia de que no hay oferta de trenes porque no hay demanda de pasajeros, cuando creo que todos compartiremos que no hay demanda de pasajeros porque no se ofrece este aumento de frecuencias. Los estudios de movilidad del comportamiento de los pasajeros demuestran que cuanto más oferta, cuantos menos tiempos de esperas,

más utilizan los pasajeros el transporte ferroviario, porque es mucho más flexible, mucho más adaptado a sus necesidades, y, por tanto, tienen un gran incentivo para no utilizar el vehículo privado. Por eso les digo que es necesario aumentar las frecuencias y que es necesario ajustar los horarios de trenes Avant para que respondan a estas necesidades de las personas trabajadoras y de los estudiantes que todos los días utilizan este servicio entre Lleida y Barcelona.

En relación con los costes, es verdad que se han rebajado puntualmente los precios de los abonos Avant. Pero hay un problema de fondo que persiste, el Avant recibe la subvención más baja de todos los servicios declarados como de obligación de servicio público. Eso quiere decir que mientras los trenes Avant reciben una subvención de dos céntimos por viajero y kilómetro, los trenes de *rodalies* reciben seis céntimos y los de media distancia 13 céntimos. Así que hay que aumentar la subvención que reciben los trenes Avant para poder disponer de forma permanente de unos precios razonables. Y sabemos que estos acuerdos, la subvención de los servicios que son declarados como de obligación de servicio público, tienen una temporalidad mucho más larga, hasta 2032 si el Gobierno quisiera, por lo que huiríamos de soluciones puntuales. Les recuerdo también que los trenes Avant en Lleida son más incómodos porque los convoyes, que eran nuevos, se sustituyeron por otros de peores prestaciones, que vibran, que hacen ruidos, y, si los han utilizado alguna vez, sabrán también que huelen mal.

Y termino con una referencia a la movilidad en Lleida. Hace unos días se ha adjudicado la mejora de 25 kilómetros en la autovía A-2 de algunos tramos que fueron construidos hace más de 20 años y que, como decimos en catalán, *esser fet i deixat estar*. Por eso, le pedimos ahora al Gobierno agilidad en la ejecución de estas obras. Pero también se tiene que reconocer que, sin la presión del territorio, y sin la presión —déjeme decir— de Esquerra Republicana en esta Cámara, estamos convencidas de que tampoco en este punto se hubieran movido.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

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

El señor SILVÁN RODRÍGUEZ: Muchas gracias, presidente.

Hoy se presenta por Junts per Catalunya una moción en relación con el ferrocarril que podríamos suscribir para todos los territorios de España. Una moción, que ya adelanto, el Grupo Parlamentario Popular va a votar a favor, junto con la enmienda presentada por el Partido Nacionalista Vasco, relativa a extender su moción al resto de España.

¿De dónde partimos? Del ninguneo del Gobierno Sánchez hacia el ferrocarril en muchos territorios de España en relación con los servicios ferroviarios, en relación con supresiones de líneas y reducción de frecuencias, y la no declaración de obligación de servicio público en muchos territorios. El Gobierno Sánchez, amparándose en la pandemia, cerró y redujo numerosas frecuencias ferroviarias, no solo en Lérida, no solo en Cataluña, sino en el resto de España. Y de ahí nuestro voto a favor.

El transporte ferroviario es esencial en todos los momentos, pero en un momento de crisis como el actual, quizás adquiera mayor relevancia. Y, en ese sentido, también decimos que la realidad ha arrastrado al Gobierno Sánchez, una vez más, a rectificar, y, en este caso, para bien, porque han extendido las medidas de abonos y rebaja de precios para ciertos trenes y viajeros, más allá del 31 de diciembre. Conclusión: El Gobierno Sánchez acierta cuando rectifica o, mejor dicho, acierta cuando hace suyas medidas y propuestas del Partido Popular. Por cierto, extiendan también esos beneficios al transporte por carretera, como les hemos pedido. Y, en ese sentido, lo que subyace en esta moción, y ha quedado puesto de manifiesto, es la falta de plazas para viajar, la falta de trenes, la falta de flexibilidad en los descuentos, la falta, en definitiva, de medidas fáciles, flexibles y sencillas de gestionar. Un suma y sigue que no atiende al concepto tan actual de movilidad sostenible y donde el tren juega un papel fundamental.

La moción inicial pone el problema en Lérida, en Cataluña. Y yo añado —y no me equivoco— que es un problema que se extiende al resto de España. En mi ámbito territorial, Galicia, Asturias, León, no solamente no hemos recuperado los servicios prepandemia, sino que en la postpandemia continúan cerrándose estaciones, suprimiéndose servicios y frecuencias. La moción habla de servicios Avant. Ojalá algunos territorios pudiéramos disfrutar de estos servicios Avant, entre otras cosas, por la desidia del Gobierno al no declarar la obligación de servicio público de determinadas líneas, lo que significa impedir que estos trenes avancen. El tren Avant es fundamental para alcanzar la capilaridad que se pretende con el ferrocarril.

En definitiva, señorías, esta moción presentada supone traer una propuesta que es ventajosa no solamente para Cataluña, sino para el resto de España. Y, por eso, vamos a votar a favor.

Muchísimas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

Cierra el debate la portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, la senadora González Dios.

La señora GONZÁLEZ DIOS: Gracias.

Señora Rivero, me pregunto a quién va dirigida esta moción en realidad. A qué colectivo pretenden ayudar. Están diciendo todo el rato que a trabajadoras y trabajadores que utilizan siempre estos trayectos de Lleida a Barcelona. No sé yo si es precisamente este perfil el de los que utilizan las tarjetas Renfe Oro. Lo que sí que sé es que son los que se benefician del descuento del 50 % de los abonos promovido por el presidente del Gobierno, Pedro Sánchez.

Ustedes dicen que, debido a esta bonificación, se corre el riesgo de que no puedan cumplir con esta facturación anual de los 3000 euros que les permitiría seguir manteniendo la tarjeta Renfe Oro y los beneficios que esta presta. En primer lugar, esto no es cierto. Con la adquisición de los abonos bonificados se siguen acumulando puntos según las condiciones establecidas en la tarjeta Más Renfe, permitiendo mantener el nivel de dichas tarjetas, ya sea la Plata, Oro o Platino. Por tanto, en ningún caso se van a perder los puntos para mantener el nivel de la tarjeta ni los derechos asociados a cada una de ellas.

Tenemos claro que los usuarios de los servicios ferroviarios valoran positivamente las medidas que ha tomado este Gobierno para reducir los precios del billete. Por eso, en los Presupuestos Generales del Estado para 2023 se incluye la prórroga de la bonificación del 50 % en viajeros recurrentes en Avant. Además, se incrementan en un 25 % las subvenciones al transporte para financiar la gratuidad del abono de cercanías, rodalíes y media distancia de Renfe. Este Gobierno está trabajando por y para la clase media trabajadora para que puedan hacer frente a su día a día en la factura de la luz, a la hora de repostar su vehículo, a la hora de desplazarse con transporte público, pero también con la concesión de becas a estudiantes, con la subida del SMI, con la revalorización de las pensiones, el incremento del ingreso mínimo vital, la prórroga de la ayuda al alquiler de los jóvenes...; medidas que se alargan y se incluyen en los Presupuestos Generales del Estado, en definitiva, para mejorar la vida de la ciudadanía frente a las diversas circunstancias que estamos viviendo.

Vuelvo al tema. Estoy convencida de que hay muchos usuarios de Lleida —y lo digo como leridana—, que van a trabajar a Barcelona, por supuesto, pero estoy más convencida aún de que hay muchísimos leridanos que trabajan dentro de la propia provincia. Aquí nos encontramos con otro tema: ¿qué pasa con *Rodalies* de Lleida? Somos la única provincia de Cataluña que no dispone de un plan de *rodalies*. Les animo a que en la Generalitat pongan en marcha el plan de *rodalies* que tanto pide Lleida. Tenemos aquí dos senadoras de Lleida que forman parte de los grupos de gobierno en Cataluña. Nos dicen que para 2024, pero yo les pido que no esperemos más, que se dejen de peleas internas en el Govern, que se pongan a trabajar y faciliten el uso del servicio ferroviario para la totalidad de catalanes y catalanas.

Muchas gracias. (*Varias señorías golpean repetidamente su mesa con la palma de la mano*).

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

Acabado el debate de las mociones, como pasan ya de las once y treinta, que era la hora mínima acordada para la votación, procedemos a las votaciones. Antes, el letrado pasará lista para comprobar la asistencia y anotar las sustituciones.

El señor letrado comprueba la existencia de cuórum.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

— MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A QUE PROSIGAN LOS TRABAJOS DE REDACCIÓN DE DIVERSOS PROYECTOS DE ACTUACIÓN EN LA AUTOVÍA A-76 Y EN LA CARRETERA NACIONAL N-120. (*Votación*).

(Núm. exp. 661/001397)

Autor: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

El señor presidente lee el título que figura en el orden del día.

El señor PRESIDENTE: Se vota en sus propios términos.

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

El señor PRESIDENTE: Queda aprobada.

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Núm. 429

6 de octubre de 2022

Pág. 28

- MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A CREAR UNA ACERA O PASARELA PEATONAL EN EL PUENTE DE LA CARRETERA DE LA BASE AÉREA QUE COMUNIQUE EL CASCO URBANO DE TORREJÓN DE ARDOZ (MADRID) CON LA BASE AÉREA, EL CENTRO DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO DE MADRID Y EL POLÍGONO CASABLANCA. *(Votación)*.

(Núm. exp. 661/001452)

Autor: GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO

El señor presidente lee el título que figura en el orden del día.

El señor PRESIDENTE: Se vota en sus propios términos, al no tener enmiendas.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 11; en contra, 12; abstenciones, 5.

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.

- MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A IMPULSAR LAS ACTUACIONES PREVISTAS PARA COMPLETAR LA AUTOVÍA A-54 ENTRE PALAS DE REI (LUGO) Y ARZÚA (A CORUÑA), AL OBJETO DE MEJORAR LA CONECTIVIDAD VIARIA ENTRE LUGO Y SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA). *(Votación)*.

(Núm. exp. 661/001461)

Autor: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

El señor PRESIDENTE: Antes de pasar a la votación de la tercera moción, se ha presentado una rectificación en tiempo.

Tiene la palabra, para explicar esta rectificación y para que así conste en el *Diario de Sesiones*, el senador Fernández Leiceaga.

El señor FERNÁNDEZ LEICEAGA: Indico que hay un error en la propuesta de modificación transaccionada, donde se añade un punto 3 y, después, un punto 4, que deberían ser punto 2 y punto 3.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

Con esta rectificación, pasamos a su votación.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 24; abstenciones, 4.

El señor PRESIDENTE: Queda aprobada.

- MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A CONTINUAR CON LA EJECUCIÓN DE LOS DIFERENTES TRAZADOS FERROVIARIOS EN LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LA REGIÓN DE MURCIA. *(Votación)*.

(Núm. exp. 661/001486)

Autor: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

El señor presidente lee el título que figura en el orden del día.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 13; en contra, 11; abstenciones, 4.

El señor PRESIDENTE: Queda aprobada.

- MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A INCLUIR AL CORREDOR ATLÁNTICO EN SU INICIATIVA MERCANCÍAS 30, DE AUTOPISTAS FERROVIARIAS. *(Votación)*.

(Núm. exp. 661/001728)

Autor: GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO

El señor presidente lee el título que figura en el orden del día.

El señor PRESIDENTE: Se vota en sus propios términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 12; en contra, 12; abstenciones, 4.

El señor PRESIDENTE: Como se ha producido un empate, el señor letrado les explicará cómo se produce el desempate. Creo que es más sencillo que lo explique el letrado a toda la comisión.

El señor LETRADO: En este momento se ha producido un empate entre los votos a favor y los votos en contra, hay 12 votos a favor y 12 votos en contra. Con arreglo a la normativa vigente, no hay que proceder al desempate volviendo a votar, porque la representación en el Pleno del Senado de los senadores que han votado en contra es superior a la suma de los senadores que han votado a favor. El Grupo Socialista en el Senado tiene en total 113 miembros y el Grupo Popular, sumado al Grupo Democrático tiene 108 miembros. Por lo tanto, es superior la representación en el Pleno del Senado de los senadores que han votado en contra frente a los senadores que han votado a favor.

El señor PRESIDENTE: Por tanto, queda rechazada la moción.

- MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A GARANTIZAR LA COMPATIBILIDAD Y VALIDEZ DE LAS CONDICIONES DE LOS ABONOS Y DE LAS TARJETAS DE RENFE CON EL ABONO GRATUITO PARA VIAJERO FRECUENTE. *(Votación).*

(Núm. exp. 661/001741)

Autor: GRUPO PARLAMENTARIO NACIONALISTA EN EL SENADO JUNTS PER CATALUNYA-COALICIÓN CANARIA/PARTIDO NACIONALISTA CANARIO

El señor presidente lee el título que figura en el orden del día.

El señor PRESIDENTE: Esta moción se vota añadiendo la enmienda del Grupo Parlamentario Vasco.

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

El señor PRESIDENTE: Queda aprobada.

Agradeciéndoles su amabilidad, rapidez y respeto a los tiempos, así como también su total respeto en las intervenciones, levantamos la sesión hasta el día 11.

Eran las once horas y cincuenta y cinco minutos.