



CORTES GENERALES
**DIARIO DE SESIONES DEL
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS**
COMISIONES

Año 2013

X LEGISLATURA

Núm. 255

Pág. 1

FOMENTO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. CELSO LUIS DELGADO ARCE

Sesión núm. 14

celebrada el martes 12 de febrero de 2013

Página

ORDEN DEL DÍA:

Proposiciones no de ley:

- Relativa a la implantación de medidas para mejorar la infraestructura y el servicio de Renfe en la localidad de Ugao-Miraballes (Bizkaia). Presentada por el Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV). (Número de expediente 161/000542) 2
- Sobre la licitación y ejecución de las obras para la integración urbana de la línea R-2 en l'Hospitalet de Llobregat y la construcción del intercambiador de la Torrassa. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000634) 4
- Sobre medidas a adoptar para garantizar la seguridad en las rutas de los cruceros de vacaciones. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/000685) 8
- Por la que se insta al Gobierno a promover las autopistas del mar como un transporte de mercancías alternativo a la carretera, que fomente un sistema de transporte sostenible en la Unión Europea. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/000728) 11
- Relativa al necesario programa de descuentos en la autopista AP-9 de Galicia. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/000872) .. 13
- Sobre la apertura de las minas de Alquife. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000997) 17

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 255

12 de febrero de 2013

Pág. 2

- Sobre la integración operativa de España en Grupo intergubernamental de coordinación del sistema de alerta temprana y mitigación de tsunamis en el Atlántico nororiental, y el Mediterráneo y mares adyacentes. Presentada por el Grupo Parlamentario de Unión Progreso y Democracia. (Número de expediente 161/001254) 20
- Por la que se insta al Gobierno a la ejecución de las obras de acondicionamiento de la carretera N-260 entre Portbou y la frontera francesa. Presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 161/000851) ... 22
- Sobre el mantenimiento del régimen actual de las bonificaciones al transporte en Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/001316) 26
- Para el refuerzo del enfoque preventivo de la seguridad aérea. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/001308) .. 30
- Sobre medidas para desbloquear la paralización del reconocimiento del acuerdo de modificación del II convenio colectivo de Puertos del Estado y autoridades portuarias actualmente en período de ultractividad. Presentada por el Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural. (Número de expediente 161/001338) 34

Se abre la sesión a las diez y cinco minutos de la mañana.

PROPOSICIONES NO DE LEY:

RELATIVA A LA IMPLANTACIÓN DE MEDIDAS PARA MEJORAR LA INFRAESTRUCTURA Y EL SERVICIO DE RENFE EN LA LOCALIDAD DE UGAO-MIRABALLES (BIZKAIA). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV). (Número de expediente 161/000542).

El señor **PRESIDENTE**: Buenos días, señorías. Comenzamos la sesión de la Comisión de Fomento.

En previsión del número de iniciativas que vamos a debatir, estimo que las votaciones no se producirán antes de las doce y treinta, aunque quizás el horizonte más realista estaría cercano a las trece horas. Marco las doce y treinta como posible finalización del debate. Recuerdo a sus señorías que, tal como hemos hecho en otras ocasiones, el grupo autor de la iniciativa dispondrá de siete minutos para defenderla; el grupo enmendante tendrá un tiempo de cinco minutos; y aquellos grupos que deseen fijar su posición dispondrán de tres minutos. Esos tiempos serán administrados con la flexibilidad que venimos teniendo.

Pasamos al debate de la proposición no de ley relativa a la implantación de medidas para mejorar la infraestructura y el servicio de Renfe en la localidad de Ugao-Miraballes, en Bizkaia. Esta es una iniciativa del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), que defenderá la diputada doña Isabel Sánchez Robles, a quien aprovecho para darle la bienvenida a esta Comisión y a la Cámara.

Tiene la palabra.

La señora **SÁNCHEZ ROBLES**: Esta iniciativa es clara y sencilla. Quiero decirles que Ugao-Miraballes es una localidad de Bizkaia, muy cercana a Bilbao, que cuenta con 5.000 habitantes y que tiene 4,5 kilómetros de diámetro. A pesar de que es pequeña en dimensión se encuentra castigada y atravesada por distintas infraestructuras, como son la N-625, las líneas de ferrocarril de Renfe de cercanías y la AP-68. Esta iniciativa nos ha sido trasladada por el Ayuntamiento de Ugao-Miraballes ante las reiteradas quejas de los vecinos que afectan a distintos ámbitos.

Centrándonos en la infraestructura ferroviaria, tengo que decirles que además de la problemática del ruido que genera, ocasiona diversos inconvenientes a los habitantes de Ugao-Miraballes. Por un lado, la estación se encuentra situada en una localización que provoca la división del municipio en dos partes, por lo que constituye una importante barrera urbanística que impide la comunicación entre esos dos lados. Este municipio, además, está creciendo en población, ya que se están construyendo nuevas viviendas, por lo que esta barrera conlleva muchos problemas. Por otra parte, la propia estación presenta dificultades de accesibilidad a la misma, así como a sus andenes. Las personas con movilidad reducida, que van en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 255

12 de febrero de 2013

Pág. 3

silla de ruedas, con coches de niños, no tienen la posibilidad de utilizar el transporte ferroviario debido a la gran altura de sus andenes. También quiero decirles, por último, que aunque hay que reconocer que la frecuencia de los trenes en hora punta es buena, no estaría mal que se reconsiderara, dada la cercanía con el municipio de Bilbao y la alta utilización de la línea de cercanías de Renfe por parte de los habitantes de este pueblo.

En principio, esto es lo que les quería trasladar y es la petición que realizamos a través de esta proposición no de ley en esta Comisión.

El señor **PRESIDENTE**: Para la defensa de la enmienda del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra don Guillermo Collarte.

El señor **COLLARTE RODRÍGUEZ**: Como saben, por la tipología de los servicios de cercanías, necesariamente con paradas muy breves y alta frecuencia de circulación, la solución óptima para garantizar la completa accesibilidad es, por una parte, la adaptación de las estaciones y sus andenes y, por otra parte, la adaptación del material rodante existente para que las personas con discapacidad puedan subir y bajar de los trenes de forma autónoma. En el caso concreto de la estación de Ugao-Miraballes Renfe tiene contemplado en su plan de inversiones 2012-2015 actuaciones de recrecido de los andenes e instalación de ascensores, con lo cual es muy probable que se resuelvan los problemas de accesibilidad internos de la estación. Lo mismo sucede en cuanto al material rodante, porque se está realizando una transformación de los trenes de la serie 446, que son los que están previstos en la línea C-3 del núcleo de cercanías de Bilbao, con el fin de hacerlos accesibles. Es decir, que de alguna manera está resuelta una parte de lo que plantea la señora diputada. En cuanto a las frecuencias, el paso de los trenes por la estación de Ugao-Miraballes es de diez minutos en hora punta y de quince minutos en hora valle. Actualmente, en día laborable en dicha estación efectúan parada 148 trenes de cercanías que tienen su origen o destino en Bilbao, y los últimos datos del aforo de viajeros realizado en noviembre de 2011 recogen que un total de 864 viajeros utilizan diariamente estos servicios; es decir, una media de unos 6 viajeros por tren. A la vista de estos datos, se considera que la actual oferta es suficiente para atender la demanda en Ugao-Miraballes.

En la enmienda que nosotros planteamos se recoge el estudio de los problemas de ruido y el compromiso por parte del ministerio de efectuar un análisis pormenorizado de la demanda y, en caso de que eso se modifique, corregirla y adecuarla a la demanda existente. Es verdad que es un municipio que tiene un crecimiento importante y que en determinado momento eso puede resolverse. Encima de la mesa está el tema de la accesibilidad interna de la estación, que creemos que está resuelto. Adquirimos el compromiso de estudiar el tema de las posibles incidencias del ruido que puedan originarse y, en su caso, corregirlo. También es cierto lo que planteaba la compañera sobre la accesibilidad en la estación. Supongo que si eso es así, lo mismo que está contemplado el tema de la accesibilidad en el periodo 2012-2015 se podrá buscar —y vamos a tratar de que sea así— una solución a ese problema que se plantea en el segundo apartado de su proposición.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupo Parlamentarios que deseen fijar su posición? (**Pausa**). Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Simancas.

El señor **SIMANCAS SIMANCAS**: El Grupo Socialista coincide en el diagnóstico, en la necesidad de atender a la población de Ugao-Miraballes respecto al impacto del ruido ambiental que generan las infraestructuras de transporte a su paso por la población. También coincidimos en la necesidad de mejorar la accesibilidad a la estación y al propio tren desde los andenes. Debemos respaldar cualquier mejora en la calidad del servicio, lo que tiene que ver, por ejemplo, con la frecuencia de los trenes, si bien reconocemos que en horas punta es suficiente.

Vamos a respaldar la proposición no de ley, pero queremos hacer una matización en relación con el paso subterráneo. Entendemos que esto requerirá el respaldo financiero no solo del Gobierno de la nación sino también el de las administraciones territoriales. Esperamos el compromiso del Gobierno vasco y de las entidades territoriales. Reiteramos nuestro respaldo tanto al análisis que se hace en la proposición no de ley como a los requerimientos que se plantean en su parte dispositiva.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra la señora Sánchez Robles para manifestar su aceptación o rechazo de la enmienda planteada.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 255

12 de febrero de 2013

Pág. 4

La señora **SÁNCHEZ ROBLES**: A la vista de la predisposición del grupo enmendante, si les parece, vamos a esperar a ver si podemos consensuar una enmienda que mejore el texto o que, de alguna manera, quede entre nuestra propuesta y la planteada por el Grupo Popular.

— **SOBRE LA LICITACIÓN Y EJECUCIÓN DE LAS OBRAS PARA LA INTEGRACIÓN URBANA DE LA LÍNEA R-2 EN L'HOSPITALT DE LLOBREGAT Y LA CONSTRUCCIÓN DEL INTERCAMBIADOR DE LA TORRASSA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000634).**

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, procedemos a debatir la segunda proposición no de ley, que versa sobre la licitación y ejecución de las obras para la integración urbana de la línea R-2 en L'Hospitalet de Llobregat y la construcción del intercambiador de la Torrassa.

Esta iniciativa ha sido presentada por el Grupo Parlamentario Socialista y será defendida por doña Carmen Chacón.

La señora **CHACÓN PIQUERAS**: Creo que a día de hoy nadie es capaz de seguir sosteniendo que las políticas de radical austeridad están siendo beneficiosas para los países que la sufren; tampoco parecen haberlo sido, ni para el crecimiento ni para el empleo, los recortes de gasto en obra pública que estamos viviendo en este país desde el año 2009. Como hoy todo eso es ya una evidencia, me atrevo a traer una proposición no de ley como esta, que tiene una filosofía muy clara: cambiemos el rumbo del gasto público y cambiemos la suerte de nuestra economía, de nuestro crecimiento y de nuestras infraestructuras. Además, no les traigo cualquier proyecto. La red de cercanías de Barcelona es un elemento central para la movilidad de casi medio millón de personas que la utilizan a diario para ir al trabajo, a estudiar o para realizar sus actividades cotidianas. Es una red que tiene 467 kilómetros y un total de 180 estaciones. Como ustedes saben, en la legislatura anterior hicimos esfuerzos, manteniendo una importante actividad, para modernizar la red ferroviaria catalana. Durante los últimos ocho años se ejecutaron obras por valor de 7.236 millones, un 211 % más que en los ocho años anteriores, de los que 1.000 millones han sido para la red de cercanías. Lo que les quiero decir es que se ha obtenido un gran resultado, que ha habido un máximo retorno en términos económicos y sociales. Precisamente la actuación que hoy les propone el Grupo Parlamentario Socialista de integración urbana de la R-2 a su paso por L'Hospitalet y la construcción del intercambiador de la Torrassa, que forma parte, además, del plan infraestructuras de cercanías de Barcelona, vigente hasta 2015, es una de las inversiones que llamamos de máximo retorno socioeconómico. Trataré de explicarles por qué y, por tanto, por qué estamos ante una prioridad.

En relación con el aumento de frecuencias, uno de los principales problemas de la red de cercanías es la limitación de capacidad actual de los dos túneles que cruzan Barcelona, tanto por el paseo de Gracia como especialmente por el de la plaza de Cataluña. Estamos en una situación de absoluta congestión que impide el incremento de frecuencias de paso y una de las líneas con mayor saturación es esta R-2. Otro problema estructural de nuestra red es la falta de conexión entre las líneas que circulan por la costa, Mataró y Vilanova, y las que circulan por el interior desde Granollers a Vilafranca. Hay dos inconvenientes más, por ejemplo, que los trenes que tienen base o final de trayecto en L'Hospitalet se ven obligados a interferir en las vías generales para acceder a las vías de apartado o que en el caso de la estación de Sants los trenes de largo recorrido de la línea del interior se ven obligados a cruzar las líneas de la costa para situarse en el lado mar de la estación donde tienen sus instalaciones. Son déficits estructurales que impiden hoy mejorar el servicio de cercanías y, sobre todo, un uso más racional y eficiente de las actuales instalaciones y del material móvil. Todo ello quedaría resuelto con el nuevo túnel de la R-2 y la puesta en servicio del intercambiador de la Torrassa. Se trataría de una actuación que permitiría la conexión de líneas costa-costa e interior-interior; el incremento de frecuencias de red, especialmente en horas punta y con la conexión en el aeropuerto, así como transferir servicios de largo y medio recorrido en la línea Vilafranca, liberando de esa forma la línea de costa y permitiendo que los trenes de largo recorrido accedan a Sants directamente por sus líneas. Les daré solo los datos que me permiten los minutos que tenemos. Alcanzaríamos hasta 23 circulaciones por sentido en hora punta entre El Prat y Sants, lo que supondría un incremento del 150 %; las frecuencias de paso en hora punta hasta el aeropuerto pasarían de 2 a 13 por sentido —especialmente importante para la línea actual y para la nueva que la va a conectar con la T-1— y hasta Castellbisbal las circulaciones en hora punta por sentido pasarían directamente de 4 a 10. Esto significaría que podríamos capturar hasta 3.800 pasajeros diarios que hoy van en transporte privado,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 255

12 de febrero de 2013

Pág. 5

lo que supondría un incremento de ingresos del transporte público de hasta 1,5 millones anuales y un ahorro de 2,6 millones de euros derivados de la contaminación, accidentes, efectos urbanos en el paisaje, por no hablar del descenso de 7 toneladas diarias en emisiones contaminantes. Estamos hablando de un nuevo intercambiador intermodal que es clave para la mejora de la competitividad del transporte público en toda el área metropolitana, especialmente para los corredores del Llobregat y el litoral sur, que son de los más concurridos de toda España.

Según la encuesta de movilidad ciudadana, por el corredor litoral sur, transporte privado y público, acceden cada día a Barcelona unos 270.000 viajeros, el 13 % total de las entradas a Barcelona, y conjuntamente Llobregat y litoral sur suponen casi el 40 % de los accesos diarios a la conurbación de Barcelona. Este intercambiador, además, conectaría la red de cercanías con las nuevas estaciones de la línea 9 del metro y la reubicación de la actual estación de la Torrassa de la línea 1. Estimamos que la nueva instalación daría servicio a 90.000 viajeros diarios más, que con un flujo de transbordos de cerca de 45.000 pasajeros la situaría entre los cinco intercambiadores con más demanda de la red metropolitana de Barcelona.

No acaban aquí los beneficios de un intercambiador que está presupuestado, es verdad, en 260 millones de euros, pero piensen que la liberación del espacio generado por el soterramiento de estas vías lleva, además, un ambicioso plan de desarrollo económico y social que permitirá mejorar la conexión en L'Hospitalet entre barrios como Bellvitge y Gornal y Santa Eulàlia y Centro, que hoy están separados radicalmente por estas vías; la construcción de hasta un 50 % de viviendas protegidas, en un momento en que las necesitamos, con nuevos usos comerciales, con equipamientos y espacios verdes; y, sobre todo, acometer la segunda fase de la transformación de la avenida de la Gran Vía, lo que potenciaría la puesta en marcha de uno de los nuevos grandes polos empresariales de biotecnologías, que son, sin ninguna duda, las fuentes de la nueva economía que queremos; biotecnologías y economía verde, sectores estratégicos de esta nueva economía y para el cambio de modelo productivo del país. Me refiero, por si no lo conocen al parque científico y tecnológico de la salud Biopol'H y al campus de las ciencias de la salud de Bellvitge, que con la nueva ordenación quedarían fusionados en un potente complejo de conocimiento productivo. Actualmente, las actividades biotecnológicas en Cataluña, lo que denominamos la BioRegió, engloban a 481 empresas, que están dando trabajo a 29.000 personas, es decir, el 20 % del conjunto, y cuya facturación supone casi el 30 % del total estatal en todos los temas biotecnológicos. En el caso de la economía verde, Cataluña cuenta hoy con 6.880 empresas que dan empleo a más de 53.000 personas. Solo entre 2003 y 2008 el valor añadido de este sector ambiental ha crecido un 81 %. Con esta decisión le estaríamos dando un nuevo espaldarazo en un momento especialmente importante. Resumiendo, señorías, estamos hablando de actividades económicas centradas en sectores estratégicos, biotecnologías, economía verde, que generan una producción anual próxima a los 3.400 millones y unos 22.000 empleos directos, además de la construcción de cerca de 500 viviendas, como les decía, el 50 % de las cuales sería de protección oficial. Todo ello, por no hablarles del impacto inmediato que supondría la ejecución de las obras, que podrías iniciarse en un plazo muy breve una vez licitadas, que darían trabajo directo, en un sector el que hemos perdido tanto empleo, a cerca de 5.500 personas.

Termino diciéndoles, señorías, que estamos ante un proyecto que va mucho más allá de una simple integración urbana, que es lo que reza el título de la iniciativa, entre L'Hospitalet y Barcelona; que es un proyecto básico en cuanto a la mejora de la red de cercanías de Barcelona, de la movilidad y del uso del transporte público, pero que también es uno de los mayores proyectos de desarrollo económico, social, biotecnológico y de economía verde que podríamos llevar a cabo. Por eso creemos que debería ser una actuación prioritaria y, en particular, añadido, en el momento que vive Cataluña en relación con el resto de España, tras años ya de incumplimiento de la disposición adicional tercera del Estatuto de Autonomía vigente.

Con el objetivo de sumar apoyos, vamos a aceptar la enmienda de Convergència i Unió. Pediría al Grupo Popular un esfuerzo, dado que solo hay que leer la redacción de su enmienda para saber que básicamente estamos hablando de estudiar para no tomar decisiones, pero también, con todo el respeto y con todo el afecto, le solicitaría en un momento como este inteligencia económica y altura de miras en términos de país para otorgar a esta proposición no de ley su voto favorable.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, para la defensa de su enmienda, por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), tiene la palabra el señor Xuclà.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 255

12 de febrero de 2013

Pág. 6

El señor **XUCLÀ I COSTA**: Paso a defender mi enmienda y también a fijar nuestra posición sobre esta iniciativa del Grupo Socialista. Quiero señalar, en primer lugar, que nos hubiera gustado no tener que discutir esta iniciativa en esta sede parlamentaria, en la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados, porque en la anterior legislatura se afrontó el traspaso de la red de cercanías a la Generalitat de Catalunya aunque fue, desde nuestro punto de vista, absolutamente insuficiente, porque no contempló el traspaso de infraestructuras y de la capacidad de ejecución por parte del Gobierno catalán de infraestructuras como las que son objeto de discusión esta mañana. Con esta consideración previa, creemos que es absolutamente oportuno, aunque nos hubiera gustado que se hubiera producido un traspaso de cercanías más completo, discutir la iniciativa que hoy presenta doña Carmen Chacón.

Estamos absolutamente de acuerdo con su argumentación respecto a la importancia de la construcción del intercambiador de la Torrassa, a la importancia que tiene para la movilidad sostenible en el área metropolitana de Barcelona y por el gran impacto económico sobre el área sur de Barcelona, dentro de la línea entre Barcelona-L'Hospitalet de Llobregat-Vilafranca del Penedès. Nos hubiera gustado que en su momento el contrato-programa de Renfe hubiera contemplado también materias referidas a la construcción de infraestructuras. Esto no fue posible entonces porque en la prestación de servicios solo se traspasó el de cercanías; por cierto, con la posibilidad de revisar y, en su momento, buscar alguna otra compañía para la prestación de dicho servicio. Hoy por hoy Renfe es una empresa pública que depende del Ministerio de Fomento.

Nos parece necesaria la integración urbana de la línea regional 2 en la zona de L'Hospitalet de Llobregat. Por ello nuestra enmienda, que respeta y considera el punto 1 presentado por el Grupo Parlamentario Socialista, simplemente quiere recordar que el Ministerio de Fomento tiene pendiente, incluso en esta época de restricción —alguien dijo que la política es pedagogía, pero creo que también es priorizar, y más en tiempos de crisis—, la aprobación del proyecto constructivo y la licitación de las obras de soterramiento de la línea Barcelona-Vilafranca del Penedès a su paso por L'Hospitalet de Llobregat. Dentro del ranquin de obras necesarias, es evidente que hay algunos proyectos sin realizar en Cataluña —yo mismo vengo defendiendo en esta Comisión de Fomento la importancia del soterramiento de la línea convencional a su paso por la ciudad de Girona, que era un compromiso para la integración urbana del proyecto ferroviario—, pero qué duda cabe de que la gran obra pendiente en el área metropolitana de Barcelona es el soterramiento de la línea ferroviaria a su paso por L'Hospitalet de Llobregat.

Anunciamos el apoyo a la proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, para defender la enmienda del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el diputado don Antonio Gallego.

El señor **GALLEGO BURGOS**: Efectivamente, hoy se debate una proposición no de ley en la que se solicita la construcción del intercambiador de la Torrassa, la construcción de un túnel en la R-2 a su paso por L'Hospitalet y el soterramiento de la estación de Bellvitge. Es cierto que el estudio está realizado y supervisado, y también lo es que este proyecto que hoy solicita el Grupo Socialista está presupuestado en 407,5 millones de euros. Hoy el Grupo Socialista le pide al Gobierno de España que aumente su deuda/país en 407 millones de euros, invitándonos a que abandonemos las políticas de austeridad y, por tanto, a que invirtamos en más proyectos. En este punto nos piden 407 millones de euros, en el siguiente, 200 millones de euros, en el siguiente 150 millones de euros, y así sucesivamente, de tal manera que la deuda de nuestro país crece de manera exponencial.

Si alguien me pregunta sobre la necesidad del proyecto, la contestación del Grupo Popular es que sí. ¿Sería positivo para las cercanías de Barcelona este proyecto u otro similar, convenientemente revisado y actualizado, tratando de reducir costes en su ejecución, etcétera? Sí, es positivo. ¿Estamos comprometidos con la ciudad de L'Hospitalet? Sí. ¿Conocemos bien los problemas de movilidad del área metropolitana de Barcelona? Sí. ¿Conocemos lo que ocurre en L'Hospitalet? Sí. ¿Tengo familia en L'Hospitalet? Sí. ¿Soy sensible a los problemas de L'Hospitalet? Sí. ¿Me han contado los problemas que tienen para coger el tren? Sí. Por tanto, el Grupo Popular dice sí; el proyecto es positivo, pero convenientemente revisado, como he dicho anteriormente. De todas formas, también es positivo para España sanear sus cuentas públicas; también es positivo que el grupo Fomento reduzca su deuda, que asciende a 44.000 millones de euros, que fue la factura que dejó el Gobierno socialista a finales del año 2011 —nos han dejado 44.000 millones de euros de deuda—, y parece razonable que antes de iniciar nuevos proyectos se amortice parte de esa deuda. ¿Sería más fácil votar a favor de esta PNL si no hubiera 44.000 millones de deuda? Sí. Lo que no vale, porque es tramposo, es que el mismo grupo político que como consecuencia de su

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 255

12 de febrero de 2013

Pág. 7

gestión deja una deuda de 44.000 millones de euros en el grupo Fomento, después de dos o de seis meses empiece a solicitar nuevos proyectos constructivos, sin importarle lo más mínimo cómo se pagan. Está bien pedir, y es políticamente respetable, pero también deberían ayudarnos a ver cómo se pagan esos proyectos. Tampoco me parece muy honesto que pidan continuamente que este Gobierno no haga ajustes en el gasto, que no suba impuestos, que pidan más inversiones y que en la Comisión de Economía pidan el saneamiento de las cuentas públicas de este país y la reducción de la deuda pública. Todo esto no se puede hacer o, por lo menos —los números lo acreditan—, cuando gobernó el PSOE en este país no se logró hacer. Tenemos que superar esa losa, ese lastre y hay que pagar ese pufo, porque es lo que nos va a permitir en el futuro iniciar nuevos proyectos constructivos como este.

También me parece tramposa una cosa que decía el compañero y diputado señor Xuclà. Decía que hay que priorizar. Es verdad que hay que priorizar, pero priorizar es también renunciar a algo. En cada debate de esta Cámara no podemos decir que lo que se solicita es prioritario, porque al final uno acaba teniendo 250.000 prioridades encima de la mesa. En algún momento los grupos de la oposición podrían decir a qué proyectos constructivos están dispuestos a renunciar.

Por último, quiero hacer tres reflexiones. Es curioso que el Grupo Socialista pida ahora la activación —entre comillas— de la disposición adicional tercera del estatuto. El Gobierno socialista nunca aplicó la disposición adicional tercera durante su Gobierno. No se llegó a aplicar la disposición adicional tercera en 2008, no se llegó a aplicar en 2009, no se llegó a aplicar en 2010 y ahora dicen que el Grupo Popular tiene que aplicar la disposición adicional tercera. Un poquito de honestidad y coherencia no estaría de más.

En segundo lugar, han hablado del Plan de infraestructuras de cercanías 2008-2015. Dijeron que invertirían 4.000 millones de euros en ese periodo, a pesar de que la señora Chacón, la persona que ha defendido la enmienda, en campaña electoral, en 2008, prometió 6.135 millones; hubo un recorte de un 33% sobre lo que dijeron que iban a invertir en las cercanías de Barcelona. El propio Gobierno de la Generalitat cuantificó en aquella época que a diciembre de 2011 la ejecución presupuestaria de aquel superplan de 4.000 millones fue el 7,1% de lo que se prometió. Es decir, una cosa es invertir y otra decir que se va a invertir. Ustedes hacían unos magníficos planes, muy bien presentados en unos magníficos PowerPoints, muy bonitos, pero la ejecución presupuestaria brillaba por su ausencia. Por cierto, de esos 4.000 millones de euros, 407 iban al proyecto de L'Hospitalet del que estamos hablando hoy, esto es, un 10%, con lo cual no sé cómo iban a pagar el resto del plan, plan que me he leído y he estudiado. Este plan era fundamentalmente un ejercicio de maquillaje y de propaganda.

Para finalizar, quiero hacer una reflexión. Nos preocupan los problemas de movilidad de L'Hospitalet. Recientemente, el Gobierno ha aprobado la construcción de una nueva estación en L'Hospitalet por valor de 8,7 millones de euros. Sabe la diputada Chacón que estamos trabajando para cerrar el convenio de rehabilitación de viviendas en el entorno, en cuatro barrios de la ciudad de L'Hospitalet, como consecuencia de las chapuzas de la llegada del AVE a la ciudad de Barcelona. Son muchos los temas que tiene pendiente el Ministerio de Fomento con la ciudad de L'Hospitalet y hay que priorizar. Hemos hablado en diferentes ocasiones con los responsables del consistorio de L'Hospitalet, donde el Gobierno del PSC y todo el mundo reconoce que esta no es la prioridad, que lo que propone esta moción no es el elemento prioritario, sino que hay otras cosas a las que se tiene que dar prioridad. Son conscientes y reconocen que en un momento de crisis económica hay que priorizar.

Por todo ello, vamos a votar en contra de esa proposición no de ley. No ha fructificado la enmienda que el Grupo Popular ha presentado, que reconoce la necesidad de mejorar la red de cercanías en el entorno de L'Hospitalet, pero después de revisar el proyecto, de hacerlo más económico, de ahorrar dinero a todos los contribuyentes, para mejorar las cercanías de Barcelona teniendo muy en cuenta que el saneamiento de las cuentas públicas es bueno y necesario para nuestro país y es la base de nuestro crecimiento económico. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún otro grupo parlamentario desea fijar posición? **(Pausa)**.
Señora Chacón, tiene la palabra para pronunciarse sobre las enmiendas.

La señora **CHACÓN PIQUERAS**: Como les decía, aceptaríamos la de *Convergència i Unió*. Por tranquilizar al señor Gallego, en ningún caso son 400,5 millones de euros. Todos los estudios arrojan un coste total —por supuesto, no sería de un día para otro, como ha parecido que he dicho— de 260 millones de euros. Por otro lado, esta moción tiene unanimidad en el consistorio de L'Hospitalet de Llobregat. Y si cuando vuelva a L'Hospitalet no le ponen un plato en la mesa, en mi casa lo tiene seguro. **(Aplausos)**.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 255

12 de febrero de 2013

Pág. 8

— SOBRE MEDIDAS A ADOPTAR PARA GARANTIZAR LA SEGURIDAD EN LAS RUTAS DE LOS CRUCEROS DE VACACIONES. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000685).

El señor **PRESIDENTE**: Proposición no de ley sobre medidas a adoptar para garantizar la seguridad en las rutas de los cruceros de vacaciones. Es una iniciativa del Grupo Parlamentario Popular que va a defender la diputada doña Macarena Montesinos. Tiene la palabra.

La señora **MONTESINOS DE MIGUEL**: Cerca de 19 millones de personas navegan a bordo de los 306 hoteles flotantes que realizan un total de 112.000 trayectos anuales. Desgraciadamente, el pasado 13 de enero de 2012, el *Costa Concordia*, en el que viajaban 4.200 personas, naufragó en aguas de la región de Toscana y fallecieron 32 personas, además de haber numerosos heridos. Todo parece indicar que además de las supuestas responsabilidades de una parte de la tripulación, el accidente se produjo por establecer el piloto una ruta demasiado cercana a unos bajos rocosos, amén de no haberse adoptado desde el primer momento las medidas de emergencia necesarias. Para algunos la tripulación no tenía conocimiento alguno de cómo evacuar. Es evidente que estas circunstancias no se deberían haber producido. Las espectaculares imágenes del barco hundido dañaron la imagen del sector y abrieron muchos interrogantes sobre la seguridad de los buques de recreo. Según el comisario de transporte, Kallas —así lo recogían los medios de comunicación—, antes del suceso ya se estaban realizando las normas comunitarias, pero en cualquier caso estarían pendientes de la investigación para ver —dice textualmente— qué lecciones se podían aprender. El 27 de enero la Unión Europea lanzó una consulta pública sobre las distintas posibilidades para reforzar la seguridad del transporte marítimo con el objetivo de lanzar las nuevas propuestas. El pasado verano, fruto de esta consulta, la industria del crucero propuso nuevas normas. Estas recomendaciones, según Lefebvre, presidente del Consejo Europeo de Cruceros, y miembros de la Asociación Internacional de Líneas de Crucero, en una convocatoria sobre seguridad de los cruceros organizada por la Comisión Europea en Bruselas, todas estas nuevas propuestas son fruto del acuerdo de la industria al completo y están evaluadas por un comité de expertos independientes. Pues bien, la Comisión de seguridad marítima de la Organización Marítima Internacional, la OMI, emitió una resolución por la que invitaba a los Estados miembros a recomendar la revisión de medidas a bordo de los cruceros. Estas recomendaciones se basaban en la propuesta realizada por parte de la Asociación Internacional de Líneas de Cruceros y el Consejo Europeo de Cruceros. En la resolución emitida, la Comisión de seguridad marítima de la OMI solicita que esta recomendación se realice con carácter voluntario y con la mayor urgencia y eficiencia y que contemple las recomendaciones que se enumeran. Las nuevas normas se enmarcan dentro del anuncio, realizado en enero por la industria del crucero, de puesta en marcha de una revisión de la seguridad de las operaciones del crucero como consecuencia del accidente. Estas medidas de seguridad afectan a la política de simulacros de las compañías, a la planificación del itinerario, al acceso de personal al puente de mando y a los chalecos salvavidas. En relación con la política de simulacros, los requisitos legales actuales para realizar una reunión con los pasajeros están en el Solas y establecen que debe realizarse una reunión dentro de las veinticuatro horas del embarque de pasajeros. Por su parte, el sector de los cruceros ha superado estos requisitos al exigir que se realice una reunión de simulacro obligatoria para los pasajeros embarcados antes de abandonar el puerto. En cuanto a la planificación de la ruta, la industria considera que debe tenerse presente entre las buenas prácticas de la guía de protocolos en el puente de mando de la cámara. Además, los planes de ruta deberán ser explicados minuciosamente a todos los miembros de la tripulación y ser diseñados por un oficial designado y aprobado por el oficial. Para minimizar las irrupciones en el puente de mando, adoptaron un nuevo protocolo por el cual el acceso al puente de mando se limitará al personal con funciones operativas mientras duren las maniobras restringidas o cuando se requiera aumentar la vigilancia. Finalmente, además de contar con chaleco salvavidas para todos, deberán tener otros adicionales que superen el número de los adultos registrados en el barco.

Por otra parte, no podemos olvidar que España tiene una oferta turística de cruceros muy importante que se apoya en los puertos del Estado y que tiene que ofrecer la máxima seguridad a todos los que se deciden a visitar nuestras cosas por esta vía. Por ello es imprescindible que se establezcan todas las medidas necesarias para garantizar que los cruceros sigan rutas muy seguras, que no se corra ningún riesgo en posibles modificaciones momentáneas de las mismas y que en todo momento se esté en disposición de adoptar con inmediatez todas las medidas de seguridad, emergencia, socorro y salvamento necesarias para garantizar la seguridad de las personas tanto del pasaje como de la tripulación.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 255

12 de febrero de 2013

Pág. 9

Lamentablemente, el pasado domingo, fallecieron 5 tripulantes de un buque británico con 2.000 pasajeros, atracado en Santa Cruz de la Palma, mientras se realizaba un simulacro de emergencias. Por ello es necesaria la revisión permanente de la seguridad operacional de los cruceros, tanto del factor humano como de los aspectos operativos de la seguridad marítima. Por eso se ha presentado esta proposición no de ley, que solicita promover en la Unión Europea y en el seno de las instituciones internacionales, a través de la participación activa de la Administración marítima española en los comités técnicos europeos e internacionales, la revisión de las medidas impuestas a los cruceros de vacaciones para garantizar que sigan rutas seguras y sin riesgo en la variación del rumbo, de acuerdo con lo que se derive del análisis técnico de este accidente y de los últimos desarrollos técnicos y científicos en la materia. Al mismo tiempo, se insta a revisar e inspeccionar, dentro del marco europeo de la Organización Marítima Internacional, que los buques estén en disposición de adoptar todas las medidas de seguridad, emergencia, socorro y salvamento necesarias para garantizar la seguridad de las personas, tanto del pasaje como de la tripulación.

El señor **PRESIDENTE**: Para la defensa de la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el diputado don Joan Ruiz.

El señor **RUIZ I CARBONELL**: No hace falta que les diga que el Grupo Socialista valora mucho la seguridad marítima, como no puede ser de otra manera, puesto que la mayoría de las mercancías llegan y parten de nuestro país utilizando este medio; el 80 y el 50% respectivamente. Nuestros puertos son además algunos de los principales focos de actividad económica de nuestro país y el incremento del transporte de viajeros en crucero llega a cifras muy considerables. Así es habitual encontrar en las páginas de todos los medios de comunicación escritos, por ejemplo este domingo, anuncios de página entera con ofertas de viajes de cruceros en los que el número de personas que viaja sobrepasa en ocasiones los 5.000 pasajeros, cifra jamás alcanzada en la historia de la navegación.

Estamos de acuerdo con el fondo de esta PNL que nos traen hoy aquí y si hemos presentado una enmienda es porque queremos llegar a un acuerdo que nos permita votar favorablemente. Lo hacemos además por dos razones, la primera, porque en un accidente como el del *Costa Concordia* hay que tomar medidas. No es la primera vez que esto sucede, pues la comunidad internacional ya lo hizo en otros accidentes. El hundimiento del mítico *Titanic* dio lugar a la primera Conferencia internacional sobre seguridad de la vida humana en el mar —se llamó desde entonces convenio Solas— que aprobó una serie de disposiciones que a lo largo de los años se han ido incrementando. España fue precisamente uno de los países que se adhirió desde el inicio al nuevo convenio. Otro accidente que ha tenido mucha incidencia en este tipo de normas fue el hundimiento del *Estonia* hará ya unos veinte años. La segunda razón es que la coherencia nos obliga, ya que nos traen aquí una PNL que se refiere a un tema sobre el que nosotros presentamos otra hace pocos meses, que aprobamos por unanimidad en la Comisión Mixta Congreso-Senado para la Unión Europea, con una diferencia de fechas de entre 4 y 5 días entre la aprobación de la nuestra y la presentación de la suya en esta Comisión. Lo pueden encontrar en el Boletín de las Cortes Generales del 12 junio, en las páginas 5 a 10, donde encontrarán la exposición de nuestro compañero, José Segura, y la defensa de una enmienda del Grupo Popular por parte su compañera María De Haro Brito. Acabamos votando una transaccional pactada. Esa transaccional pactada es exactamente, con puntos y comas, la enmienda que estoy presentando en estos momentos.

La presentamos también porque nos parece que lo que planteábamos hace pocos meses era más preciso que lo que ahora se presenta aquí: que el Gobierno tenía que apoyar una política marítima integrada en la Unión Europea y que ha de hacer lo posible para que se regule la separación de tráfico en las franjas de las aguas territoriales de la Unión Europea. La enmienda pide mejoras de las condiciones laborales y profesionales de las tripulaciones y añade también que los cruceros han de tener doble casco. Haré dos aclaraciones sobre esto. La primera, es que debido al accidente del *Prestige* nuestras autoridades marítimas marcaron dispositivos de separación de tráfico según la dirección que llevan los buques, algo así como las carreteras o las autopistas, con controles desde las capitanías marítimas. Lo que ahora hemos de procurar es que todos los países de la Unión Europea fijen esos dispositivos para que los buques de cruceros de recreo también los cumplan. Esto podría haber evitado seguramente el accidente del *Costa Concordia*. La segunda aclaración es que el doble casco es importante no solo para impedir posibles escapes de combustible. De hecho, los petroleros —y no solo ellos— que se construyen actualmente y todos los que circulan por las aguas de la Unión Europea lo tienen en buena parte por lo que aprendimos en 2002 con el accidente del *Prestige*. Hoy no pueden entrar en aguas de países de la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 255

12 de febrero de 2013

Pág. 10

Unión Europea ni pueden navegar por aguas internacionales bajo el control de países comunitarios embarcaciones que transporten graneles sólidos o líquidos si el buque no tiene doble casco; doble casco para preservar el medio ambiente en caso de accidente, pero para también para aumentar la estabilidad y por tanto para que la embarcación se mantenga a flote más tiempo en caso de accidente grave, porque si se mantiene a flote más tiempo más fácil será buscar la embarcación, evacuarla y rescatarla, cuestión esta que cobra un especial dramatismo en embarcaciones que, como ya hemos dicho, pueden llegar a transportar fácilmente 5.000 pasajeros. La estabilidad de los buques, sobre todo de los de pasajeros, ha sido siempre un tema primordial para la Organización Marítima Internacional, que es el organismo de la ONU especializado en esta materia, un tema primordial en el contexto del Convenio Solas que hemos citado antes. Tenemos prescripciones con este objetivo de mantener la estabilidad en caso de accidente que son de 1948, de 1960, de 1974 y la última de 1990, que tendría que estar totalmente en vigor en 2010. Tal vez tendríamos que repasar si está totalmente en vigor en nuestro país. Parece lógico que España, que se adhirió desde el inicio a dicho convenio, sea un país puntero en cuanto a normas de seguridad marítima. De hecho, esta Cámara ha tratado en numerosas ocasiones la seguridad de las personas embarcadas, la contaminación marina y la necesidad de que las normas de seguridad marítima lo sean para toda la Unión Europea y, a ser posible, mucho más allá, cosa lógica cuando el itinerario de cualquier crucero de vacaciones transcurre por diferentes países y cuando, como ya hemos dicho, nos encontramos con que una parte cada vez mayor de embarcaciones dedicadas a realizar cruceros llevan pasajes muy considerables. Y hablando de número de personas a bordo, no tendríamos que dejar pasar ninguna ocasión —nuestra enmienda no lo hace— para tener presentes las más que numerosas tripulaciones de embarcaciones con bandera de conveniencia que no tienen la cualificación profesional exigible.

En definitiva, nuestra enmienda pretende ser un texto que podamos votar todos, como hicimos ya hace pocos meses; pretende que se regule mejor la separación de tráfico en el caso de las embarcaciones dedicadas a realizar cruceros y, como no podía ser de otra manera, que se aumente con el doble casco la seguridad de las personas que viajan en embarcaciones dedicadas a cruceros, como ya ha aumentado la seguridad de las embarcaciones que transportan petróleo o gas. Finalmente, queremos una imagen coherente ante las instituciones europeas. No quedaría muy bien que nos hubiéramos dirigido al Gobierno instándole a hacer unas cosas y que pocos meses después lo volviéramos a hacer sobre el mismo tema instándole a otras, que además a simple vista parecen rebajar un poco las exigencias de entonces. Por todo ello, les pido que miren con cariño nuestra enmienda.

El señor **PRESIDENTE**: Para fijar posición, por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), tiene la palabra don Jordi Xuclà.

El señor **XUCLÀ I COSTA**: Intervendré muy brevemente, señor presidente.

En mi condición de miembro de la Comisión Mixta para la Unión Europea viví en su momento la discusión y votación de esta proposición no de ley a la que ha hecho referencia el portavoz del Grupo Socialista. En ese sentido, quiero reivindicar el trabajo realizado hace unos meses en otra Comisión de las Cortes Generales y subrayar que sería muy acertado y oportuno llegar a un consenso, ya que se va a producir una votación sobre un mismo objeto.

Finalmente, en lo referente a la seguridad marítima en los puertos españoles, queremos aportar a este debate —no con una enmienda, porque nos parecía extemporáneo— lo que nos ha hecho llegar alguna asociación de cruceristas sobre la necesidad de revisar las potencialidades de algunos puertos que en estos momentos no tienen la condición de puerto Schengen, es decir, de puerto internacional, y que podrían recibir buques de gran capacidad. Seguramente en estos momentos España sea el Estado de la Unión Europea con más puntos de inspección fitosanitaria por población, algunos de los cuales se tienen que revisar y otros se tienen que cerrar. Les puedo poner algún ejemplo de mi propia demarcación. En su momento luchamos por el punto de inspección fitosanitaria del aeropuerto de Girona, que tiene una utilidad muy baja, en cambio el puerto de Palamós, que tiene todas las capacidades y potencialidades para ser un puerto internacional, un puerto Schengen, no lo es. Tendríamos que redireccionar los recursos, por ejemplo, al puerto de Palamós. Pues bien, en el marco de la seguridad marítima, las asociaciones de cruceristas nos han hecho llegar la necesidad de que contemplemos algunos puertos que en estos momentos no tienen la opción de acoger cruceros internacionales y que en cambio están preparados para afrontarlo con toda seguridad.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Montesinos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 255

12 de febrero de 2013

Pág. 11

La señora **MONTESINOS DE MIGUEL**: Al Grupo Parlamentario Popular le congratula saber que al Grupo Parlamentario Socialista también le preocupa la seguridad de los cruceros. Además, es importante saber que en dos comisiones se ha tratado un tema tan trascendental para todos como es este. En cualquier caso, la iniciativa que se presentó en la Comisión de Fomento fue anterior al debate de la que se suscitó en la Comisión Mixta para la Unión Europea. El tema que ha traído aquí el Grupo Parlamentario Popular es de máxima actualidad. No olvidemos el hecho que sucedió, desgraciadamente, el domingo en Canarias. Por otra parte, la voluntad del Grupo Parlamentario Popular es llegar a una transaccional que a lo largo de la mañana haremos llegar a la Mesa.

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A PROMOVER LAS AUTOPISTAS DEL MAR COMO UN TRANSPORTE DE MERCANCÍAS ALTERNATIVO A LA CARRETERA, QUE FOMENTE UN SISTEMA DE TRANSPORTE SOSTENIBLE EN LA UNIÓN EUROPEA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000728).**

El señor **PRESIDENTE**: Continuamos con el debate del orden del día, en concreto con la proposición no de ley por la que se insta al Gobierno a promover las autopistas del mar como un transporte de mercancías alternativo a la carretera, que fomente un sistema de transporte sostenible en la Unión Europea. Es una iniciativa del Grupo Popular, que va a defender la diputada doña Carmen Rodríguez Maniega. Tiene la palabra.

La señora **RODRÍGUEZ MANIEGA**: Señorías, la proposición no de ley que definiendo insta al Gobierno a promover las autopistas del mar como un transporte de mercancías alternativo a la carretera, que fomente un sistema de transporte sostenible en la Unión Europea.

Como saben, la puesta en marcha de un mercado único europeo, la libre circulación de bienes de servicio y mercancías, ha traído consigo un aumento significativo de los tráficos comerciales entre los países miembros. El interés por el desarrollo de las autopistas del mar nace de la preocupante congestión que sufren las carreteras que atraviesan los Pirineos, no solo en el paso fronterizo sino también en sus ejes adyacentes de comunicación. Actualmente, para que se hagan una idea, el tráfico oscila entre los 8.000 y 9.000 camiones/día. La conexión de varios puertos a través de autopistas del mar supone una disminución del impacto del tráfico rodado, evita el colapso de las carreteras y ofrece además una modalidad de transporte más eficiente. El transporte intermodal mejora sensiblemente el comportamiento medioambiental de las cadenas logísticas y a la vez contribuye a la sostenibilidad de nuestro sistema de transporte. Su objetivo es favorecer la integración de los modos de transporte marítimo y terrestre. En este sentido, de las iniciativas que se pusieron en marcha, apoyadas en el proyecto *West Mos*, hay que destacar la que une el puerto del Musel (Gijón) con el francés de Saint Nazaire, en servicio desde el 8 de septiembre de 2010, y la que conecta Algeciras y Vigo con Nantes y Le Havre en Francia, esta última en proceso. Ambas autopistas del mar cuentan con ayudas estatales adjudicadas por los Estados español y francés a partes iguales. La Gijón-Nantes tiene además ayudas del programa Marco Polo II. Cabe destacar además las líneas que unen Bilbao, Santander, el sur del Reino Unido, Portsmouth, Plymouth y otros puertos, dotadas también de fondos europeos con cargo al proyecto Marco Polo. El Mediterráneo occidental ofrece un gran número de servicios regulares, un número creciente, desde Barcelona, Valencia, Tarragona a Génova, Livorno, Salerno y otros puertos. De hecho, los puertos de Barcelona y los de Valencia y distintos puertos italianos están disfrutando de un crecimiento de tráfico relativamente alto. El ritmo con el que crecen los tráficos por carretera a través de los Pirineos es lo suficientemente alto como para aconsejar una acción eficaz de impulso desde el lado público que acelere la reacción del mercado. Creemos pues conveniente —y este es el objeto de nuestra iniciativa— la adopción de una serie de medidas que se anticipen a un escenario de saturación y supongan la creación de una oferta marítimo-portuaria competitiva con la carretera. Es por ello por lo que someto esta proposición no de ley a la consideración de sus señorías, esperando llegar a acuerdos y que sea aceptada.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, para defender la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el diputado don Román Ruiz.

El señor **RUIZ LLAMAS**: Señorías, la PNL que hoy nos presenta el Grupo Popular es una declaración de intenciones, congruente con las directrices del Libro Blanco de Transportes 2011 y de los programas Marco Polo de la Unión Europea, con la que creo que estamos todos de acuerdo. Las autopistas del mar figuran desde el año 2001 como uno de los proyectos prioritarios de la Red transeuropea de transporte

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 255

12 de febrero de 2013

Pág. 12

y la Comisión Europea estableció la necesidad de que los Estados miembros celebrarán concursos para el impulso de las autopistas del mar. El impulso del transporte marítimo de corta distancia puede sin duda ayudar a reducir el crecimiento del transporte por carretera, reequilibrar la distribución entre modos de transporte, evitar puntos de congestión y contribuir al desarrollo sostenible y al aumento de la seguridad.

La normativa comunitaria y la legislación española vigentes definen el transporte marítimo de corta distancia como el movimiento de mercancías y pasajeros por mar entre puertos situados en territorio de la Unión Europea o entre esos puertos y puertos situados en países no europeos con una línea de costa en los mares ribereños que rodean Europa. Define las autopistas del mar como servicios de transporte integrados en una cadena logística puerta a puerta que concentran flujos de carga de transportes marítimos de corta distancia, regulares, frecuentes, de gran calidad y fiables. El despliegue de la red de las autopistas del mar debería absorber una parte muy importante de la carga por carretera, mejorar la accesibilidad de las regiones periféricas, reducir los costes, la contaminación y también la congestión viaria. Es decir, señorías, el transporte marítimo de corta distancia encuentra su sentido como política activa de transporte por su contribución a la formación de cadenas marítimo-terrestres puerta a puerta, en las que además del transporte marítimo se conjugan modos de transporte terrestres y en particular el transporte por carretera para configurar una solución de transporte competitiva: servicios marítimos regulares, con una elevada relación calidad-precio. Se trata de combinar todas estas modalidades de transporte con el fin de ahorrar costes en el transporte y externos, reduciendo también la contaminación y descongestionando la red.

El objetivo de los distintos Estados miembros de la Unión Europea es promocionar el transporte marítimo de corta distancia con ayudas y financiaciones que en ningún caso deberían distorsionar la competencia entre empresas. Los Gobiernos deben aportar una parte importante. Debe haber acuerdo entre los dos Gobiernos para poner recursos económicos y, a partir de ahí, con las ayudas de los programas Marco Polo, sacarlo adelante. En este sentido, el programa de ayudas Marco Polo, a diferencia del primer Marco Polo, propone una cobertura más amplia y con muchas más ayudas, a la que el Gobierno del Partido Popular debería comprometerse con la Unión Europea, ya que según mi información, si no se amplía, caduca a lo largo de este año 2013. Este programa tiene como objetivo final contribuir a la transferencia del transporte internacional, del transporte de mercancías, cifrado en 12.000 millones de toneladas/kilómetro, al ferrocarril, al transporte marítimo de corta distancia y a las vías navegables interiores.

Otra de las líneas de ayuda de la Comisión Europea son los ecobonos, que van destinados a los usuarios de las líneas de transporte marítimo de corta distancia y cuyo objetivo básico es premiar a aquellas empresas que utilicen este medio de transporte por la reducción de los costes externos que antes enumeré y de los cuales se benefician los Estados miembros y el conjunto de la sociedad. Estas ayudas están condicionadas a un número determinado de viajes al año y a mantener el volumen un mínimo de tres años y se subvencionan con un máximo del 20% del coste del viaje. Líneas internacionales como Civitavecchia-Barcelona-Tarragona, Génova-Algeciras, Génova-Barcelona-Livorno tienen estas bonificaciones de los ecobonos. En España hemos avanzado en los últimos años en estos objetivos. Quiero recordar que el Gobierno socialista impulsó en el Mediterráneo occidental líneas marítimas entre España e Italia para captar transporte de mercancías por carretera, líneas que han supuesto ya una reducción de más de 300.000 camiones al año que circulaban entre España e Italia a través de la Costa Azul francesa. El desarrollo de las redes europeas y del corredor Mediterráneo sería muy importante, porque estos flujos se verían incrementados en muchísima más cantidad.

En el Atlántico, en 2010, se consiguió un acuerdo entre Francia y España para la puesta en marcha y explotación de las autopistas del mar entre Gijón y Nantes, por un lado, y entre Algeciras, Vigo, Nantes y Le Havre por el otro. De estas líneas, la conexión marítima Gijón-Nantes está superando todas las previsiones, ya que desde su puesta en servicio en septiembre de 2010 más de 32.000 vehículos han recurrido a este medio de transporte, lo que supone un ahorro económico de más del 50% para los transportistas que deciden hacer el viaje en barco en vez de por carretera, datos a los cuales hay que sumar un ahorro energético que se estima próximo a los 12 millones de euros. La puesta en servicio de las autopistas del mar entre Algeciras, Vigo y Le Havre estaba prevista para mediados de 2011, pero como ustedes conocen, la naviera Acciona Transmediterránea, principal responsable de la sociedad explotadora, decidió retirarse de este proyecto. El ministro José Blanco y el ministro francés de Transportes, Thierry Mariani, firmaron en noviembre de 2011 una declaración conjunta ratificando la voluntad de ambos Gobiernos de impulsar definitivamente esta autopista del mar, que retiraría 200.000 camiones de las carreteras a lo largo de más de 1.000 kilómetros, evitándose también la emisión anual de más de 100.000 toneladas de dióxido de carbono y produciéndose un ahorro aproximado de 80 millones de euros. En este

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 255

12 de febrero de 2013

Pág. 13

sentido, como estamos de acuerdo con la propuesta de impulsar, hemos presentado una enmienda para comprometer un poquito más al Gobierno de lo que el Grupo Popular nos propone estos momentos. Dice así. El Congreso de los Diputados, insta al Gobierno a presentar, en un plazo de cuatro meses, un plan de impulso, dotado con recursos económicos suficientes, para los próximos años —ahí dejo el espacio de los próximos años para que el Gobierno nos diga con qué previsiones económicas piensa impulsarlo—, con el fin de desarrollar y promover el transporte de mercancías puerta a puerta a través del establecimiento de nuevas conexiones de las autopistas del mar entre puertos españoles y de otros países de la Unión Europea.

Pido al Grupo Popular que dé su voto afirmativo en aras del consenso en esta Cámara, porque es una propuesta que insta al Gobierno a unos compromisos superiores a los que nos presenta el Grupo Popular.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra la señora Rodríguez Maniega a efectos de aceptar o rechazar la enmienda.

La señora **RODRÍGUEZ MANIEGA**: Estudiaremos atentamente la enmienda. Ahora hablamos.

— RELATIVA AL NECESARIO PROGRAMA DE DESCUENTOS EN LA AUTOPISTA AP-9 DE GALICIA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/000872).

El señor **PRESIDENTE**: Les comunico que aplazamos el debate de la siguiente proposición no de ley, del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), porque la portavoz está viajando y el señor Xuclà no tiene inconveniente en que se retrase.

Pasamos a la proposición no de ley relativa al necesario programa de descuentos en la autopista AP-9 de Galicia, de la que es autor el Grupo Parlamentario Mixto, Bloque Nacionalista Galego. Defenderá la iniciativa la diputada doña Rosana Pérez Fernández. Tiene la palabra.

La señora **PÉREZ FERNÁNDEZ**: Esta proposición no de ley ha sido objeto de una enmienda de sustitución presentada por nosotros mismos, que supongo que ya estará a disposición de todos y todas las diputadas.

En marzo del año 2011, es decir, hace ahora dos años, la Comisión de Fomento de este Congreso aprobó una proposición no de ley del Bloque Nacionalista Galego con los votos a favor del Grupo Popular, que ahora mismo sustenta al Gobierno. En aquella proposición no de ley se instaba, por un lado, al ministerio a realizar las gestiones necesarias ante la concesionaria de la AP-9, Audasa, para que se incluyese un programa de descuentos similar al que ofrecen otras concesionarias de autopistas del Estado. Quiero recordar aquí que las cuatro autopistas gallegas y la de Adanero-Villalba, en la AP-6, son las únicas del Estado que no cuentan con estas políticas de rebajas. Por otro lado, en aquella PNL se instaba al Ejecutivo a buscar fórmulas de financiación de la ampliación de la AP-9 que no pasasen por el incremento del costo de los peajes. Sin embargo, hasta la fecha, no solo no se ha hecho nada en este sentido sino que los peajes en estos últimos dos años se han incrementado muy significativamente, nada más y nada menos que cuatro veces en el último año. A finales de julio de 2012 se produjo un incremento del 7,5%; en septiembre de 2012 la subida del IVA; luego una actualización del IPC de 2012 de un 3,29%; finalmente, en enero de este año, el IPC de 2012, más de un 3%. Con todos estos aumentos el precio del peaje de la AP-9 se sitúa en un nivel totalmente inasumible para los ciudadanos y ciudadanas gallegas y provoca un importante malestar en los usuarios que al aumento del precio de los peajes tienen que añadir un pésimo servicio por parte de la concesionaria, con llamativos atascos en muchísimas ocasiones, además de otros problemas que se suceden con frecuencia. Que la AP-9 sea de las más caras del Estado y que no cuente con un programa de descuentos, unido a la grave crisis económica actual, con 6 millones de parados, ha reducido hasta ahora de manera importante su número de usuarios y usuarias y ha provocado que la vía alternativa, la N-550 aumente cada vez más su deterioro y represente un peligro para la conducción y para los habitantes de los núcleos de población que se asientan a lo largo de su trazado.

Durante todo este tiempo, la ministra de Fomento, Ana Pastor, solo ha mostrado su disposición a intentar rebajar el tramo entre Pontevedra y Vigo-Rande, un tramo que, efectivamente, tiene el precio más alto por kilómetro de toda la AP-9. Sin embargo, la negociación que se ha llevado a cabo entre el ministerio y Audasa no ha podido resultar más decepcionante para la ciudadanía gallega. Se limita a los descuentos en los aproximadamente 30 kilómetros del tramo entre Pontevedra y Vigo y no a la totalidad de la AP-9; se refiere únicamente a los usuarios que hagan el viaje de regreso en el mismo día y que, además,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 255

12 de febrero de 2013

Pág. 14

cuenten con el dispositivo de pago de telepeaje; se excluyen los transportes pesados, lo que, por cierto, ha causado un grandísimo malestar entre los profesionales del sector; se excluyen también los trayectos realizados fuera de los días hábiles, es decir, los realizados en domingos y festivos; además, tendrá que compensarse a la concesionaria lo que deje ingresar por estos descuentos vía aumento de tarifas para la totalidad de los usuarios de la AP-9.

Por enésima vez en estos años, el Bloque Nacionalista Galego vuelve a solicitar a esta Comisión del Congreso de los Diputados un auténtico programa de descuentos para toda la AP-9, similar a los que ya existen en otras autopistas del Estado, y que no implique la exigencia de criterios estrictos como todos estos que acabo de mencionar, que impiden que la mayoría de los usuarios se pueda acoger a dichas rebajas en los peajes. Proponemos también que se congelen los incrementos de este año 2013 y que se estudie la exención de los mismos para los usuarios cuya actividad profesional esté relacionada con el transporte por carretera, que no han sido beneficiarios de este último convenio entre el ministerio y Audasa. Además, dada la grave crisis económica y la pérdida constante de usuarios de la AP-9, solicitamos que se revise la política de peajes, de manera que se camine en la dirección de reducción de los costes de los mismos.

El señor **PRESIDENTE**: Para la defensa de la enmienda del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra don Telmo Martín.

El señor **MARTÍN GONZÁLEZ**: Señorías, en relación con la proposición no de ley que presenta el Grupo Mixto, el Grupo Parlamentario Popular informa de que durante el año 2012 el Ministerio de Fomento y la concesionaria Autopistas del Atlántico, AP-9, negociaron un protocolo de colaboración para la revisión de las tarifas y el desarrollo de nuevas actuaciones adicionales a las previstas en el Real Decreto 1733/2011. La Abogacía del Estado emitió su informe el 4 de diciembre de 2012, y el protocolo de colaboración, que ha mejorado sustancialmente la tarifa del peaje entre Pontevedra y Vigo, se firmó el 26 de diciembre del año 2012.

Hasta la entrada en vigor del protocolo, la concesionaria aplicaba un descuento del 25% del importe del viaje de retorno en día laborable a los vehículos ligeros que utilizaban el telepeaje. El protocolo habilitó la firma de un convenio para la aplicación de una bonificación adicional en el peaje de los recorridos entre Pontevedra-Vigo y viceversa, Pontevedra-Morrazo y viceversa, Pontevedra-Vilaboa y viceversa y Rande-Vigo y viceversa que supone una reducción del 100% del importe del peaje en el recorrido de vuelta, realizado en el mismo día hábil, con el vehículo ligero y utilizando el mismo sistema de pago de telepeaje. Se consideran días hábiles todos los del año a excepción de los domingos y festivos, lógicamente. Desde la entrada en vigor de la bonificación se creará una cuenta de compensación en la que anualmente se ha de incorporar lo siguiente. Primero, menores ingresos de la concesionaria por la aplicación de las bonificaciones del convenio; segundo, el importe del valor capitalizado de los flujos de caja netos hasta el final del año, calculado a una tasa anual del 8%, contemplada en el Real Decreto 1733/2011, de 18 de noviembre; tercero, los ingresos por efecto de los incrementos extraordinarios de las tarifas contempladas en este convenio en caso de producirse estos. Para el restablecimiento del equilibrio económico-financiero, el Ministerio de Fomento y la concesionaria calcularán, antes de octubre del año 2016, el saldo conjunto resultante de la aplicación del sistema de compensación del convenio y el Real Decreto 1733/2011, de 18 de noviembre. A fin de determinar si la sociedad concesionaria queda equilibrada económica y financieramente en su totalidad, se comprobará que el saldo conjunto resultante sea de cero antes de terminar el periodo concesional. En caso contrario, el Ministerio de Fomento elevará a la Comisión delegada del Gobierno para Asuntos Económicos una propuesta de actualización extraordinaria de tarifas o modificación del plazo concesional que garantice que antes de terminar el periodo concesional el saldo conjunto resultante de la compensación sea de cero. El Consejo de Ministros del viernes 8 de febrero aprobó el real decreto sobre el convenio entre la Administración General del Estado y Autopistas del Atlántico. Por último, quiero destacar que la bonificación supone una mejora del servicio público diario y equipara la tarifa al resto de tramos de la autopista AP-9, ya que el peaje medio por kilómetro actual del tramo Pontevedra-Vigo era entre un 20 y un 60% más caro que el de otros tramos de la autopista.

Señorías, nosotros los gallegos sabemos perfectamente que el Bloque nunca va a reconocer los méritos en las gestiones del Partido Popular, y en este caso no va a reconocer los méritos de una ministra, gallega, por cierto, doña Ana Pastor, que en un año al frente del ministerio ha hecho lo que los señores del Bloque no hicieron durante ocho años de apoyo al Gobierno socialista del señor Zapatero. Por cierto, fue el ministro José Blanco el que hizo el Decreto 1733 en el año 2011. A nosotros nos gustaría que fueran

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 255

12 de febrero de 2013

Pág. 15

más baratos todos los tramos de la AP-9, pero tengo que decir que con la firma de este convenio esta autopista prácticamente pasa a ser una de las más baratas de España por kilómetro. Si quiere, para no enrollarnos más, después le muestro a la señora Pérez el coste que tienen por kilómetro los tramos de todas las autopistas de España.

Teniendo en cuenta la reducción de tarifas gestionada por el Ministerio de Fomento, estimamos que la proposición no de ley del Grupo Mixto debe ser rechazada, al igual que la enmienda de sustitución que nos acaban de entregar. Nosotros proponemos el siguiente texto alternativo. El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a realizar un seguimiento de la aplicación del real decreto por el que se aprueba un convenio con la sociedad concesionaria de la autopista AP-9 para la equiparación de los peajes entre los diferentes tramos de la autopista, aprobado en el Consejo de Ministros de 8 de febrero de 2012.

El señor **PRESIDENTE**: En el turno de fijación de posiciones, tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), el señor Xuclà.

El señor **XUCLÀ I COSTA**: El portavoz del Grupo Popular, el señor Martín, nos ha ilustrado sobre el precio de las autopistas en Galicia, y al final nos ha dicho que la AP-9 es una de las más baratas de toda España y ha ofrecido mostrarle los datos a la portavoz del Grupo Mixto. A mí me gustaría que ilustrara al conjunto de los miembros de la Comisión, especialmente porque, justo volviendo de vacaciones, la ministra, señora Pastor, en una entrevista concedida al periódico *El Faro de Vigo*, anunció la voluntad de acometer una reducción en el coste de algunos peajes, especialmente de las autopistas de Galicia. Aquella voluntad política manifestada por la ministra, señora Pastor, en el mes de septiembre del año pasado se ha concretado, por acuerdo de Consejo de Ministros, en el Real Decreto del día 8 de febrero, del viernes de la semana pasada.

Señorías, en nombre del Grupo Parlamentario Catalán de Convergència i Unió, quiero constatar una vez más el doble criterio con el que se afronta la rebaja de peajes en los distintos puntos de la geografía española. En Cataluña tenemos pendiente acometer de forma absolutamente urgente la bonificación para camiones del peaje de la autopista AP-7, para liberar del paso de camiones a la N-II, a la altura de Girona. Este es un compromiso que en su momento, de manera informal, hizo suyo la ministra de Fomento, pero que aún no se ha plasmado en un acuerdo del Consejo de Ministros. Quiero recordarles que la N-II es una de las carreteras con una intensidad más alta de tráfico medio diario, 22.000 vehículos cada día y en la que hace dos semanas se produjo un desgraciado accidente en Bascara, en el que murió una conductora de ese municipio por una colisión frontal entre dos camiones. A partir de aquel momento, cada día, entre las nueve y las diez de la mañana, los vecinos de Bascara interrumpen la circulación de la N-II y dicen que continuarán con esta reivindicación hasta que el Ministerio de Fomento acuerde la bonificación del peaje para los camiones que circulan por la AP-7, para que haya un tráfico mínimamente fluido por este corredor de la muerte que en estos momentos es la N-II.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra, para fijar su posición, la diputada doña Carmen Silva.

La señora **SILVA REGO**: Estamos tratando una proposición no de ley que en su inicio planteaba instar al Gobierno a que acordase con Audasa un programa de descuentos en la AP-9. Ahora se han añadido dos nuevos puntos. En el primero, se contempla la revisión de la política de peajes y, en el segundo, la paralización de los incrementos para este año 2013, así como estudiar la exención para aquellos usuarios cuya actividad profesional esté relacionada con el transporte por carretera.

Son muchos los argumentos que avalan que el Gobierno de España tiene que asumir la necesidad urgente de poner encima de la mesa un tratamiento integral de descuentos en la autopista del Atlántico. El primer argumento tiene que ver con la crisis profunda que padece nuestro país. Vivimos una grave crisis y las decisiones que se toman tienen que tener en cuenta esta situación. No estamos en el año 2005, ni en el año 2006 sino en 2013 y con una crisis económica muy profunda. Este hecho en sí mismo debería obligar al Gobierno y a la concesionaria a tomar medidas que permitieran paliar las consecuencias de esta crisis y, por tanto, aplicar una política de precios acorde con dicha situación económica. Sorprendentemente ha ocurrido todo lo contrario. En poco más de un año ha habido cuatro subidas de los peajes, como comentaba la portavoz del Bloque Nacionalista Galego, lo que ha supuesto un aumento del 17%. En solo trece meses se han batido todos los récords de aumento del coste de los peajes, viviendo en una situación, repito, de crisis económica. Por tanto, resulta cuando menos llamativo escuchar al portavoz del Grupo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 255

12 de febrero de 2013

Pág. 16

Parlamentario Popular hablar de los buenos resultados de las negociaciones de la ministra de Fomento con la concesionaria de la autopista AP-9.

A pesar de esta situación de crisis y ante las circunstancias que están viviendo los usuarios de la AP-9, Audasa aprovecha la inelasticidad de la demanda para seguir reclamando subidas de precios y continuar sumando beneficios, ya que, como todo el mundo sabe, se trata de una autopista que no tiene otra alternativa viaria competitiva. Esto es así. Pero a pesar de que esa es la única vía competitiva que existe en el eje atlántico en Galicia, por los precios prohibitivos a los que tienen que enfrentarse los usuarios y las empresas, muchos optan por circular por la carretera nacional, tal y como también comentaba la portavoz del Bloque Nacionalista Galego. Se disparan así los tiempos de viaje, lo que influye negativamente en la productividad y en la competitividad, así como en los mermados salarios de los ciudadanos. Además —otra cuestión muy grave, que ya se comentó en esta Comisión—, el trasvase de tráfico a las carreteras nacionales es muy preocupante, porque la concentración del tránsito en unas vías en las que tiene lugar casi la totalidad de los accidentes de Galicia, hace que estos puedan aumentar considerablemente, con el consiguiente peligro que ello supone.

En este escenario —es cierto, y quiero reconocerlo— la empresa y el Ministerio de Fomento acordaron que no se cobraría el importe del peaje del recorrido de vuelta realizado en el mismo día, salvo domingos y festivos, en los tramos de Pontevedra-Vigo, Pontevedra-Morrazo, Pontevedra-Vilaboa y Rande-Vigo, siempre que se utilice el telepeaje. Esta rebaja, que reconozco que se ha producido, es verdad que es claramente insuficiente y resulta una burla si se tiene en cuenta cuál es el comportamiento de Itínere, empresa matriz de Audasa, en el resto de las concesiones de autopistas con las que cuenta en España. Mientras el descuento en la AP-9 está limitado a 30 kilómetros del tramo sur de Galicia, Itínere descuenta un 50 % en la autopista que une Campomanes con León; con solo cuatro viajes realizados al mes se ve reducido el coste a la mitad y ni siquiera es necesario que el trayecto sea siempre el mismo. La rebaja que aplica en Burgos, en la AP-1, es incluso mayor y tiene dos líneas diferentes. A partir de cinco viajes al mes hay derecho a descuentos de entre 5 y el 50 %, y si el gasto es superior a 123 euros al mes se logran reducciones entre el 42 y el 71 %. Pero si nos vamos a la AP-15, entre Tudela y Pamplona, se pueden lograr reducciones de hasta un 90 % si se realizan más de 36 viajes al mes y se abona con telepeaje; desde 12 recorridos hay descuentos del 40 % y si se pasa a 29, del 60 %.

Esta política de descuentos es seguida, además, por la gran mayoría de las concesionarias con el objetivo de tratar de mantener y atraer clientes, racionalizar los usos horarios de los viales y no castigar a quienes tienen que pasar de forma obligatoria cada día por los peajes. Existen descuentos por casi todo: por realizar un número determinado de viajes; por las horas valle; por tarifas nocturnas; por temporada baja; por llevar en el coche a tres o más ocupantes; por ser parado, discapacitado, jubilado, estudiante; por familia numerosa o por rentas bajas. Estos descuentos no se aplican en la AP-9, aunque es la autopista que genera más beneficios a la empresa concesionaria. Si no fuera suficiente con este trato discriminatorio negativo, hay que sumar el hecho de que algunos de los tramos de la AP-9, señor portavoz del Grupo Popular, como es el caso del de Vigo-Pontevedra, especialmente el del puente de Rande, se sitúan en las tarifas por kilómetro más altas de España. También se dan otras situaciones, como la del tramo de entrada a Vigo, que es claramente urbano y que no ha sido liberalizado de peaje, con lo que esto supondría de apoyo a la economía en el territorio más dinámico de Galicia, es decir, la ciudad de Vigo.

Estos son argumentos más que sobrados para reclamar que el Gobierno se sienta a trabajar en serio con la concesionaria —repito, estamos en época de crisis, en el año 2013— para llegar a un acuerdo global que permita dar una respuesta integral en el conjunto de la AP-9, con descuentos suficientes, como se solicita en la proposición no de ley del Bloque Nacionalista Galego, homogeneizando las tarifas en todos los tramos y teniendo en cuenta situaciones particulares, como la del tramo urbano de Vigo, que debe ser liberalizado.

Finalizo, señor presidente. Vamos a votar favorablemente esta proposición no de ley y también anuncio que vamos a presentar una iniciativa para que todas estas cuestiones que he mencionado en mi intervención sean tenidas en cuenta por el Gobierno para que intente negociar con la concesionaria y se llegue a acuerdos, que serán positivos no solo para los usuarios de la AP-9 sino para la economía de Galicia, que tiene el eje atlántico, que es la zona más importante de comunicación y, por tanto, de vertebración territorial y de apoyo a la economía gallega.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra doña Rosana para pronunciarse sobre la aceptación o rechazo de la enmienda.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 255

12 de febrero de 2013

Pág. 17

La señora **PÉREZ FERNÁNDEZ**: Al Bloque Nacionalista Galego le resulta cuando menos sorprendente que un diputado de la provincia de Pontevedra, que conoce perfectamente cuál es el precio —incluso ahora, con la entrada en vigor de este último convenio— de los peajes de la AP-9 entre Vigo y Pontevedra y del tramo sur, venga aquí a defender un convenio mediante el cual, como dije antes, todo lo que la concesionaria Audasa rebaje en ese tramo de 30 kilómetros lo va a tener que compensar el ministerio, es decir, el erario público, todos y todas las ciudadanas, vía aumento de tarifas para el resto de usuarios de esa autopista. Este ridículo —perdón por la expresión, pero lo consideramos ridículo— descuento se va a compensar a la concesionaria con la subida de los peajes al resto de los usuarios.

Pues bien, efectivamente, señor Martín...

El señor **PRESIDENTE**: Señora Pérez, su turno es para expresar su posición sobre la enmienda.

La señora **PÉREZ FERNÁNDEZ**: Me posiciono ahora mismo. Justamente ahora me iba a referir a la enmienda.

Ustedes presentan una enmienda —yo pensé que tenían ánimo positivo, pero ya he visto en su intervención que no— en la que nos proponen simplemente que el Gobierno realice un seguimiento de este convenio, que es precisamente el que estamos criticando y contra el que nos estamos posicionando en nuestra proposición no de ley. No vamos a aceptar esa enmienda y seguiremos trabajando, señor Martín, señoras y señores del Grupo Popular, precisamente para que Audasa no continúe siendo la autopista del Estado que más beneficios obtiene con todas las subidas que lleva realizadas.

— SOBRE LA APERTURA DE LAS MINAS DE ALQUIFE. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000997).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente proposición no de ley, puesto que aún no ha llegado la diputada que debe presentar la anterior, sobre la apertura de las minas de Alquife, del Grupo Parlamentario Socialista.

Para su defensa, tiene la palabra la señora Rumí.

La señora **RUMÍ IBÁÑEZ**: Señorías, intervengo para defender la proposición no de ley sobre la apertura de las minas de Alquife, del Grupo Parlamentario Socialista. En los últimos meses se ha abierto un debate en la sociedad almeriense y en la comarca granadina de Alquife en torno a estas minas y al proyecto de reapertura de las mismas por la empresa Minas de Alquife Holding; todo ello, además, con un proyecto de transporte del mineral de hierro, como primera opción, al puerto de Almería. La empresa incluso estaría dispuesta, así lo ha dicho, a cofinanciar la llegada del ferrocarril hasta este puerto, asumiendo parte del coste de la conexión soterrada hasta el mismo. Este es un proyecto fundamental para el desarrollo del puerto de Almería —actualmente, sigue en la fase de estudio informativo por parte del Ministerio de Fomento—, que tiene un coste cercano a los 50 millones de euros, y que sin el proyecto de las minas de Alquife hoy sería inabordable a corto y a medio plazo por las restricciones presupuestarias. El proyecto supondría una conexión definitiva del puerto de Almería a la red de ferrocarriles y abriría posibilidades de futuro para el puerto, para la ciudad y para toda su zona de influencia. De no ejecutarse, se condenará al puerto de Almería y a su zona de influencia al aislamiento más absoluto de toda la red logística intermodal, por la que tanto están apostando todas las administraciones y agentes económicos. Además, señorías, no tiene ningún sentido querer invertir miles de millones de euros en una línea férrea de mercancías a lo largo de todo el eje mediterráneo, hasta Almería, y dejar el puerto aislado de la misma, cuando está situado a unos escasos 300 metros.

La reapertura de las minas de Alquife significa una importante inversión, de la que tan necesitados estamos, por cierto, en estos tiempos de crisis, que supondría más de 200 millones de euros, la creación de más de 350 empleos en la comarca de Guadix, en general, y del Marquesado del Zenete, en particular, y de unos 30 empleos en la zona de destino del mineral, en Almería, además de un refuerzo de trabajadores en el puerto y en Renfe para, por un lado, la carga y descarga de buques y trenes y, por otro, el paso de los ferrocarriles. El puerto de Almería pasaría de mover un millón de toneladas al año a cinco millones. Pues bien, en lugar de abrir un debate sereno entre todas las administraciones implicadas, conocer el proyecto en su totalidad, ver los informes preceptivos y evaluar su potencial tanto en la generación de empleo como en la transformación de la ciudad de Almería —por cierto, con el tan necesitado y siempre postergado transporte soterrado hasta el puerto—, el Ayuntamiento de Almería, con su posición inicial, ha generado confusión y precipitación a la hora de emitir opiniones para oponerse directamente a este

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 255

12 de febrero de 2013

Pág. 18

proyecto. ¿En qué se ha basado el Ayuntamiento de Almería? En cómo se vivió en la ciudad de Almería en el pasado el transporte del mineral. Hoy son imposibles situaciones como las que vivimos antaño, ya que sin el correspondiente estudio de impacto ambiental no tendrían viabilidad. Ver el mineral corriendo por los aires y anexado a nuestras fachadas es algo impensable y que solo cabe en la mente del alcalde de Almería. Todas las políticas que está haciendo el Partido Popular nos vuelven al pasado, a hace más de treinta años, y creen que todo lo demás es así. Pues no, no. Hay que decirles, como se dice al alcalde de Almería, que el progreso llega a pesar del Partido Popular.

Por todo esto que les he comentado, señorías, presentamos esta iniciativa, una iniciativa que pretende hacer posible que las administraciones trabajen para llegar a un consenso en la interpretación y apoyo a una propuesta que es vital para la comarca de Guadix y para las provincias de Almería y de Granada, zonas por cierto especialmente castigadas por el desempleo. Pedimos al Gobierno que todas las administraciones apoyen el proyecto de las minas de Alquife, que plantea la llegada soterrada por ferrocarril al puerto de Almería. Por supuesto, esta solución debe cumplir con todos los informes preceptivos, tanto urbanísticos como de impacto ambiental, para contar con el apoyo de toda la sociedad almeriense y de sus sectores sociales y económicos. Reclamamos al Ministerio de Fomento la conclusión de este estudio informativo del ferrocarril al puerto de Almería, para acompasar esta propuesta con el consiguiente ahorro para el Estado. Finalmente, proponemos crear una comisión de trabajo entre todas las administraciones y la empresa, para concretar las repercusiones de este proyecto tanto en la comarca de Guadix como en la ciudad de Almería. Este grupo, el Grupo Parlamentario Socialista, respaldará todas las iniciativas que hagan posible este proyecto de futuro y de esperanza para la ciudadanía de Guadix y de Almería. Esto es lo que pretende esta proposición no de ley, con una serie de peticiones que solamente invitan al debate, a la reflexión, al estudio de la evolución de este proyecto con todas las garantías que tiene. Requerimos el apoyo del resto de los grupos parlamentarios, en especial del grupo que apoya al Gobierno, el Grupo Popular, para que podamos ofrecer un horizonte de futuro a estas poblaciones.

El señor **PRESIDENTE**: Para la defensa de la enmienda del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el diputado don Jesús Caicedo Bernabé.

El señor **CAICEDO BERNABÉ**: Voy a ponerles en antecedentes. La iniciativa privada plantea una actuación consistente en la recuperación de la conexión ferroviaria con el puerto de Almería. La propuesta de dicha actuación surge de la sociedad limitada Minas de Alquife, como parte de la inversión necesaria para garantizar la viabilidad del proyecto de reapertura y explotación de las minas de Alquife. La inversión privada se sitúa en torno a 200 millones de euros, sin contar las inversiones en la infraestructura ferroviaria en la línea Alquife-Huéneja-Almería ni el coste de actuación del acceso al puerto desde la estación término de Almería. La inversión en la línea Alquife-Huéneja-Almería es de 3 o 4 millones de euros, pero la inversión de acceso al puerto es de 40 o 50 millones en 300 metros. No sé si la sociedad Minas de Alquife estará dispuesta a asumir totalmente el coste en una situación tan difícil como la que estamos viviendo en estos momentos. No entiendo por qué no se hizo en su momento, cuando había épocas de bonanza y se podía haber hecho totalmente.

Desde el punto de vista de la demanda, se esperan cerca de 4 millones de toneladas de exportación al año durante veinte años. La sociedad Minas de Alquife prevé concluir los trámites para la reapertura de la mina a finales de 2013. Las obras se podrían ejecutar en unos cinco años aproximadamente, pudiendo entrar en servicio la mina hacia finales de 2015 o principios de 2016. En el caso de que el proyecto fuera viable, se han de realizar las siguientes consideraciones. Por lo que respecta a Puertos del Estado y a la Autoridad Portuaria de Almería, se coincide en la necesidad de apoyar una inversión privada de esta naturaleza. Las actuaciones que se comentan, que incluyen un tramo soterrado, deberán ser compatibles con los condicionantes que contempla el estudio informativo a cargo de la Dirección General de Ferrocarriles. Por parte de la Autoridad Portuaria de Almería y de Puertos del Estado se ofrece la posibilidad de modificar la delimitación de espacios portuarios, a través de una concesión de dominio público, para que la sociedad Minas de Alquife pueda actuar como promotora de la inversión en el ramal de acceso al puerto.

Se propone el rechazo de la proposición no de ley presentada por los siguientes motivos. Respecto a los puntos 1 y 2, no es necesario solicitar a las administraciones implicadas en el proyecto la promoción y el apoyo para la apertura de las minas de Alquife, pues todas ellas son conscientes del alcance del proyecto, máxime en la coyuntura económica actual. Tampoco resulta necesario incluir en la proposición no de ley la creación de una comisión de trabajo —punto 5—, ya que no le corresponde a ninguna

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 255

12 de febrero de 2013

Pág. 19

comisión consensuar aspectos relacionados con los posibles impactos y compensaciones que deriven del proyecto. En relación con el punto 3, este proyecto, como cualquier otro que se realice, tendrá que cumplir con la legislación vigente en la materia, se incluya o no en una proposición no de ley. Respecto al punto 4, que propone reclamar al Ministerio de Fomento la resolución del estudio informativo en proceso de redacción, dicho documento deberá cumplir con los plazos establecidos para su tramitación, pero corresponde a la Dirección General de Ferrocarriles el informe sobre este punto, por encontrarse dentro de sus competencias. En resumen, el convenio firmado el 7 de mayo de 2010 entre el ministerio, la junta, el Ayuntamiento de Almería y ADIF no se ha modificado y a fecha de hoy sigue vigente. En el último consejo de la sociedad, celebrado el día 11 de octubre, se creó una comisión de trabajo para el estudio de viabilidad y seguimiento técnico del proyecto así como de los costes financieros del mismo. En la actualidad se está estudiando la viabilidad económica de la solución del estudio informativo aprobado en mayo de 2011 y su compatibilidad con el nuevo acceso al puerto soterrado. Las administraciones responsables de los aspectos urbanísticos y medioambientales forman parte de la comisión de trabajo encargada del estudio de viabilidad. La redacción del estudio informativo del acceso al puerto es competencia del Ministerio de Fomento. Una vez que se tengan las conclusiones del grupo de trabajo respecto a la solución para la integración del ferrocarril en la ciudad, se mantendrán los oportunos contactos con la empresa explotadora del mineral de hierro. En consecuencia, se rechaza la proposición no de ley y se propone el siguiente texto alternativo. Como comprenderán, en los momentos tan difíciles que estamos viviendo nadie va a querer que no se ponga en marcha una empresa. Eso lo entienden los ciudadanos, por más que quieran convencernos de otra cosa. Además, Almería, que es una ciudad que como el resto está sufriendo las consecuencias del paro, y su vecina, Granada, nunca se van a oponer a que este proyecto salga adelante, pero hay que tener en cuenta la realidad que estamos viviendo, las necesidades que existen y el dinero que cuesta. No decimos que no, que quede claro; que nadie vaya pensar que estamos diciendo que no a que haya trabajo cuando estamos buscando por todos los medios que la gente trabaje. Proponemos el siguiente texto alternativo: Continuar impulsando los trabajos para la conexión ferroviaria del puerto mediante soluciones técnicas y económicamente sostenibles y coordinadas con la integración del ferrocarril en la ciudad.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos Parlamentarios que quieran fijar posición? **(Pausa)**.

Por el Grupo Parlamentario de La Izquierda Plural, tiene la palabra la diputada doña Ascensión de las Heras.

La señora **DE LAS HERAS LADERA**: Sobre el proyecto de extracción de mineral en las minas de Alquife, nos constan la opinión y las inquietudes de muchos ciudadanos y ciudadanas, que coinciden en que el mineral no puede llegar al puerto de Almería mediante ferrocarril en superficie. Vamos a apoyar esta proposición no de ley de manera prudente, y digo prudente porque es necesario contar con un informe preceptivo que evalúe la verdadera viabilidad económica de las minas de Alquife —como todas y todos sabemos, el mineral, hierro en este caso, es un recurso sometido a una gran volatilidad económica— y que cuente a su vez con la rentabilidad social y el impacto ambiental que el proyecto conlleva. Necesitamos saber qué informes urbanísticos, de calidad y de impacto ambiental se van a desarrollar para manifestarnos definitivamente a favor o en contra del proyecto. Desde luego, nuestro apoyo no sería posible si se llevara a cabo sin el soterramiento del transporte por ferrocarril hasta el puerto de Almería. No obstante, hoy, ante la propuesta que toca todos estos aspectos de estudio y evaluación interministerial, vamos a apoyarlo.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra la señora Rumí, para pronunciarse sobre la enmienda.

La señora **RUMÍ IBÁÑEZ**: El señor Caicedo debe haberse confundido, porque la enmienda que presenta no tiene nada que ver con esta proposición no de ley. No dice nada. Nos piden a los almerienses un acto de fe, creer en sus intenciones. Este no es el momento de hacer estas peticiones, porque la credibilidad del Partido Popular está a la baja y la fe dimitiendo. No dicen nada sobre si están o no de acuerdo con la salida del mineral por el puerto de Almería, por supuesto, con todas las garantías, como ha dicho la portavoz de Izquierda Unida y yo comparto totalmente. Nadie quiere el mineral si no es vía soterramiento. Es el momento de aprovechar esta ocasión. Tampoco dice nada la enmienda sobre si el Partido Popular apuesta o no por el soterramiento del ferrocarril al puerto, aprovechando una ocasión como esta, que podría, en un momento de crisis y de restricciones presupuestarias, contar con cofinanciación por parte de la empresa.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 255

12 de febrero de 2013

Pág. 20

— **SOBRE LA INTEGRACIÓN OPERATIVA DE ESPAÑA EN EL GRUPO INTERGUBERNAMENTAL DE COORDINACIÓN DEL SISTEMA DE ALERTA TEMPRANA Y MITIGACIÓN DE TSUNAMIS EN EL ATLÁNTICO NORORIENTAL Y EL MEDITERRÁNEO Y MARES ADYACENTES. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE UNIÓN PROGRESO Y DEMOCRACIA. (Número de expediente 161/001254).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente proposición no de ley, sobre la integración operativa de España en el Grupo intergubernamental de coordinación del sistema de alerta temprana y mitigación de tsunamis en el Atlántico nororiental y el Mediterráneo y los mares adyacentes, de la que es autor el Grupo Parlamentario de Unión Progreso y Democracia y que defiende el diputado don Carlos Martínez Gorriarán. Tiene la palabra.

El señor **MARTÍNEZ GORRIARÁN**: El título prolijo de esta PNL hace referencia a un grupo intergubernamental del que forma parte España y que se llama Grupo intergubernamental de coordinación del sistema de alerta temprana y mitigación de tsunamis en el Atlántico nororiental, Mediterráneo y mares adyacentes. Este es su nombre nada menos. Se trata, como es sabido, de un movimiento intergubernamental preventivo contra el peligro de tsunamis. A este respecto hay que decir que para España no es un riesgo remoto o ajeno. Sin ir más lejos, en 1755 —un tiempo geológicamente muy reciente—, el tsunami que tuvo lugar como consecuencia del terremoto de Lisboa devastó las costas de Huelva y en Cádiz llegó a tener hasta 12 metros de altura. Se trata de poner en marcha una red de alerta nacional, que es lo que todavía falta en España. Existen los medios necesarios para crear esa red de alerta nacional, pero hace falta la decisión política de ponerla en marcha. No es una decisión que en principio suponga un incremento presupuestario, por lo que se trataría simplemente de una decisión política por parte del Gobierno, de una decisión administrativa que llevan reclamando desde hace tiempo Protección Civil, el Consejo Superior de Investigaciones Científicas, al Instituto Geográfico Nacional, el Instituto Geológico y Minero de España, el Instituto de Oceanografía, Puertos del Estado, Demarcaciones de Costas, la Unidad Militar de Emergencia y otros organismos más. Simplemente se trataría, como se solicita en esta PNL, de que España quedase plenamente integrada en este organismo. Ya formamos parte de él, pero para complementar la integración es imprescindible poner en marcha esta red de alerta nacional y que se utilicen para ello los equipos y redes que ya existen, que ya están disponibles. Para finalizar la implementación de estas medidas preventivas, se deberían establecer planes de emergencia de Protección Civil y de la Unidad Militar de Emergencias, que hoy todavía no existen o al menos no son públicos. Esta es, resumiendo —no creo que haga falta mayor extensión—, el sentido de esta PNL, que es muy clara y muy precisa.

El señor **PRESIDENTE**: Para defender la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el diputado don Vicente Guillén.

El señor **GUILLÉN IZQUIERDO**: El Grupo de Unión Progreso y Democracia nos presenta una proposición no de ley que calificaría de voluntarista en sus fines, pero que tiene alguna contradicción en sus contenidos. Nadie puede negar que exista buena voluntad en instar al Gobierno para que proceda a organizar el sistema nacional de alertas ante el riesgo de tsunamis, pero parece que hay un cierto conformismo con que el Boletín Oficial del Estado recoja el nombramiento de los organismos responsables de esta alerta, lo que nos parece importante pero no suficiente para prevenir los riesgos de los tsunamis.

Fíjese, señor Gorriarán, son ustedes mismos los que dicen en su PNL que en el año 2005 no se financiaron los medios solicitados por el grupo español de tsunamis y, a la vez, que renuncian a la dotación de nuevas partidas presupuestarias debido a la situación económica que todos compartimos. La pregunta que se podrían hacer los ciudadanos españoles sería qué coste tendría para el país una hipotética catástrofe de esta naturaleza, frente al coste que supondría dotarnos de la tecnología adecuada para la alerta y la prevención de catástrofes naturales, en este caso de los tsunamis. En segundo lugar, usted mismo reconoce que existen ya estructuras funcionales para riesgos similares, como los terremotos, que se deberían aprovechar, pero a la vez en su PNL dice: eso sí, implementando los recursos necesarios para ampliarlas al riesgo de tsunamis. Es decir, usted mismo reconoce que si no hay partidas presupuestarias es muy difícil que podamos conseguir el objetivo que todos compartimos.

Somos conscientes, como lo son ustedes y como lo apuntan también los expertos, de que hace falta colocar sistemas de detección de tsunamis, de que hace falta voluntad política para desarrollar este sistema de alerta rápida y de que, a la vez, habría que llevar a cabo protocolos de emergencia y programas

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 255

12 de febrero de 2013

Pág. 21

de preparación a la población, para que si llega un tsunami todos sepamos qué hacer, pero no nos engañemos, aquí no es posible hacer más con menos, hace falta voluntad política, pero también hace falta presupuesto. No nos tenemos que engañar. Por cierto, no sé si es posible pedir voluntad política a quienes han negado sistemáticamente los efectos del cambio climático, ni tampoco sé si es posible pedir voluntad política a quienes con la modificación de la Ley de Costas han puesto en primera línea de riesgo a aquellas edificaciones que no cumplen con la legislación urbanística. En todo caso, con la duda nos quedamos.

Valoramos la buena voluntad y la disposición de UPyD al presentar esta iniciativa, pero al Grupo Socialista le parece que el enfoque de las catástrofes naturales debe ser integral, no puede ser un enfoque sectorial. Por eso el anterior Gobierno de la nación aprobó una estrategia de seguridad que analizaba los riesgos y las amenazas del país en los años futuros, y entre esos riesgos se encuentran las catástrofes naturales. A partir de ese análisis, se proyectan líneas estratégicas de actuación que van desde el organigrama de la cadena de mando ante situaciones extremas a los cambios legislativos oportunos, sobre todo en materia de protección civil, que afectan fundamentalmente a la coordinación, a la predicción y a la prevención a las que se hace alusión en la enmienda que presentamos. Somos conscientes como usted de la situación económica y por eso en nuestra enmienda no pedimos los esfuerzos presupuestarios; estamos pidiendo exclusivamente que el Gobierno modifique la actual Ley de Protección Civil. Estamos seguros de que el grupo que sustenta al Gobierno no tendrá ningún inconveniente dado el afán reformista que tiene el Partido Popular. En definitiva, se trata de desarrollar una labor de coordinación en el ámbito de la protección civil, en la que se manifieste con mayor intensidad la cooperación entre la Administración General del Estado, las comunidades autónomas y la Administración local. Es precisamente en ese sistema nacional de protección civil, donde se articulan los medios para responder a los distintos tipos de emergencias civiles en el ámbito del sistema nacional de gestión de situaciones de crisis, en el que se debe reconfigurar siguiendo las líneas básicas de la estrategia de seguridad española. Por tanto, señorías, con nuestra enmienda tratamos de dar un enfoque integral a un problema que es muy serio, un problema tan importante como son todas las catástrofes naturales. Por eso confiamos en que el ponente del grupo UPyD, el señor Gorriarán, acepte nuestra enmienda.

El señor **PRESIDENTE**: Para defender la enmienda del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra la diputada doña Concepción de Santa Ana.

La señora **DE SANTA ANA FERNÁNDEZ**: Paso a defender la enmienda que hemos presentado al grupo de UPyD, pero me gustaría en primer lugar hacer una referencia a un comentario que ha hecho el señor Guillén. Los tsunamis no tienen absolutamente nada que ver con el cambio climático; se producen desde cualquier época geológica, puesto que se trata de un terremoto submarino que produce una honda que genera una energía que se disipa a través de un medio fluido, y cuando ese medio fluido llega a aguas someras genera una ola destructiva. Por tanto, no tiene nada que ver con el cambio climático.

En primer lugar, Puertos del Estado ha participado activamente en el Grupo intergubernamental de coordinación de sistemas de alerta temprana y de mitigación de tsunamis en el Atlántico nororiental, Mediterráneo y mares adyacentes en los últimos años. Además, Puertos del Estado es miembro del comité directivo de dicho grupo intergubernamental. Por otro lado, Puertos del Estado participa en otros proyectos que ayudan a la preparación ante el riesgo de tsunamis, como es el proyecto europeo Transfer, manteniendo en todo momento actualizadas las carreras de marea y teniendo datos estadísticos entre la bajamar media viva equinoccial y la pleamar media viva equinoccial, para poder tener monitorizados en tiempo real fenómenos de alta frecuencia como son los tsunamis. Como he dicho anteriormente, a tenor de la información disponible en el Instituto Español de Oceanografía, España ya forma parte del grupo intergubernamental citado, grupo europeo promovido por la Comisión Oceanográfica Internacional. Por otro lado, el Instituto Español de Oceanografía ha asistido desde el año 2005 a todas las reuniones, como representante de la delegación española, y además se ha designado, a petición de la Comisión Oceanográfica Internacional, un contacto, por un lado, de carácter administrativo, que coordina y distribuye información dentro del país y, por otro lado, de carácter operativo, de modo que sea el receptor de esas alertas de tsunamis de la Dirección General de Protección Civil y de Emergencias. Por tanto, insisto, España ya participa en ese grupo de trabajo intergubernamental y además mantiene actualizada la red de medidas de carreras de marea para su integración en esta organización.

Un asunto distinto es el hecho de que España no cuente desde el punto de vista formal con una red nacional de alerta de tsunamis para poder establecer una alerta temprana a la población. Creemos que es

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 255

12 de febrero de 2013

Pág. 22

necesaria la creación de la red nacional de alerta de tsunamis y por eso hemos propuesto la enmienda que estoy defendiendo, una enmienda en la que es importante la presencia de la Dirección General de Protección Civil y de Emergencias del Ministerio del Interior en los grupos de trabajo que integran la citada red nacional, que se justifica por la necesidad de garantizar una perfecta coordinación entre la Dirección General de Protección Civil, el Instituto Geográfico Nacional y Puertos del Estado ante un fenómeno de tsunami, en el que el tiempo de respuesta es realmente muy limitado. Es necesario encomendar al Instituto Geográfico Nacional la implementación de la red nacional de alerta de tsunamis, contando desde el punto de vista operativo y también para su creación con Puertos del Estado y con la Dirección General de Protección Civil y de Emergencias del Ministerio del Interior y también con aquellas instituciones que dispongan de instalaciones que puedan ser integradas dentro de esa red.

En segundo lugar, la Dirección General de Protección Civil y de Emergencias debe contar con la colaboración de organismos con competencia en la materia, para que se puedan establecer planes de actuación de protección civil ante el riesgo de tsunamis y para que se incluya ese sistema tan importante de alerta temprana a la población.

En último lugar, tanto la red nacional de alerta como el plan de actuación de protección civil y los planes de emergencia que pudiesen derivarse necesitan una financiación, pero deben financiarse con las disponibilidades presupuestarias con las que en estos momentos cuentan los organismos afectados.

Confío, espero y deseo que UPyD tenga a bien admitir esta enmienda, en cuyo caso votaremos favorablemente.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Martínez Gorriarán, tiene la palabra para manifestarse sobre las enmiendas.

El señor **MARTÍNEZ GORRIARÁN**: En primer lugar, quiero agradecer a los dos grupos que hayan presentado sendas enmiendas y que se hayan tomado interés por esta cuestión.

Debo decir que la enmienda del Grupo Socialista me sorprende un poco, en primer lugar, porque entra en un terreno que no es el de la proposición no de ley. Perfeccionar el marco jurídico de protección civil, aparte de que me parece que no es competencia de Fomento, no es lo que aquí se propone. Se puede proponer legítimamente, pero colgarlo de esta proposición no de ley no es muy correcto desde el punto de vista de la técnica legislativa. Dicho esto, quiero comentarle de pasada, agradeciendo su interés, que calificar de conformista una proposición no de ley que en realidad viene a tapar algo que no hizo el Gobierno del señor Rodríguez Zapatero en 2005 es extraño. Precisamente se trata de un problema pendiente, un problema que está ahí desde hace tiempo, dependiendo de que se tome una decisión política, que es crear esta red nacional de alerta. No es una proposición no de ley que proponga cambiar ni reformar el marco jurídico de la protección civil, ni crear inversiones específicas, porque, como se dice en la propia proposición no de ley y dicen los científicos y expertos, España ya tiene los medios suficientes. ¿Que son mejorables? Sin duda alguna. ¿Que es deseable que haya más inversiones? También. Pero lo que proponemos es que lo que ya existe constituya lo que no existe, que es una red nacional de alerta temprana. Por tanto, no puedo aceptar la enmienda del Grupo Socialista, no porque no sea interesante lo que propone, sino porque no va a lo que propone la proposición no de ley.

Respecto a la enmienda del Grupo Popular, no tengo ningún inconveniente en aceptarla, porque aunque ellos lo explican de otra manera el objetivo es el mismo. Lo que pretendemos con esto es algo bien sencillo y bien barato, que es, mediante una decisión del Gobierno, solventar una carencia seria de la protección civil en España, que es una red nacional de alerta temprana que haga llegar a la población las recomendaciones o los avisos de ese grupo internacional al que pertenecemos. Por tanto, acepto en sus propios términos esta enmienda.

— **PORLAQUESEINSTAALGOBIERNOALAEJECUCIÓNDELASOBRASDEACONDICIONAMIENTO DE LA CARRETERA N-260 ENTRE PORTBOU Y LA FORNTERA FRANCESA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ).** (Número de expediente 161/000851).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a debatir la proposición que habíamos dejado suspendida durante unos minutos. Se trata de la proposición no de ley por la que se insta al Gobierno a la ejecución de las obras de acondicionamiento de la carretera N-260 entre Portbou y la frontera francesa, de la que es autor

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 255

12 de febrero de 2013

Pág. 23

el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) y que va a defender el diputado don Jordi Xuclà. Tiene la palabra.

El señor **XUCLÀ I COSTA**: Señor presidente, señorías, cuando leemos mapas y vemos una carretera nacional, más si se trata de una carretera nacional fronteriza, que comunica dos Estados, interpretamos que es una carretera de gran capacidad, una carretera —si se me permite la expresión informal— de primera división, una carretera con las prestaciones acordes a la categoría de carretera nacional. En la frontera entre España y Francia hay algunas carreteras de acceso que tienen la condición de carretera nacional. Una de ellas es la carretera N-260, que es el eje pirenaico, que termina en Portbou, en la costa, y que de Portbou a la frontera francesa tiene un pequeño tramo, de no más de 2 kilómetros, en unas condiciones, señorías, señor presidente, no propias de los estándares de una carretera nacional, sino de una carretera secundaria comarcal: sin margen, sin arcones y con unas prestaciones de muy baja calidad. Es además una carretera nacional que comunica dos Estados y las personas serias que leen mapas y que entienden que es una carretera nacional la toman pensando que es una carretera de gran capacidad y de grandes prestaciones. Esta negligencia por parte de la Administración competente, el Ministerio de Fomento, y de las Administraciones públicas, señorías, puede llevar a situaciones fatales y muy desagradables. Me permitirán que ilustre la reivindicación de la necesidad de mejorar este pequeño tramo de la carrera N-260, entre Portbou y la frontera francesa con el municipio francés de Cerbère, con un caso muy desgraciado que acaeció el pasado mes de julio. Los días 22 y 23 de julio, en la zona del Empordà, en la demarcación de Girona, por la que soy diputado, se produjo uno de los incendios más importante y más agresivo que se ha vivido en muchísimos años. Aquel incendio produjo muertos, concretamente dos de ellos eran ciudadanos franceses que atrapados en medio del fuego, con la AP-7 y con la N-II cortadas, entendieron que la N-260 era la mejor forma de huir de las llamas y volver a su país de origen, a Francia. Circulando por esa nacional, en este pequeño tramo de 2 kilómetros entre Portbou y la frontera francesa, se encontraron con una carretera que no tenía las prestaciones normales sino que estaba llena de curvas, lo que provocó un tapón en la circulación que les obligó a abandonar los vehículos. Hay fotos en las que se ve a esta familia francesa que, intentando escapar de las llamas, se precipitó por la pendiente de la costa de Portbou, lo que les llevó a la muerte. Esta familia francesa, cuyos dos hijos pudieron escapar de las llamas, aunque el matrimonio murió, cuando miraba el mapa entendía que estaban ante una carretera de altas prestaciones y de altas capacidades.

En el año 2006, después de una larga reivindicación por parte de los ayuntamientos y de los parlamentarios de la demarcación, en aras de la verdad tengo que reconocer que se inauguró una mejora entre Colera y Portbou que da satisfacción a lo solicitado para el acceso a este municipio, que es el último del extremo oriental de la península ibérica, pero nos queda pendiente una obra que se tiene que afrontar con carácter urgente. En cualquier Gobierno serio de cualquier país serio, más allá de las restricciones presupuestarias, siempre hay una partida para actuaciones urgentes. Es importante y necesaria la actuación en estos 2 kilómetros que conectan Portbou con la frontera francesa para que no haya que pasar por esta carretera llena de curvas, peligrosa hasta el extremo de haber provocado dos muertos en los incendios del mes de julio del año pasado por no ser de altas prestaciones; pero lejos de realizar estas obras, ha habido una irritante inacción por parte del Ministerio de Fomento. Señorías, en esta democracia que tenemos que perfeccionar, en la que los ciudadanos tienen que ver a los que nos dedicamos transitoriamente a la política como personas fiables, una de las asignaturas pendientes es que se ejecute aquello que está presupuestado. Nosotros hemos visto que en los presupuestos de los años 2010, 2011 y 2012 se habían incluido partidas para la construcción de este tramo: 100.000 euros en el año 2010; 134.100 euros en el año 2011; 50.000 euros en el año 2012. En ninguno de los casos se ha afrontado la construcción para la renovación de este pequeño pero peligroso tramo, que además es internacional. Muchos países se preocupan por la conexión y el acceso entre dos Estados. En los años setenta del siglo pasado Estados Unidos y Canadá se pusieron de acuerdo, a través de los criterios de Boston, para dejar claro que cuando dos países denominan unas carreteras como de alta prestación se pone un especial interés, y así se define en los criterios de Boston, en que en los dos lados de la frontera tengan la misma calidad.

Señorías, nos encontramos ante una pequeña obra de mejora de 2 kilómetros que hay que realizar en esa carretera comarcal para que cumpla con el estándar de alta prestación, porque, desgraciadamente, en los incendios del mes de julio del año pasado este estado de abandono tuvo unas consecuencias

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 255

12 de febrero de 2013

Pág. 24

fatales y condujo a la muerte a dos ciudadanos franceses. Por estas razones hemos presentado esta proposición no de ley instando al Gobierno a ejecutar con carácter urgente estas obras de mejora.

A esta proposición no de ley se han presentado dos enmiendas y avanzo que no podemos aceptar la del Grupo Popular, que es absolutamente inconcreta, porque habla de que se afrontarán estas obras de acuerdo con la disponibilidad de inversiones para este o futuros ejercicios presupuestarios. Consideramos que se debe incluir una partida para dotar de forma urgente el mejoramiento de este pequeño tramo, que es letal. Repito que no podemos aceptar la enmienda del Grupo Popular. Por otra parte, el Grupo Socialista presenta una enmienda que enmarca esta intervención en la carretera N-260, que nosotros focalizamos muy concretamente en el tramo entre Portbou y la frontera francesa, que es el eje pirenaico, pidiendo además la mejora y el desdoblamiento de otros tramos. Aceptamos esta enmienda, sabiendo que se aleja ligeramente de una pretensión muy modesta y muy concreta, que es la mejora de ese tramo de la N-260, porque es cierto que también viene a completar un programa de prioridades en el eje pirenaico.

El señor **PRESIDENTE**: Para la defensa de la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Sáez Jubero.

El señor **SÁEZ JUBERO**: Intervengo, en primer lugar, para mostrar nuestro apoyo a la iniciativa presentada por el Grupo Parlamentario de Convergència i Unió, sobre la necesidad de acometer con urgencia estas obras en el tramo concreto de la N-260, y para agradecer a su portavoz la aceptación de la enmienda de adición que ha presentado este grupo parlamentario a fin de completar dicha iniciativa y recordar las obras pendientes en la N-260 en la provincia de Girona.

Comparto lo que ya ha comentado el portavoz de Convergència i Unió. Estamos hablando de un tramo de la N-260 que conecta España con el Estado francés, que es una de las puertas de entrada a España por carretera, a través de la provincia de Girona. Hay que recordar que está pendiente una obra largamente reclamada por toda la sociedad civil gironina, que es el desdoblamiento de la A-2 en Girona, que también es la puerta de entrada de mercancías y viajeros a España. La única vía en condiciones para entrar en España a través de Girona continúa siendo la AP-7, en la que hay que pagar peajes. La N-260 enlaza la frontera francesa con Sabiñánigo y este tramo frontera francesa-Portbou-Llançà y Figueras es el que precisa acometer obras urgentemente. También están pendientes el desdoblamiento la autovía de Figueras a Besalú —afortunadamente, de Besalú a Olot ya está desdoblada— y las obras de mejora —lo que en parte motiva nuestra enmienda— del eje pirenaico entre Olot y Puigcerdà, así como algunas variantes, especialmente la variante norte de Olot, cuyo proyecto está realizado y se encuentra a la espera de que el Gobierno lo acometa a través de los presupuestos. La iniciativa se centra precisamente en el tramo frontera francesa-Portbou, que tiene 2 kilómetros, que es extremadamente sinuoso, objetivamente peligroso y que precisa que se acometan esas obras urgentemente.

Los incendios en Empordà, como se ha relatado, pusieron de manifiesto el peligro de este tramo tan curvo que provocó ese luctuoso accidente en el que dos personas perdieron la vida, porque no fue posible cerrar a tiempo estas carreteras y es importante hacerlo cuando se produce una situación de estas características. Estos pasados días hemos podido observar que en la costa este de Estados Unidos, en Nueva Inglaterra, el cierre de las carreteras y de los aeropuertos por el temporal ha evitado cualquier accidente mortal en Boston. El Gobierno de la Generalitat no pudo cerrar la carretera por la rapidez con la que se extendió el incendio y así evitar el luctuoso accidente en ese tramo. Por tanto, entendemos que es urgente el acondicionamiento de este tramo.

Compartimos la posición de Convergència i Unió sobre la enmienda del Grupo Popular porque no concreta, ya que deja la ejecución de esa obra de 2 kilómetros —largo me lo fiáis— para los próximos ejercicios presupuestarios. Señorías, pensamos que otras obras pendientes de esta N-260 pueden esperar, pero resulta difícilmente aceptable que no se acometan de inmediato las obras de acondicionamiento de estos 2 kilómetros. Hemos propuesto una enmienda de adición para impulsar las obras pendientes en la N-260 en la provincia de Girona; también hemos comentado la necesidad de desdoblamiento de Besalú a Figueras. Seremos comprensivos si esto no pudiera acometerse en los próximos ejercicios presupuestarios, aunque sería bueno que el Gobierno tuviera un calendario para realizarlo en esta legislatura. En su primera comparecencia ante la Comisión de Fomento la ministra reconoció la necesidad de desdoblamiento de este tramo, pero no conocemos los plazos para su ejecución. También es importante para nosotros que se acometan obras en el tramo del eje pirenaico Olot-Puigcerdà, especialmente —ya nos hemos referido a ello— la ejecución de la variante norte de Olot.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 255

12 de febrero de 2013

Pág. 25

Agradecemos al grupo proponente que haya aceptado nuestra enmienda y apelamos al Grupo Parlamentario Popular, a su portavoz, que conoce las necesidades de mejora de esta carretera N-260, para que dé su voto favorable, porque en cuestiones de infraestructuras tan necesarias debería haber un consenso entre todos los grupos parlamentarios.

El señor **PRESIDENTE**: Para la defensa de la enmienda del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra doña Concepción Veray Cama.

La señora **VERAY CAMA**: Empezaré por el final, por lo que decía el señor Sáez. El consenso en relación con las infraestructuras en Girona parece que siempre tiene que producirse cuando el Partido Popular está en el Gobierno y el PSOE en la oposición, y no cuando el PSOE está en el Gobierno y el PP en la oposición, porque luego no hacen nada.

En la presentación de esta proposición no de ley, el señor Xuclà decía: No aceptamos, no aceptamos. Nosotros, señor Xuclà, no aceptamos que de una manera tan injusta eche la culpa de los muertos que hubo los días 22 y 23 de julio al estado de la carretera N-260, porque sabe, igual que yo, que eso no es verdad. El problema que hubo esos días en el l'Alt Empordà fue que se declaró un incendio en La Jonquera y otro en otras zonas de l'Alt Empordà que hizo que se tuviera que desviar el tráfico de la AP-7 y de la N-II por la N-260. Más tarde se declaró un incendio en la propia N-260, en Portbou, que hizo que la policía de la Generalitat de Catalunya parara también el tráfico en este tramo Portbou-frontera francesa. El colapso de coches no se produjo porque la carretera estuviera en mal estado sino porque se paró el tráfico en esta zona al haber un incendio, que fue lo que hizo que la gente tuviera miedo porque veía las llamas muy cerca y saliera de sus coches corriendo hacia la playa, hacia los acantilados y que desgraciadamente tuviéramos que lamentar la muerte de dos personas. Por favor, dejen de culpar siempre al estado de la carretera y al Gobierno de los muertos que desgraciadamente estamos teniendo en las comarcas de Girona; lo hacen cuando hablan de la N-II, porque en su partido dicen que es el corredor de la muerte, y también ahora recordando una desgracia sucedida en un incendio el 22 de julio, cuando el problema no fue el estado de la carretera sino el incendio que se declaró al lado de la misma.

¿Que este tramo de carretera necesita ser acondicionado? Es verdad, y nosotros lo reconocemos. Pero no es una verdad nueva, señor Xuclà, señor Sáez, es una realidad que ya conocían ustedes en el año 2006, cuando se acabó el tramo Colera-Portbou. Fue entonces cuando se tuvo que haber seguido con el acondicionamiento de la N-260. Estamos en el año 2013 y no se ha hecho nada; han pasado siete años, de los cuales cinco y medio ha gobernado el Partido Socialista, que hoy viene a esta Comisión a presentar una enmienda pidiéndolo todo y rápido. Lo que ellos no hicieron lo quieren ahora y además que se haga mañana. Es de un cinismo exagerado y creo que lo hacen ya sin ningún tipo de pudor ni de vergüenza. Tendrían que venir a pedir perdón porque durante sus ocho años de Gobierno no hicieron nada en esta carretera y no a pedir que el Partido Popular lo haga todo y rápido. Señor Xuclà, esta es su manera de hacer las cosas; cada vez que presenta ante esta Comisión una proposición no de ley pide prioridad y urgencia. Usted no sabe priorizar, porque lo pide todo. Pide que se haga de forma urgente lo que hoy solicita y pidió hace pocos meses que diéramos prioridad a otras obras en Girona. El Gobierno no puede dar prioridad a todo, ya se lo hemos explicado. Hemos presentado una enmienda porque queremos comprometernos, queremos que entienda que para nosotros es importante acondicionar este tramo y que lo vamos a abordar en cuanto la disponibilidad presupuestaria nos lo permita. Lo que no podemos ni vamos a hacer —usted lo sabe— es prometer que lo haremos y luego no hacerlo, poner partidas en los presupuestos que luego no se ejecutan, porque esta no es la manera de gobernar del Partido Popular. Ponemos lo que podemos asumir, lo que podemos ejecutar, y en este momento tenemos que esperar a que la situación mejore para poder abordar este acondicionamiento.

El hecho de que hoy no demos nuestro apoyo a esta proposición no de ley no quiere decir que nos desentendamos del tema o que no lo consideremos importante; al contrario, lo tenemos muy presente y seguimos trabajando en ello. El ministerio tiene dada la orden de estudio para la redacción de este proyecto y la licitación del contrato de servicios correspondientes se llevará a cabo en función de la disponibilidad presupuestaria y en cuanto podamos. Este es nuestro compromiso. Nos hubiera gustado que hubiera aceptado nuestra enmienda y que hoy saliera de aquí una proposición no de ley instando al Gobierno a tener en cuenta que en cuanto haya disponibilidad presupuestaria se dedique a este tramo de carretera. Usted, para variar, prefiere tener el titular de mañana en el que se diga que el PP ha dicho que no a tener algo que sirva para mejorar la calidad de este tramo de carretera.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 255

12 de febrero de 2013

Pág. 26

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Xuclà para aceptar o rechazar las enmiendas, aunque antes ya lo hizo.

El señor **XUCLÀ I COSTA**: Este grupo, que tiene cultura de Gobierno y sabe priorizar, acepta la enmienda del Grupo Socialista y lamenta el tono, el enfoque y el desprecio del planteamiento de la portavoz del Grupo Popular.

— SOBRE EL MANTENIMIENTO DEL RÉGIMEN ACTUAL DE LAS BONIFICACIONES AL TRANSPORTE EN CANARIAS, BALEARES, CEUTA Y MELILLA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/001316).

El señor **PRESIDENTE**: Voy a pedirles que acepten una alteración del orden del día, en el sentido de que debatamos la proposición que figura con el número 10 antes que la 9, por haberlo solicitado una diputada que debe ausentarse por tener otras obligaciones parlamentarias ineludibles. **(Asentimiento)**. Debatimos la proposición no de ley sobre el mantenimiento del régimen actual de las bonificaciones al transporte en Canarias, en Baleares, Ceuta y Melilla, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista, cuya defensa, según me comunican, van a compartir dos diputados.

En primer lugar, tiene la palabra don Pablo Martín.

El señor **MARTÍN PERÉ**: Señorías, la presentación de esta proposición no de ley por parte del Grupo Parlamentario Socialista tiene un objetivo ciertamente muy claro, que es fundamentalmente que se garantice en sede parlamentaria un derecho que el Partido Popular niega a los ciudadanos canarios, baleares, ceutíes y melillenses en reuniones que se producen a puerta cerrada, como más adelante explicaré. Es preciso remontarnos unos cuantos meses atrás para conocer la génesis de esta propuesta, ya que cuando se produjo el debate de los Presupuestos Generales del Estado tuvimos conocimiento de la introducción de una disposición adicional que establecía la posibilidad de que el Gobierno, a través de una orden ministerial, pudiera fijar un precio máximo en los billetes de transporte aéreo y marítimo de las comunidades autónomas y ciudades mencionadas, a partir del cual ya no se aplicaría el 50 % del descuento a residentes. Posteriormente conocimos la disminución de la partida correspondiente a esta subvención para los citados archipiélagos, así como para Ceuta y Melilla. Debo decir que ya hicimos hincapié —este propio diputado así se lo mencionó a la secretaria general de Transporte en su comparecencia ante esta Comisión— en que si en cumplimiento de la normativa europea se ampliaba ese beneficio, ese descuento, cómo podría explicarse que con una partida presupuestaria sensiblemente inferior pudiera cumplirse el objetivo. Presentamos enmiendas a los Presupuestos Generales del Estado con objeto de paliar las consecuencias de unos preceptos que, en nuestra opinión, iban a cercenar ese derecho, pero todas fueron rechazadas por el Grupo Popular.

En los meses siguientes, como he dicho, hemos podido escuchar declaraciones de todo tipo provenientes de este partido, en ocasiones no directamente tuyas, y nos hemos enterado, por ejemplo, a través del Gobierno regional canario, de que se estaban llevando a cabo negociaciones, como he dicho, a espaldas de los ciudadanos en las que incluso se habían barajado cantidades sobre los precios máximos a partir de los cuales no operaría ese descuento a residentes. Hemos de tener en cuenta que, posteriormente, don Enrique Hernández Bento, subsecretario de Estado del Ministerio de Industria, Energía y Turismo, reconoció expresamente y de manera abierta que efectivamente se iba a producir una limitación en el precio de los billetes de transporte aéreo y marítimo para estas comunidades para que no pudiera garantizarse ese 50 % de subvención. Teniendo en cuenta que estamos hablando, ni más ni menos, del partido que dijo que no afectaría con sus políticas a la Sanidad o a la Educación, del que dijo que no subiría los impuestos, del que dijo que iba a aplicar un IVA reducido del 4 % al sector turístico, teniendo cuenta todos esos antecedentes, digo, tenemos que decirles, señores del Grupo Popular, que no nos fiamos de ustedes, que los españoles no se fían de ustedes, que han perdido toda credibilidad. Por eso, cuando les decimos que queremos que garanticen en sede parlamentaria este derecho y que citen expresamente que no se fijarán cuantías máximas bonificables al transporte marítimo y aéreo de los ciudadanos residentes en Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla, ustedes nos responden con una enmienda que elude de manera absolutamente expresa manifestarse sobre esta cuestión. Si ese derecho está garantizado del modo en el que nosotros estamos planteando, voten a favor de esta proposición no de ley, apóyenla y de esa manera acabarán con las especulaciones, con las afirmaciones contradictorias provenientes de su propio partido y con las incertidumbres que afectan de manera grave a los derechos,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 255

12 de febrero de 2013

Pág. 27

reconocidos constitucionalmente, de todos los ciudadanos de las comunidades y ciudades citadas. Somos españoles con los mismos derechos que el resto de los ciudadanos de este país. Les pedimos por favor que atiendan a las razones que estamos planteando y que voten favorablemente esta iniciativa.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Franquis.

El señor **FRANQUIS VERA**: Estamos debatiendo un asunto extraño, porque a veces cuando uno escucha las manifestaciones de los dirigentes del Partido Popular, especialmente las de la señora ministra, se queda sorprendido de que haya este debate, esta preocupación en las comunidades autónomas que mi compañero citaba anteriormente. Dicen que por qué surge este debate; que a santo de qué esta preocupación cuando el Gobierno no está tomando ninguna medida; que ahí están los socialistas creando un problema y un debate donde no lo hay. Cuando se escuchan estas manifestaciones nos preguntamos por qué introduce el Gobierno en los Presupuestos Generales del Estado que la ministra de Fomento podrá fijar mediante orden ministerial las cuantías máximas bonificables por cada trayecto. ¿Por qué se introduce esto si no hay intención por parte del ministerio de modificar el actual estatus? En primer lugar, quiero pedir a la ministra que sea respetuosa con más de 3,5 millones de ciudadanos canarios que el año pasado utilizaron esta bonificación para poder trasladarse entre islas y al resto del territorio nacional, porque los ha señalado como presuntos delincuentes al imponerles que tengan que pedir un certificado de residencia, cuando en los aeropuertos de las islas vemos continuamente cómo hacemos cola, que es la cola de la vergüenza, porque tenemos que remontarnos treinta años atrás, a la Edad de Piedra, para demostrar que somos ciudadanos españoles. Si es verdad que el Gobierno no tiene intención de poner limitaciones a la actual situación, apoyen la proposición no de ley, que lo único que plantea es que sigamos como estábamos hasta este momento.

¿Por qué no nos creemos lo que dice el Gobierno? Porque cuando llegaron al poder lo primero que hicieron, desde 2012 hasta 2013, fue reducir en 64 millones de euros las partidas destinadas a esta subvención; imponer el certificado de residencia, y en los últimos presupuestos introducir esta cláusula adicional precisamente para limitarla. En los medios de comunicación hay manifestaciones de todo tipo: Madrid busca bajar los precios de los billetes. El Ministerio de Fomento pagará un máximo de 60 euros por trayecto entre Canarias y la península. También se ha manifestado la delegada del Gobierno en Canarias, que trata de desleal al Gobierno de Canarias porque filtra a los medios de comunicación la actual propuesta del Gobierno de España. Si quieren que no se produzcan más debates, si quieren cerrar este debate de verdad, tienen la oportunidad de hacerlo en estos momentos. Pido especialmente a los parlamentarios del Grupo Popular de Canarias y Baleares que hoy en esta Comisión cumplan lo que dicen en los medios de comunicación, es decir, que es falso que se quiera modificar este sistema. Tienen la gran oportunidad de trasladar a estas comunidades y a las ciudades autónomas que el Gobierno de España tiene voluntad de hacer eso votando favorablemente esta proposición. La propuesta que nos ha hecho el Grupo Popular es más de lo mismo, porque nos dicen que van a seguir estudiando la mejora del sistema actual de bonificaciones. ¿Qué significa eso? Que ya está en los Presupuestos Generales del Estado.

Los ciudadanos de estas comunidades autónomas tienen una enorme preocupación. Ahora tienen la oportunidad de acabar con ella de forma clara y contundente. Por eso pido especialmente a los parlamentarios de estas comunidades que defiendan los intereses de sus ciudadanos y no los de la ministra doña Ana Pastor, que desde que ha llegado al Gobierno —no sé qué le hemos hecho los ciudadanos de los archipiélagos y de estas ciudades autónomas— lo único que ha hecho ha sido adoptar iniciativas en contra de estas comunidades. Cada vez que la ministra hace alusión —la última vez en el Senado— a esta cuestión hace algunas reflexiones que me preocupan, porque se trata de una responsable del Gobierno. Se queja del debate continuo que se produce en las distintas comunidades sobre asuntos que dice que el Gobierno no se plantea, y pregunta si les parecen poco los 265 millones que están en los presupuestos destinados a la subvención. ¿Cómo puede decir esto una ministra? Claro que nos parece poco, porque antes había 330 millones y este Gobierno ha reducido la cantidad. Si lo que quieren es tranquilidad, que desaparezca esta preocupación, tienen la oportunidad de hacerlo hoy en esta Comisión. Pediría al ministro señor Soria, ministro canario, que defienda este asunto con la misma intensidad —con la misma, no le pido más— con la que defiende a las multinacionales petroleras para que instalen sus plantas en Canarias. Solo le pido que lo defienda con la misma intensidad, ni más ni menos; que defienda los intereses de los ciudadanos que han conseguido con mucho esfuerzo incrementar estas bonificaciones, que curiosamente siempre se han incrementado cuando un Gobierno socialista ha gobernado en España.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 255

12 de febrero de 2013

Pág. 28

Pido al Grupo Popular que apoye esta proposición que plantea que las cosas se queden tal y como están en estos momentos. La mejor manera de acabar con la especulación, con el debate, y de transmitir un mensaje rotundo a esas comunidades es diciendo que el Congreso...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Franquis, tiene que ir terminando.

El señor **FRANQUIS VERA**: ...insta al Gobierno de España a no modificar el sistema actual de bonificaciones.

El señor **PRESIDENTE**: Para defender la enmienda del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra la diputada doña Matilde Asian.

La señora **ASIAN GONZÁLEZ**: Voy a defender la enmienda que ha presentado el Grupo Popular a la proposición no de ley sobre mantenimiento del régimen actual de bonificación en el transporte en Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla. En primer lugar, nuestra enmienda pretende llegar a un punto de consenso y seguir trabajando, seguir trabajando, sí, señores diputados del Partido Socialista, como lo está haciendo hasta ahora el Ministerio de Fomento. La proposición de ley que ustedes presentan tiene un sorprendente nombre, porque se titula sobre el mantenimiento de las bonificaciones. Vamos a la Ley de Presupuestos y vemos que en ella se habla de vigencia indefinida. Evidentemente, el mantenimiento queda subsumido dentro de la vigencia indefinida. Mal se puede solicitar el mantenimiento de algo que por ley tiene una vigencia indefinida.

Entro en los detalles de las consideraciones que han planteado. Dicen que esta proposición no de ley tiene su causa en dos elementos esenciales: por un lado, en la habilitación legal que se da a la ministra de Fomento para que trabaje en el buen uso de estos fondos públicos y, por otro lado, en la drástica reducción en materia de presupuestos. Voy a empezar por este segundo punto, porque tiene una respuesta muy clara. Les voy a leer las cantidades que se han consignado presupuestariamente desde 2009 en la partida del transporte en Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla, para ver si en ese punto llegamos a alguna conclusión. En 2009, el crédito inicial fue de 404 millones y las obligaciones reconocidas de 371; en 2010, el crédito inicial fue de 364 millones y las obligaciones reconocidas de 363; en 2011, el crédito inicial fue de 333 millones y las obligaciones reconocidas de 313; en 2012, el crédito inicial fue de 290 millones y las obligaciones reconocidas de 286; en 2013, el crédito inicial fue de 269 millones. No observamos una drástica reducción en 2013, lo que sí observamos es un acondicionamiento de esta partida perfectamente compatible con el proceso de consolidación fiscal que está llevando a cabo nuestro país y que hace que los procedimientos de ejecución sean muy ajustados. Si consideramos la cantidad de créditos reconocida en 2012 y la comparamos con el crédito inicial de 2013, veremos que la diferencia no es la que ustedes dicen. Además, hay que tener en cuenta una cuestión muy importante, y es que gracias a los planes de prevención y verificación que está llevando a cabo el Ministerio de Fomento, ya se ha procedido al reintegro de 9 millones de euros derivados de billetes con descuentos de residentes utilizados por personas que no tenían derecho a tal descuento. Estos 9 millones se han obtenido en un periodo muy corto de tiempo y no incrementan las cuentas del Ministerio de Fomento, sino que van destinados a que los ciudadanos canarios, de Baleares y de Ceuta y Melilla tengan una mejor dotación presupuestaria, para hacer efectiva la bonificación de 50 % que con carácter de vigencia indefinida reconoce la Ley de Presupuestos. Luego, en lo que concierne a este punto, de drástica reducción en materia presupuestaria nada de nada; todo lo contrario, esperamos que los 9 millones que ya se han reintegrado como consecuencia de las actuaciones que se están llevando a cabo sean una pequeña muestra de lo que va a suceder a lo largo de todo el ejercicio.

A continuación, voy a referirme a los resultados de los planes de control que se están llevando a cabo. En cuanto al compromiso de la ministra de Fomento, se puede decir más veces, pero no más claro y con mejor definición. Dicen que quieren ese compromiso en sede parlamentaria, porque hay especulaciones, porque se habla a puerta cerrada. La ministra, en numerosas ocasiones —tengo aquí una amplia relación—, en sede parlamentaria, la última vez en el Senado la semana pasada, se ratificó en su compromiso del mantenimiento del 50 % de las bonificaciones al transporte en Canarias, como no puede ser de otra forma, porque está recogido en la propia Ley de Presupuestos. Voy a referirme a las palabras de la ministra, porque no puedo hacerlo mejor que ella, que ha hecho consideraciones que garantizan su compromiso. ¿Cuáles son estas consideraciones? La primera de todas es que una de las prioridades fundamentales de Fomento es un transporte aéreo seguro, eficiente y de calidad para Canarias, Baleares,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 255

12 de febrero de 2013

Pág. 29

Ceuta y Melilla. ¿En qué pilares se basa este transporte aéreo, seguro, eficiente y de calidad para garantizar la conectividad de todos los ciudadanos que residen fuera del territorio peninsular y el desarrollo económico y social de estos territorios? La primera es un mantenimiento de las infraestructuras. Tan importantes como las bonificaciones son las infraestructuras aeroportuarias. Para ello se han destinado, en el presupuesto de 2013, 147 millones en Canarias y 20 millones en Baleares. La conectividad se garantiza con las bonificaciones al transporte y con las bonificaciones en las tasas aeroportuarias, para lo cual se han consignado 52 millones en el presupuesto de AENA, y también con las obligaciones de servicio público. En esta materia Fomento ha dado un salto cualitativo impresionante. En la actualidad tenemos 17 obligaciones de servicio público en Canarias y en Baleares; Ceuta y Melilla no reúnen las características para declarar obligación de servicio público, pero hay conversaciones con una nueva compañía de helicópteros para que cubra estos trayectos. ¿Qué ha sucedido en Canarias con la obligación de servicio público? Se han licitado cuatro nuevas rutas que están operando a partir del 1 de noviembre de 2012. Estas rutas conectan La Gomera con Tenerife norte, La Gomera con Gran Canaria, El Hierro con Gran Canaria y Gran Canaria con Tenerife sur. Son cuatro nuevas rutas que se han licitado en un tiempo récord. En Baleares, a partir de marzo comienza sus operaciones una compañía, Air Nostrum, con una dotación de 1,5 millones para cubrir la ruta de obligación de servicio público Madrid-Menorca. Las obligaciones de servicio público no dependen exclusivamente del Gobierno de España, sino también de las instituciones europeas. Hay que cumplir los requisitos del reglamento de 24 de septiembre de 2008 y la ministra en su comparecencia ha dicho que se ha impulsado y que sigue trabajando en ello.

Hemos hablado de dos pilares para garantizar la conectividad, el primero, infraestructuras, y el segundo, dotación presupuestaria para bonificaciones en la subvención al transporte y en las tasas aeroportuarias. El tercero es un conjunto de actuaciones que la ministra de Fomento está llevando a cabo, para hacer efectiva la eficiencia en los transportes en los territorios extrapeninsulares y evitar los efectos nocivos que produce en un mercado liberalizado y con unas tarifas una subvención directa a los precios. ¿Cuáles han sido estas actuaciones? Un plan de inspección reforzado. En sus intervenciones han dicho que esto es considerar presuntos delincuentes a los ciudadanos canarios. Para nada; es simplemente ejercer las funciones de control necesarias con los fondos públicos. Todos los que estamos aquí reunidos veremos esto correcto. En los principales periódicos ha salido el resultado de estas primeras comprobaciones y precisamente en las Islas Baleares se han detectado 4.000 falsificaciones de certificados de residencia. Son actuaciones que todavía se están realizando, pero se trata de un número bastante abultado: 4.000. No sabemos cuál será el importe de los reintegros, pero la Guardia Civil está investigando 4.000 certificados de residencia falsos. No olvidemos que el Ministerio de Fomento paga estas liquidaciones a las compañías aéreas y que se trata de fondos públicos, por lo que el ministerio debe comprobar cuál es y cómo está constituido el importe de las liquidaciones que está haciendo en el nombre de todos. Me parece de lo más normal, máxime con los resultados que se han obtenido.

Por último, la ministra de Fomento tiene en marcha, trabajando codo con codo con las comunidades autónomas de Canarias y de Baleares y con los órganos de Gobierno de Ceuta y Melilla, trabajos técnicos en los que tiene una gran importancia el Observatorio de precios y conectividad. También se está llevando a cabo una ronda de conversaciones de la ministra con las compañías aéreas. Lo ha hecho con todas en su conjunto y va a empezar rondas de conversaciones bilaterales con las compañías aéreas, así como con los órganos de Gobierno de las comunidades autónomas. Precisamente mañana la tiene con el Gobierno de Canarias.

Para terminar, sin acritud, les tengo que decir que en la conectividad también influyen las comunidades autónomas y la conectividad con la isla de El Hierro está en peligro. Las dos compañías marítimas más importantes que comunican las islas principales con El Hierro están amenazando con no cubrir estas rutas porque el Gobierno de Canarias les debe 28 millones de euros. En el tema de la conectividad de Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla tenemos que implicarnos todos; no solo los residentes en Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla, que por supuesto vamos a coincidir, sino el resto de los ciudadanos españoles, porque es un derecho reconocido en la Constitución en el que todos estamos de acuerdo. De ahí que hayamos presentado una enmienda, porque es mucho más lo que nos une que lo que nos separa. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún grupo parlamentario desea fijar posición? **(Pausa)**. Tiene la palabra doña Rosana Pérez.

La señora **PÉREZ FERNÁNDEZ**: Simplemente quiero manifestar el apoyo a la proposición no de ley del Grupo Socialista y el rechazo absoluto a la enmienda del Grupo Popular.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 255

12 de febrero de 2013

Pág. 30

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el grupo proponente para posicionarse sobre la enmienda.

El señor **FRANQUIS VERA**: Rechazamos la enmienda porque está en contra de lo que proponemos en la proposición no de ley.

Solo quiero hacer un apunte a la representante del Grupo Popular. Lo que queda es lo que está en los presupuestos y lo que está en los presupuestos es: La ministra de Fomento podrá fijar mediante orden ministerial las cuantías máximas bonificables por cada trayecto, no siendo objeto de bonificación la parte de tarifa que supere dicha cuantía. Esto es lo que está en los presupuestos.

También retiramos la autoenmienda.

— PARA EL REFUERZO DEL ENFOQUE PREVENTIVO DE LA SEGURIDAD AÉREA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/001308).

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a debatir la proposición no de ley para el refuerzo del enfoque preventivo de la seguridad aérea, de la que es autor el Grupo Parlamentario Popular y cuya defensa realizará el diputado don Sebastián González Vázquez, al que doy la palabra.

El señor **GONZÁLEZ VÁZQUEZ**: La iniciativa que presenta mi grupo pretende dar un paso más para reforzar la seguridad aérea, en definitiva, un paso más en la mejora permanente de la seguridad en un sector tan importante como es el del transporte aéreo. Es una iniciativa encaminada a reforzar ese enfoque preventivo que se está instalando en estos momentos en la nueva cultura de la seguridad del transporte aéreo. Esta nueva cultura, la gestión de los riesgos aéreos, ha evolucionado constantemente. Se ha pasado de la vigilancia de la seguridad operacional a través de los métodos reactivos tradicionales, a implantar y consolidar enfoques preventivos que complementan las actuaciones inspectoras. Se trata, como dice la Ley 1/2011, que hemos aprobado recientemente en esta Cámara, por cierto con un alto grado de consenso, de identificar todos los eventos precursores de los accidentes e incidentes aéreos para anticiparnos a la degradación de las barreras de seguridad ya establecidas. En definitiva, se trata de analizar permanentemente las amenazas para la seguridad y la eficacia de las medidas correctoras aplicadas para combatirlas y, por tanto, para conseguir los mayores estándares de seguridad. Es una nueva cultura, una cultura que consiste en identificar el nivel, el tipo y las principales áreas de riesgo que afectan a las operaciones aéreas, operaciones y riesgos detectados a través de las diferentes fuentes de información de las que en este momento se dispone. Se trata de evaluar y de supervisar periódicamente el grado de cumplimiento de los objetivos de mejora a los que se comprometan los proveedores de servicios y productos aeronáuticos en sus respectivos sistemas de gestión de seguridad. Básicamente este es el resumen del objeto y contenido de los planes de acción de seguridad operacional para la gestión de los riesgos de seguridad en la aviación civil que se están implantando en todo el mundo: prevenir para evitar el riesgo, porque evitando el riesgo en gran medida evitamos el accidente. Esta es la nueva cultura que está inspirando las directrices y recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional y la propia normativa europea: la cultura predictiva de la seguridad operacional aérea y su enfoque preventivo. Para ello están surgiendo los denominados programas estatales de seguridad, que —como decía— se están implantando en países de nuestro entorno. La Agencia Europea de Seguridad Aérea ya tiene aprobado desde 2011 su Plan de acción para la seguridad operacional y algunos países de nuestro entorno, Francia, Reino Unido e Italia, ya tienen implantados sus propios programas estatales. En nuestro caso, la Ley 1/2011, a la que antes me refería, modificó nuestra Ley de Seguridad Aérea para establecer nuestro programa estatal de seguridad operacional para la aviación civil, con el objeto ya indicado de mejorar con carácter preventivo los niveles de seguridad. El programa, que deberá elaborarse conforme a las directrices de la Organización de Aviación Civil Internacional y de la Unión Europea, debe ser aprobado por el Consejo de Ministros, a propuesta conjunta del Ministerio de Fomento y del Ministerio de Defensa, a iniciativa de nuestra Agencia Estatal de Seguridad Aérea, y antes de su aprobación deberá pasar por esta Comisión —así está establecido— para que la ministra de Fomento nos presente sus líneas generales.

Señorías, a todos nos consta que el armazón del futuro plan estatal de seguridad operacional está ya muy avanzado —así nos lo han comentado la propia ministra y la secretaria de Transportes en sus comparecencias en esta Comisión—, pero también es cierto que en los últimos debates que hemos tenido relacionados con la seguridad aérea se ha puesto de manifiesto la necesidad de contar cuanto antes con

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 255

12 de febrero de 2013

Pág. 31

nuestro plan estatal. Este es el objeto de nuestra iniciativa, instar al Gobierno a que a lo largo del presente año 2013 se desarrollen y materialicen las acciones normativas contenidas en la Ley 1/2011 y además se implemente el programa estatal de seguridad operacional, con el fin de que el enfoque preventivo esté integrado en la cadena de valor de la seguridad aérea. Para ello, al igual que en anteriores ocasiones, en todo lo relacionado con el fondo de la iniciativa, es decir con la seguridad aérea, pido el mayor consenso y el apoyo de todos los grupos.

El señor **PRESIDENTE**: Para defender la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el diputado don Rafael Simancas Simancas.

El señor **SIMANCAS SIMANCAS**: Señorías, estando de acuerdo básicamente en todo lo que ha planteado el portavoz del grupo proponente, tendrá que reconocerme la originalidad, por decirlo suavemente, del contenido de esta proposición no de ley.

Nos plantea en un primer punto que instemos al Gobierno a materializar las acciones normativas que la Ley 1/2011 prevé en relación con el programa estatal de seguridad aérea, es decir, instamos al Gobierno a que cumpla lo que dice la ley, una ley que tiene el su título lo siguiente: Ley 1/2011, por la que se establece el programa estatal de seguridad operacional. Instamos por tanto al Gobierno a cumplir la ley. En el segundo punto se nos dice: Implementar este programa con el fin de que el enfoque preventivo esté integrado en la cadena de valor de la seguridad aérea. Es decir, una vez más que se cumpla la ley, porque eso es lo que dice la ley a lo largo y ancho de todo su texto desde la mismísima exposición de motivos. Leo: Este programa, que forma parte de un nuevo enfoque de carácter preventivo en la vigilancia de la seguridad operacional, permitirá el establecimiento de un sistema de gestión de seguridad, etcétera. Por tanto, el Grupo Popular nos propone que instemos al Gobierno a cumplir la ley —no está mal—, eso sí, sin cumplir los plazos, porque al proponente se le ha olvidado mencionar una disposición adicional, la tercera de esta ley, que plantea un plazo para hacer estas cosas. Estas cosas no hay que plantearlas *sine die*. Aquí se dice que el plazo es de un año desde la entrada en vigor de la ley y el año se cumplía en marzo de 2012. Es verdad que en marzo de 2012 este nuevo Gobierno no tenía posibilidad de recoger en condiciones razonables el trabajo del anterior y aprobar en tiempo el PESO, el programa estatal de seguridad operacional, pero desde marzo de 2012 hasta febrero de 2013 ha habido tiempo para cumplir con la disposición legal. Ahora se toman otro año más, es decir, no un año, como establece la ley, sino dos años. No nos parece que tengamos que instar al Gobierno a cumplir con su deber en tiempo y forma, no obstante no tenemos nada en contra. En resumen, instamos al Gobierno a que cumpla la ley. No sé si el Grupo Parlamentario Popular entiende que el Gobierno necesita este tipo de impulsos para cumplir con su cometido. Nosotros, por si acaso, tomamos nota. Si el grupo que apoya al Gobierno entiende que el Gobierno necesita que todos los grupos de esta Cámara le insten para que cumpla la ley, nosotros vamos a suscribir esta proposición.

No obstante, en nuestro afán por ejercer de oposición constructiva, vamos a intentar, si les parece, que esta proposición no de ley tenga alguna utilidad. Para ello hemos presentado una enmienda en la que solicitamos que el Gobierno se implique, más allá del cumplimiento de la ley, que lo presuponemos, en una solución para un problema que tiene mucho que ver con el transporte aéreo de este país y que, de hecho, amenaza el presente y el futuro de nuestra primera compañía de transporte aéreo, que es Iberia. Contar con un transporte aéreo seguro y eficiente es un objetivo estratégico para cualquier país, para cualquier economía, y lo es en mayor medida incluso para un país como el nuestro, que es un destino turístico importante y cuya economía depende en buena medida de la potencia de esta industria. Iberia es una referencia clave para la historia, para el presente y para el futuro del transporte aéreo español. Siempre ha sido considerada una gran empresa, y nuestro propósito, el propósito de todos los españoles, es que lo siga siendo para sus accionistas, para sus trabajadores, para la economía española y para el conjunto de nuestra sociedad. Pero Iberia atraviesa problemas serios en estos momentos, algunos de carácter coyuntural, que tienen que ver con su financiación a corto, medio y largo plazo, y otros estructurales, que tienen que ver con su planificación estratégica y con sus niveles de productividad y competitividad, que no pueden resolverse simplemente por la vía de deshacerse de sus trabajadores, que son —entendemos nosotros— su principal activo para garantizar su viabilidad futura. Ahora además tienen abierto un conflicto laboral grave. Hay una falta de entendimiento muy significativa entre la dirección y los trabajadores en torno a cuestiones de fondo, que van más allá de las condiciones laborales y que tienen que ver con la identidad y la dimensión de la empresa. Es un conflicto laboral enquistado, una negociación larga que no ha llegado a ningún sitio. Unos interlocutores y otros han pasado por el servicio de arbitraje

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 255

12 de febrero de 2013

Pág. 32

y mediación sin ningún resultado positivo. Ayer mismo, la ministra de Fomento les convocó en la sede del Gobierno para escuchar de viva voz las posiciones de unos y de otros, y allí, en esa reunión, se pudo constatar que no hay posibilidad de encontrar un acuerdo, al menos a corto plazo, si no se mueve ficha. Esta huelga no es positiva ni para la empresa ni para la economía y la sociedad españolas. Los trabajadores están ejerciendo su legítimo derecho, pero tanto los trabajadores como la empresa preferirían que este conflicto se solventara con un buen acuerdo. Nosotros estamos por ello e instamos al Gobierno a que no solo se interese sino que se implique. En este conflicto se la juegan los trabajadores, se la juega la empresa y se la juega en buena medida el país. Ya es un problema que el nombre de España, el nombre del transporte aéreo español, el nombre de nuestros aeropuertos estén en los teletipos de todo el mundo relacionados con problemas graves; ya es una dificultad para nuestro país, insisto, destino turístico importante a nivel mundial. En esta Comisión tenemos que velar también por la rentabilidad de algunas inversiones muy importantes que han hecho todos los españoles a través del Gobierno, por ejemplo, en la ampliación del aeropuerto de Madrid, de la T-4, que utiliza en buena medida la empresa Iberia para el desarrollo del *hub* madrileño. Está en juego la conectividad de nuestro transporte aéreo, que a fin de cuentas es la conectividad de nuestra industria turística y la conectividad de nuestro país con los cinco continentes. Pedimos al Gobierno que haga algo más que escuchar, que haga algo más que interesarse, que se implique en la solución del conflicto. Tiene capacidad política para ello y tiene herramientas, incluso en el propio consejo de administración de la empresa Iberia. Le pedimos que se implique y utilice los instrumentos que tiene, la capacidad que tiene para estimular a las partes a llegar a un acuerdo. Nosotros hemos planteado tres condiciones para un buen acuerdo: la garantía de la viabilidad presente y futura de la empresa, el respeto de los derechos laborales de los empleados y los puestos de trabajo en juego y la garantía de unos niveles adecuados de competitividad y conectividad nacional e internacional para la empresa. Estas pueden ser las claves para sustentar un acuerdo positivo e instamos al Gobierno a sentarse con las partes, a hacer propuestas serias y útiles y a procurar este acuerdo.

A lo largo de esta mañana hemos mantenido un diálogo con el grupo proponente de esta proposición no de ley y con el grupo de La Izquierda Plural. Los tres grupos hemos suscrito una enmienda transaccional que hemos enviado a la Mesa y que recoge a grandes rasgos el planteamiento que hemos hecho. Nos damos por satisfechos, pero lo estaríamos aún más si esta instancia que se hace desde la Comisión de Fomento al Gobierno para que se implique en la resolución del conflicto de Iberia llegase a buen puerto, o a buen aeropuerto, habría que decir en este caso.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos parlamentarios que deseen fijar posición? (**Pausa**).

Por el Grupo Parlamentario de La Izquierda Plural, tiene la palabra la señora De las Heras.

La señora **DE LAS HERAS LADERA**: La Izquierda Plural va a apoyar la proposición no de ley que plantea el desarrollo normativo de la Ley 1/2001, en relación con el programa estatal de seguridad aérea, a fin de darle un enfoque preventivo. Está claro que lo vamos a apoyar, pero quiero centrarme en la enmienda presentada por el Grupo Socialista, que ha podido ser transaccionada con el Grupo Popular y que hemos apoyado. Hoy mismo hay un expediente de regulación de empleo que ha puesto sobre la mesa IAG y que significa, tal y como lo presenta, el desmantelamiento de Iberia. Esto supone una desinversión de activos de la compañía que conllevará la segregación y posterior venta del *handling* y el mantenimiento, el despido de 4.500 trabajadores de momento y la rebaja de las condiciones de trabajo de forma generalizada. Con todas estas medidas, el gran objetivo es que en el año 2015 Iberia quede reducida a la mínima expresión. Efectivamente, Iberia es la compañía que opera en nuestros aeropuertos y sobre todo en la T-4 de Madrid, una compañía de bandera para España. Los sindicatos han manifestado de manera unánime su intención de negociar y están dispuestos a hacer grandes esfuerzos siempre que se garantice la viabilidad y el mantenimiento de la compañía así como su conectividad y el empleo. Piden que se respete el expediente de regulación de empleo —no lo quiero dejar de decir— acordado en 2001, que ya planteaba la reducción de la plantilla, pero daba la garantía del mantenimiento y la viabilidad de la compañía que es algo fundamental. En definitiva, se está pidiendo que se cumpla con el compromiso que el pasado diciembre adquirió Iberia y que el consejo de IAG ha impedido. Creemos que el Gobierno, como máximo accionista, con casi el 15% de IAG, debe hacer valer esta situación, así como los intereses de España en el transporte aéreo a nivel mundial. Hemos apoyado esa enmienda transaccional, solicitando, como lo hemos hecho directamente a la ministra, que se hagan todos los esfuerzos para que se mantenga la compañía Iberia, por lo que significa para el transporte aéreo a nivel mundial y para España.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 255

12 de febrero de 2013

Pág. 33

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Martínez Gorriarán.

El señor **MARTÍNEZ GORRIARÁN**: Mi grupo también va a apoyar la proposición no de ley presentada por el Grupo Popular y la transaccional pactada. De todas formas, quisiera comentar que me parece un tanto lamentable que lo que sin duda ha sido una cadena de negligencias y de operaciones opacas en la venta de Iberia, que ha acabado en la situación actual, en la que ya se habla de liquidación de la empresa, prácticamente de fagocitación, se resuelva finalmente en sede parlamentaria, que me parece verdaderamente difícil de justificar, simplemente colgando una enmienda de una proposición no de ley sobre una cuestión que sin duda tiene que ver con Iberia, porque es una compañía aérea como todas las demás afectada por lo que se pide la PNL, que es el enfoque preventivo de seguridad aérea. Creo que un tema como este exige un tratamiento mucho más serio y riguroso, no solamente por los derechos de los trabajadores afectados por el ERE que está en marcha sino también porque creo que la sociedad española merece una explicación para saber qué ha pasado con esta compañía. No hay que olvidar que esta era una de las joyas de la corona y parece que ahora se ha volatizado, que está a punto de desaparecer y de convertirse en una línea aérea marginal y secundaria, casi de *low cost*, al servicio de otra británica, sin que nadie sepa exactamente el porqué. Creo que de esta situación son responsables todos los Gobiernos, tanto el actual como el anterior.

Vamos apoyar esta proposición de ley, pero también quiero expresar mi protesta formal porque una cuestión como esta se liquide de esta manera.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor González Vázquez para explicar su posición en relación con esta enmienda transaccional.

El señor **GONZÁLEZ VÁZQUEZ**: Efectivamente, como se acaba de decir nada tiene que ver esta enmienda del Grupo Socialista con la proposición no de ley que hoy presentamos, que es precisamente para reforzar el enfoque de la seguridad aérea e implantar en España el plan estatal de seguridad operacional que creo recordar que ya existe en otros países desde el año 2008; incluso algunos de ellos van por la segunda versión, como es el caso de Francia. Tampoco entendemos cómo se ha demorado tantos años la implantación de este programa y, sobre todo, la creación de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, que también se hizo con mucho retraso. Seguramente haberla creado antes nos hubiera ayudado en esta tarea preventiva en la seguridad aérea.

Consideramos que esta enmienda que se presenta es oportunista y desfasada. Oportunista, porque llega en un momento en el que estamos en pleno debate de una situación compleja, difícil y en la que el Gobierno está empeñándose a fondo; desfasada, porque efectivamente este Gobierno está intentando mediar y fomentar acuerdos desde hace bastante tiempo, desde el mismo momento en que accedió al ministerio la señora Pastor. Lamentamos que este proceso de fusión, de integración de Iberia y British en IAG no se hubiera mirado con atención por el anterior Gobierno. En cualquier caso, esta enmienda, a pesar de su oportunismo y de su desfase en el tiempo, nos parece razonable, porque lo que pretendemos a través de esta transacción a la que hemos llegado es reforzar y apoyar desde el Parlamento las gestiones que el Gobierno está haciendo actualmente; es decir, venimos a reforzar ese trabajo que ya está haciendo el Ministerio de Fomento para conseguir esos objetivos que compartimos todos, que es desear lo mejor para una compañía española, Iberia, para su viabilidad en el futuro, para los derechos laborales de sus empleados y, desde luego, para asegurar un nivel adecuado de competitividad y conectividad nacional e internacional. Desde ese punto de vista, insisto, para reforzar lo que ya está haciendo este Gobierno, nos parece oportuna la enmienda y la vamos a apoyar, porque para eso hemos llegado a una transacción. Lo que todos deseamos en este momento es que el proceso culmine de la manera más satisfactoria posible para los intereses de España, de una compañía española y de los trabajadores.

El señor **SIMANCAS SIMANCAS**: Señor presidente, intervengo por una cuestión formal. Digo formal, aunque podría decir otra cosa, porque el señor portavoz del Grupo Popular ha utilizado su turno de aceptación o rechazo de la enmienda para reabrir el debate. Yo no lo voy a hacer. Simplemente quiero explicar a los portavoces del Grupo Popular y de UPyD que el Grupo Socialista no tuvo la oportunidad de presentar una proposición no de ley en tiempo y forma por cuanto el fracaso de las negociaciones entre dirección y sindicatos en el seno del SIMA, del Servicio Interconfederal de Mediación y Arbitraje, se produjo el pasado miércoles, cuando ya estaba cerrado el plazo de presentación de iniciativas. La única alternativa que teníamos era presentar una enmienda colgada de alguna de las proposiciones que tuvieran relación

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 255

12 de febrero de 2013

Pág. 34

con este asunto. En cualquier caso, me parece que finalmente esta iniciativa es bastante más interesante y útil que la que había planteado el Grupo Popular inicialmente, que venía a decir: Cúmplase la ley; hágase cumplir la ley.

— **SOBRE MEDIDAS PARA DESBLOQUEAR LA PARALIZACIÓN DEL RECONOCIMIENTO DEL ACUERDO DE MODIFICACIÓN DEL II CONVENIO COLECTIVO DE PUERTOS DEL ESTADO Y AUTORIDADES PORTUARIAS ACTUALMENTE EN PERIODO DE ULTRACTIVIDAD. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE IU, ICV-EUiA, CHA: LA IZQUIERDA PLURAL. (Número de expediente 161/001338).**

El señor **PRESIDENTE**: En cualquier caso, como presidente de la Comisión tengo que felicitar a los grupos parlamentarios por haberse puesto de acuerdo. Efectivamente Iberia es algo más que un tema coyuntural, es la gran empresa aérea de España, importantísima en la economía de nuestro país, que es eminentemente turístico, y si hoy aprueban por unanimidad esta iniciativa trasladarán un mensaje que creo que es bueno para la compañía y para sus empleados, por encima de cualquier otra cuestión de índole formal.

Comenzamos el debate de la siguiente proposición no de ley, que ya es la última —por eso les invito a que vayan avisando a los señores diputados que forman parte de la Comisión de que votaremos, calculo, dentro de diez o quince minutos—, sobre medidas para desbloquear la paralización del reconocimiento del acuerdo de modificación del II convenio colectivo de Puertos del Estado y autoridades portuarias actualmente en periodo de ultractividad, que ha sido presentada por el Grupo Parlamentario de La Izquierda Plural.

Para su defensa, tiene la palabra doña Ascensión de las Heras.

La señora **DE LAS HERAS LADERA**: Señorías, saben que el sistema portuario forma parte fundamental en el funcionamiento de la actividad económica de nuestro país, por el que pasa el 70 % de nuestras exportaciones, que en estos momentos juegan un papel importantísimo en la recuperación económica y en el fomento de nuestra competitividad. Sobra señalar que los puertos juegan, además, un papel estratégico en el sector del turismo. Hay que añadir que el sistema portuario se autofinancia, es decir, no depende de la financiación del Estado, y no genera déficit.

En términos laborales, el convenio colectivo finalizó en diciembre de 2009 y ahora se encuentra, como se señala en la exposición de motivos de nuestra proposición no de ley, en periodo de ultractividad. Según la reforma laboral, el próximo mes de julio perderá su vigencia, dejando en una indefensión absoluta a los trabajadores y trabajadoras de Puertos del Estado. En abril de 2011 los sindicatos mayoritarios firmaron un acuerdo de modificación del convenio que adaptaba a la Ley de Presupuestos Generales del Estado de 2011 las necesidades laborales del sector y que además obtuvo el visto bueno del Partido Popular, que entonces se encontraba en la oposición. En junio de 2012 se ratificaron los acuerdos con el Gobierno, ya del Partido Popular, y se pidió el informe preceptivo a la Comisión Ejecutiva de la Comisión Interministerial de Retribuciones, Cecir, dependiente del Ministerio de Hacienda, como todos ustedes saben. Después de estar ratificado, cumpliendo en todos sus extremos con la Ley de Presupuestos Generales del Estado de 2013, concretamente con el artículo 27.2, y de forma incomprensible, por supuesto mediante el mandato de Ministerio de Hacienda, el Cecir bloqueó este convenio. Estas contradicciones existentes entre los ministerios de Fomento y Hacienda están afectando a más de 4.500 trabajadores y trabajadoras de 29 organismos públicos y pone en peligro, una vez más, la estabilidad del sector, produciendo una gran crispación e inseguridad, así como provocando posibles huelgas, con lo que esto puede significar para los intereses económicos de nuestro país.

La Izquierda Plural presenta esta proposición no de ley para que desde el Gobierno se tomen las medidas oportunas para desbloquear la paralización del reconocimiento de un acuerdo que, por otra parte, el Ministerio de Fomento ya ha ratificado. Por tanto, pedimos su apoyo a nuestra iniciativa.

El señor **PRESIDENTE**: Para fijar la posición de su grupo, tiene la palabra la señora Pérez.

La señora **PÉREZ FERNÁNDEZ**: Anticipo ya que el Bloque Nacionalista Galego va a apoyar esta iniciativa de La Izquierda Plural, entre otras razones porque el colectivo de trabajadores y trabajadoras de los puertos del Estado, en concreto cinco en la Comunidad Autónoma de Galicia, nos transmitieron su preocupación por esta situación. Se trata de un colectivo, como ya se ha dicho, que lleva prácticamente ocho meses esperando a que el Ministerio de Hacienda, no el de Fomento, desbloquee el convenio

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 255

12 de febrero de 2013

Pág. 35

colectivo. Lo que buscan los trabajadores es avanzar en la firma del nuevo convenio colectivo, porque el actual está prorrogado desde el año 2010. Como también se ha dicho, existen acuerdos entre la representación sindical y el organismo público Puertos del Estado que se firmaron a finales de junio del año pasado. Sin embargo, falta la autorización de la Comisión Interministerial de Retribuciones para que este documento tenga validez. Se da la circunstancia de que si no se producen avances para la firma del nuevo convenio, el actual dejará de estar vigente el próximo mes de julio debido precisamente a la reforma laboral. Podría darse incluso el caso de que la entidad se descuelgue del mismo, pudiendo aprovechar esa circunstancia para rebajar aún más las condiciones salariales y provocar una caída de los niveles de empleo.

Queremos destacar aquí que el sistema portuario español viene incrementando continuamente los tráficos desde el año 2011, obteniendo unos beneficios netos de 200 millones de euros en el año 2012. Los trabajadores y trabajadoras de los puertos no están participando de estos buenos resultados porque no se reflejan en sus condiciones socioeconómicas. El sistema portuario español se está autofinanciando y, sin embargo, no se aprecia en las nóminas de su personal.

Por todos estos motivos, porque existe un acuerdo previo con el Ministerio de Fomento, también apoyamos que el Ministerio de Hacienda desbloquee cuanto antes esta situación.

El señor **PRESIDENTE**: Para fijar la posición del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Trevín.

El señor **TREVÍN LOMBÁN**: Anuncio también que el Grupo Socialista apoyará esta proposición no de ley. ¿Por qué vamos a apoyarla? Por varias razones: por una coincidencia evidente y, al mismo tiempo, porque el problema al que se refiere está dando síntomas negativos de la gestión del Gobierno que es preciso corregir. Empiezo por la primera parte. Hay una coincidencia evidente. El Grupo Socialista ha presentado una proposición no de ley que dice que el Congreso de los Diputados debe instar al Gobierno a cumplir el convenio colectivo de autoridades portuarias y Puertos del Estado firmado el pasado 26 de junio por los sindicatos mayoritarios y el organismo público Puertos del Estado, dependiente del Ministerio de Fomento.

¿Cuáles son los tres síntomas negativos que evidencian la acción de Gobierno referida a este problema en concreto? En primer lugar, la política laboral del Gobierno; en segundo lugar, crea un borrón importante en un acuerdo importante; en tercer lugar, plantea un dilema: ¿estamos ante un problema de jerarquías o ante un problema de inconsistencia política? En todo caso, el Ministerio de Fomento queda en muy mal lugar, y creo que es algo que debe preocupar especialmente a esta Comisión. En primer lugar, este Gobierno se estrenó prácticamente con una de las leyes más importantes de esta legislatura, que es la reforma laboral, que lleva aplicándose casi un año. Hoy ya conocemos los resultados: 850.000 empleos destruidos; 2 millones de trabajadores que se han quedado sin la cobertura de un convenio; la remuneración salarial española ha bajado el 5,4 % y, además, estamos rozando el triste récord de 6 millones de parados. En segundo lugar, el mismo Gobierno que está sustentado por un partido que se opuso radicalmente a una disminución en torno a un 5 % del salario de los funcionarios en la legislatura anterior, ha planteado una rebaja del sueldo de los funcionarios o de los trabajadores públicos en más de un 7 % al haber suprimido la paga extraordinaria de diciembre.

Todavía podemos dar un paso más. Ha habido una negociación, que ha culminado con éxito, entre el Ministerio de Fomento, Puertos del Estado, y los representantes de los trabajadores que, sin embargo, no se puede hacer efectiva. ¿Qué puede haber detrás de esta falta de efectividad en el acuerdo al que se ha llegado? Que esos trabajadores se queden sin convenio colectivo. Igual que el Gobierno ha lanzado un mensaje al conjunto de la empresa privada diciéndoles: Es necesario reducir salarios y doy ejemplo reduciendo los salarios públicos, puede estar ahora lanzando otro mensaje diciendo: No es malo que los convenios colectivos queden sin efectividad, que es lo que puede pasar aquí si no se resuelve el problema. Esto sucede en una empresa que el pasado año obtuvo beneficios importantes que no tuvieron ningún resultado positivo para los trabajadores. El presidente de Puertos del Estado, señor Llorca, declaró en *Expansión*: los resultados de los puertos en 2012 son espectaculares, los beneficios han crecido, lo que posibilitará una bajada de las tarifas que pagan los empresarios. Por eso, no es raro que un presidente de una autoridad portuaria tan poco sospechoso de socialista como el de la Autoridad Portuaria de Cartagena diga que en este momento los puertos son cada vez más ricos mientras que sus empleados son más pobres y, en consecuencia, consumen menos y contribuyen menos a la reactivación de la economía. Esto lo dijo el presidente de la Autoridad Portuaria de Cartagena.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 255

12 de febrero de 2013

Pág. 36

Antes decía que no se sabe si estamos ante un problema de inconsistencia política o de jerarquías políticas dentro del Gobierno. La Cecir indica al Ministerio de Fomento que llegue a un acuerdo. Puertos del Estado no ha cumplido con el requisito establecido en el apartado segundo del artículo 27.3 de la Ley 2/2012, de Presupuestos Generales del Estado, que obliga a solicitar la autorización de la masa salarial con carácter previo al comienzo de las negociaciones de acuerdos colectivos. Se lo dice al Ministerio de Fomento el 27 de septiembre y el 31 de diciembre dice algo parecido: La aplicación obligada de las decisiones adoptadas con carácter general en el ámbito del sector público para la reducción del déficit público son necesarias para garantizar la estabilidad presupuestaria en el Real Decreto-ley de 2012. Esto es lo que está diciendo a quien negoció. ¿Qué consistencia política hay en los responsables del Ministerio de Fomento, con la ministra dando su opinión sobre el tema y teniendo que ser corregida por un organismo del propio Gobierno? Puede ser que estemos ante un problema de jerarquías, porque queda claro que el Ministerio de Hacienda es el superior jerárquico del Ministerio de Fomento, y lo estamos viendo en este caso concreto. Señorías, para los que estamos discutiendo sobre algo fundamental, como son las infraestructuras terrestres, de carreteras, y aéreas de este país, para esta Comisión y para el conjunto del país es muy mala noticia saber que la jerarquía corresponde al Ministerio de Hacienda y que poco pinta el Ministerio de Fomento.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra su portavoz, don Andrés Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Efectivamente estamos ante el análisis y el debate de una proposición no de ley que trata un asunto muy importante y que tiene mucho alcance. No obstante, después de escuchar las opiniones de los distintos grupos parlamentarios parece que esta PNL no debería haberse debatido en la Comisión de Fomento sino en la Comisión de Hacienda, porque lo que se desprende de lo que ustedes han estado defendiendo y llevando al interés de todos los diputados y, en definitiva, de la ciudadanía, es que la aplicación estricta o no estricta de la Ley de Presupuestos Generales del Estado corresponde, lógicamente, al Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas y, en consecuencia, a dicha Comisión.

Me gustaría hacer una puntualización de carácter previo, porque también voy a entrar en el fondo del asunto, y es que no estamos ante una cuestión de prevalencia o de mayor peso político de un ministerio sobre otro sino que, nos guste más o menos, se deben ejercer las competencias que el ordenamiento atribuye a cada uno. Es verdad que el artículo 27.2 de la Ley de Presupuestos Generales del Estado dice que cualquier modificación de la masa salarial —y que la masa salarial no se puede modificar en el ejercicio de 2013— necesitará el informe favorable del Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas. Por tanto, insisto en que no estamos ante una cuestión de mayor o de menor peso político sino de cumplimiento estricto de la legislación. Es cierto que a través de Puertos del Estado el Ministerio de Fomento ha llegado a un acuerdo —lo ha dicho la propia ministra— sobre el convenio colectivo que sustituye al que ya venció el 31 de diciembre de 2009, pero también es verdad que dadas las actuales circunstancias de nuestro país, la legislación actual, la Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2013, señala la necesidad de ese informe favorable del ministerio, que es lo que se está aplicando.

El sistema portuario español es fundamental en nuestra economía; ha tenido un desarrollo buenísimo, sobre todo en el ejercicio de 2012 y previsiblemente en 2013; es el que menos vaivenes ha sufrido en ejercicios anteriores y las previsiones para este ejercicio y para el que viene son muy buenas desde el punto de vista económico, lo que está ayudando a nuestra economía, y sus señorías han señalado que en el ejercicio de 2012 ha habido unos beneficios de 200 millones de euros y un aumento importante de los tráficos tanto de pasajeros como de mercancías. Por tanto, estamos de acuerdo en que los puertos están bien y en que se incrementan los tráficos. Es verdad que en el seno de esta Comisión habíamos alcanzado un magnífico acuerdo en una ley, que todos esperamos que perdure en el tiempo, cuyo artículo 47.3 es el que permite estos acuerdos a los que llegaron los sindicatos, la autoridad portuaria y Puertos del Estado; ahora bien, me parece que debemos decir aquí —ya que hablamos de política— que este convenio colectivo, como todo el mundo ha dicho, venció el 31 de diciembre de 2009. Desde esa fecha hasta el 20 de noviembre de 2011, cuando se celebraron las elecciones y cambió el Gobierno, hubo dos años para haber llegado al acuerdo al que posteriormente se ha llegado. Otra vez estamos ante una situación provocada por la desidia de los Gobiernos socialistas, que dan la patada al balón hacia delante... **(Rumores)**. Perdón, es que hoy tenemos que oír hablar aquí de prevalencia de un ministerio sobre otro, pero hay que decir que hemos llegado a un acuerdo cuando durante dos años la Administración socialista no fue capaz de ponerse de acuerdo con los sindicatos. Como siempre, el Partido Popular es capaz de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 255

12 de febrero de 2013

Pág. 37

ponerse de acuerdo incluso con los sindicatos (**Rumores.—Varios señores diputados: ¡Bravo! ¡Bravo!—Aplausos**). Es cierto que cuando se llega al acuerdo nos vemos obligados, precisamente por eso, a adoptar una serie de políticas que prevalecen... (**Un señor diputado del Grupo Socialista: ¡Qué vergüenza!**). Vergüenza de quien no es capaz de resolver nada durante veinticuatro meses; esa es la vergüenza. (**Aplausos.—El señor Pezzi Cereto: Te va a dar un infarto**). Ya está bien de tener que asumir siempre nuestros problemas y los de los anteriores. (**Rumores**).

Dicho esto, señor presidente, el Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas ha hecho un informe en el que dice que el acuerdo implica unos incrementos adicionales del 1,31 % de la masa salarial. Como estamos imponiendo seriedad y rigor y realizando una política general transparente y de control del gasto, que ha dado lugar a una congelación que afecta a todo el sector público —lo digo bien claro porque nos parece importante—, estamos obligados a cumplirla. Si esto se hubiera aprobado en 2011 se habría puesto en vigor, pero con la legislación actual en el año 2013 no se puede hacer, porque, repito, hay un incremento de la masa salarial. En este caso es la Cecir la que hace el informe que, insisto, a ninguno nos gusta porque pensamos que podría haberse solventado de otra forma. En todo caso, la preocupación de Puertos del Estado es patente, y sus señorías lo han reconocido aquí. Estas circunstancias nos obligan a iniciar un nuevo proceso de negociación para llegar a otros acuerdos con las organizaciones sindicales y desbloquear esta situación para que no llegue julio de este año y nos quedemos, como se ha dicho, sin regulación, sin convenio colectivo.

Señor presidente, por responsabilidad de Gobierno y pensando en el futuro de España nos vemos obligados a votar desfavorablemente esta proposición no de ley. De todas formas, insisto en que aquellas llovias han traído estos lodos. Si se hubiera resuelto antes no estaríamos hoy ante esta situación.

La señora **DE LAS HERAS LADERA**: Señor presidente, quisiera hacer una puntualización.

El señor **PRESIDENTE**: No se han presentado enmiendas y, por tanto, el debate ha concluido, señora de las Heras.

La señora **DE LAS HERAS LADERA**: El señor presidente ha dado a algunos portavoces bastante más tiempo del que tienen para fijar su posición.

El señor **PRESIDENTE**: Usted ha tenido el tiempo que el Reglamento le concede, y si hubiera necesitado más, se lo hubiera dado. Ahora ha finalizado el debate y como usted no tiene que fijar su posición sobre ninguna enmienda, puesto que no la hay, no le puedo dar la palabra. Lo siento.

Vamos a proceder a las votaciones.

En primer lugar, votamos la proposición no de ley relativa a la implantación de medidas para mejorar la infraestructura y el servicio de Renfe en la localidad de Ugao-Miraballes, en Bizkaia, de la que es autor el Grupo Parlamentario Vasco. Se votará en los términos de la enmienda transaccional presentada.

Efectuada la votación, dijo

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado por unanimidad.

Proposición no de ley sobre la licitación y ejecución de las obras para la integración urbana de la línea R-2 en l'Hospitalet de Llobregat y la construcción del intercambiador de la Torrassa, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista, que será votada en los términos de la enmienda de adición del Grupo Parlamentario Catalán.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 17; en contra, 24.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos la proposición no de ley sobre medidas a adoptar para garantizar la seguridad en las rutas de los cruceros de vacaciones. Es una iniciativa del Grupo Parlamentario Popular y se vota en los términos de la enmienda transaccional presentada.

Efectuada la votación, dijo

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada por unanimidad.

Proposición no de ley por la que se insta al Gobierno a promover las autopistas del mar como un transporte de mercancías alternativo a la carretera, que fomente un sistema de transporte sostenible en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 255

12 de febrero de 2013

Pág. 38

la Unión Europea, de la que es autor el Grupo Parlamentario Popular, que se votará en sus propios términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 38; abstenciones, tres.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Proposición no de ley por la que se insta al Gobierno a la ejecución de las obras de acondicionamiento de la carretera N-260 entre Portbou y la frontera francesa, de la que es autor el Grupo Parlamentario Catalán, que se vota en los términos de la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 17; en contra, 23; abstenciones, 1.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición no de ley relativa al necesario programa de descuentos en la autopista AP-9 de Galicia, de la que es autor el Grupo Parlamentario Mixto, que se votará en los términos de la autoenmienda que ha presentado el propio Bloque Nacionalista Galego.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 18; en contra, 23.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición no de ley sobre la apertura de las minas de Alquife, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista, que se votará en sus propios términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 17; en contra, 23; abstenciones, 1.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

La siguiente es la proposición no de ley sobre la integración operativa de España en el grupo intergubernamental de coordinación del sistema de alerta temprana y mitigación de tsunamis en el Atlántico nororiental, y en el Mediterráneo y mares adyacentes, que será votada en los términos de la enmienda del Grupo Parlamentario Popular.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 36; en contra, 1; abstenciones, 4.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Proposición no de ley para el refuerzo del enfoque preventivo de la seguridad aérea, de la que es autor el Grupo Parlamentario Popular, que será votada en los términos de la enmienda transaccional.

El señor **GONZÁLEZ VÁZQUEZ**: No es en los términos de la enmienda transaccional sino incorporada la enmienda transaccional.

El señor **PRESIDENTE**: Ha sido una enmienda que luego han transaccionado todos ustedes.

El señor **GONZÁLEZ VÁZQUEZ**: Incorporada a nuestra proposición.

El señor **PRESIDENTE**: Sí, incorporada.

Procedemos a la votación.

Efectuada la votación, dijo

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada por unanimidad.

Proposición no de ley sobre el mantenimiento del régimen actual de las bonificaciones al transporte en Canarias, en Baleares, en Ceuta y en Melilla, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista. Se votará en sus propios términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 17; en contra, 23; abstenciones, 1.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición no de ley sobre medidas para desbloquear la paralización del reconocimiento del acuerdo de modificación del II convenio colectivo de Puertos del Estado y autoridades portuarias actualmente en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 255

12 de febrero de 2013

Pág. 39

periodo de ultractividad, del Grupo Parlamentario de La Izquierda Plural. Al no haberse presentado enmiendas, se votará en sus propios términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 18; en contra, 23.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Sin más asuntos que tratar y agradeciéndoles su trabajo, se levanta la sesión.

Era la una y treinta y cinco minutos de la tarde.

cve: DSCD-10-CO-255