



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

Año 2013

X LEGISLATURA

Núm. 337

Pág. 1

## FOMENTO

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

Sesión núm. 20

**celebrada el martes 11 de junio de 2013**

Página

**ORDEN DEL DÍA:**

**Preguntas:**

**Del diputado don Antonio Ramón María Trevín Lombán, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre:**

- Cantidad invertida para el AVE en la variante de Pajares entre 2004 y 2011 (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/017237). (Número de expediente 181/001011) ..... 3
- Tipo de anchos ferroviarios que permitirán las instalaciones de la variante de Pajares (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/017242). (Número de expediente 181/001012) ..... 3
- Posibilidad de que las instalaciones ferroviarias previstas para la variante de Pajares permitan el paso de trenes de viajeros y de mercancías desde el primer momento de su puesta en funcionamiento (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/017244). (Número de expediente 181/001013) ..... 3
- Cuantía invertida para el AVE en la variante de Pajares entre 2000 y 2004 (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/017247). (Número de expediente 181/001014) ..... 3
- Inversión prevista en los Presupuestos Generales del Estado para 2012 para el proyecto «LAV Asturias (variante de Pajares)» y cantidad ejecutada a 31 de diciembre de 2012 (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/016859). (Número de expediente 181/001015) ..... 3

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 337

11 de junio de 2013

Pág. 2

Página

- Inversión prevista en los Presupuestos Generales del Estado para 2012 para el proyecto «LAV Venta de Baños-Palencia-León-Asturias» incluido estaciones y cantidad ejecutada a 31 de diciembre de 2012 (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/016860). (Número de expediente 181/001016) ..... 3
- Proposiciones no de ley:
- Sobre coordinación de la posición española respecto a los sistemas de navegación por satélite europeos. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/001733) ..... 6
- Relativa a la creación de un centro de control de tráfico aéreo en Euskadi. Presentada por el Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV). (Número de expediente 161/000265) .. 9
- Relativa al acondicionamiento de la carretera nacional 232, en el tramo que discurre entre el límite de la provincia de Castellón a la intersección de la carretera provincial de Ráfales. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000283) ..... 12
- Sobre las obras para la mejora de acceso, de aparcamiento, y de conectividad con autobuses de las nuevas instalaciones de ADIF para las estaciones AVE de Alicante y Villena. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/001377) ..... 15
- Sobre el impulso al modelo de las ciudades inteligentes en España. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/001442) ..... 19
- Por la que se insta al Gobierno a adoptar la quinta libertad en los tratados internacionales de aviación civil. Presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 161/001569) ..... 23
- Sobre el Plan de racionalización del transporte ferroviario. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/001575) ..... 27
- Sobre la necesidad de rehabilitar estructuralmente los firmes de las carreteras. Presentada por el Grupo Parlamentario de Unión Progreso y Democracia. (Número de expediente 161/001602) ..... 31
- Relativa a los planes del Ministerio de Fomento para suprimir servicios de media distancia ferroviaria en concreto en Galicia. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/001699) ..... 36
- Sobre medidas para el mantenimiento de las obligaciones de servicio público ferroviario de los trenes regionales o de media distancia. Presentada por el Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural. (Número de expediente 161/001707) ..... 41

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 337

11 de junio de 2013

Pág. 3

Se abre la sesión a las diez de la mañana.

### PREGUNTAS:

DEL DIPUTADO DON ANTONIO RAMÓN MARÍA TREVÍN LOMBÁN, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE:

- CANTIDAD INVERTIDA PARA EL AVE EN LA VARIANTE DE PAJARES ENTRE 2004 Y 2011 (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/017237). (Número de expediente 181/001011).
- TIPO DE ANCHOS FERROVIARIOS QUE PERMITIRÁN LAS INSTALACIONES DE LA VARIANTE DE PAJARES (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/017242). (Número de expediente 181/001012).
- POSIBILIDAD DE QUE LAS INSTALACIONES FERROVIARIAS PREVISTAS PARA LA VARIANTE DE PAJARES PERMITAN EL PASO DE TRENES DE VIAJEROS Y DE MERCANCÍAS DESDE EL PRIMER MOMENTO DE SU PUESTA EN FUNCIONAMIENTO (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/017244). (Número de expediente 181/001013).
- CUANTÍA INVERTIDA PARA EL AVE EN LA VARIANTE DE PAJARES ENTRE 2000 Y 2004 (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/017247). (Número de expediente 181/001014).
- INVERSIÓN PREVISTA EN LOS PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA 2012 PARA EL PROYECTO LAV ASTURIAS VARIANTES DE PAJARES Y CANTIDAD EJECUTADA A 31 DE DICIEMBRE DE 2012 (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/016859). (Número de expediente 181/001015).
- INVERSIÓN PREVISTA EN LOS PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA 2012 PARA EL PROYECTO LAV VENTA DE BAÑOS-PALENCIA-LEÓN-ASTURIAS INCLUIDO ESTACIONES Y CANTIDAD EJECUTADA A 31 DE DICIEMBRE DE 2012 (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/016860). (Número de expediente 181/001016).

El señor **PRESIDENTE**: Se abre la sesión de la Comisión, cuyo orden del día consiste en la tramitación, en primer lugar, de las preguntas para respuesta oral con la presencia del secretario general de Infraestructuras, don Manuel Niño González. Todas ellas proceden de preguntas para respuesta escrita. Se han incluido en el orden del día a los efectos de cumplimentar lo previsto en el artículo 190.2 del Reglamento del Congreso de los Diputados. El tiempo total de tramitación de cada pregunta será de diez minutos, debatiéndose de forma acumulada las cinco primeras. Por lo tanto, el señor Trevín Lombán contestará a dos bloques de preguntas: la primera de la 1.<sup>a</sup> a la 5.<sup>a</sup> y otro bloque exclusivamente con la pregunta 6.<sup>a</sup> Una vez finalizadas las preguntas ya organizaremos todos aquí cómo vamos a despachar las proposiciones no de ley.

El señor **TREVÍN LOMBÁN**: Señor presidente, si me permite le hago una propuesta. Como sé que el presidente es condescendiente, si me da un cierto margen de tiempo, entre uno y dos minutos de lo que tenía que consumir, la pregunta que queda suelta incluso la metería en el primer bloque y ahorráramos tiempo a los miembros de la Comisión, que supongo que será lo interesante.

El señor **PRESIDENTE**: Me parece una propuesta muy juiciosa. Tiene la palabra, señor Trevín.

El señor **TREVÍN LOMBÁN**: La variante de Pajares, que uniré por alta velocidad ferroviaria Asturias y León, da la sensación a día de hoy de avanzar a ritmo cansino. El actual equipo del Ministerio de Fomento, en cuanto a los túneles calados, el carril y balastro adjudicado y obra certificada presupuestó en torno a 2.700 millones de euros, es decir casi el 85% del total. A partir de enero de 2012 la variante dejó de ser una prioridad. Las preocupaciones sobre licitaciones y puesta en servicio de proyectos de alta velocidad viajaron a otros pagos. La ministra se negó por activa y por pasiva a fijar una fecha para su puesta en

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 337

11 de junio de 2013

Pág. 4

funcionamiento en los primeros meses de su mandato, y no fue hasta septiembre del pasado año cuando por fin anunció que lo haría en el año 2014. Lo hizo acuciada por las críticas recibidas al haber comprometido una fecha para el AVE gallego y resistirse a hacer lo mismo para el asturiano. Había comprometido antes fecha para la puesta en servicio de la autovía del Cantábrico este mismo año. Hoy ya sabemos que ninguno de los dos compromisos se cumplirá; Asturias no tendrá completa dicha autovía en 2013 ni variante de Pajares en 2014. Lo desveló el secretario de Estado de Infraestructuras el pasado 17 de mayo. La variante abrirá tuerta, es decir con un solo túnel, y en fecha indeterminada. ¿Cómo explicar un cambio tan radical en pocos meses? Recurriendo a las técnicas habituales de comunicación del actual Gobierno. Se crea una gran alarma ante las dificultades técnicas que afectan a los túneles (inestabilidad de una ladera y, sobre todo, las copiosas filtraciones de agua), y ya tenemos la excusa. Ambos problemas eran más que conocidos el pasado septiembre cuando se produjo el anuncio de apertura para el próximo año. Debemos suponer, por lo tanto, que la ministra era consciente de los mismos y contaba con la solución y la cuantía para afrontarlos. Ahí reside el problema, en la cuantía. El verdadero problema de la variante no es que esté llena de agua, que lo está, sino que el actual Gobierno la está secando de inversión. Tanto esta como el resto de obras de Fomento en Asturias padecen el feo vicio del sectarismo inversor. A las pruebas me remito. El pasado año al mismo tiempo que dejaba de invertir 10 millones de euros en los tramos asturianos de la autovía del Cantábrico, aumentaban en 17 millones de euros los que se habían presupuestado para los gallegos. Pero hay más, según Seopan el ministerio sacó el pasado año contratos de obras ferroviarias por valor de 1.761 millones de euros: el 58% en Galicia, el 22,8% en la Y vasca y el 4,5% en Cataluña; en Asturias un 0,05% —han oído bien, 0,05%—. Por todo esto presenté las preguntas que figuran en el orden del día y que doy por formuladas.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor secretario general.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Señoría, pasaré a contestarle las cuestiones planteadas —las seis preguntas—, indicándole en cada momento a la pregunta que me estoy refiriendo. En cuanto a las inversiones efectuadas desde el año 2010, la inversión realizada en el proyecto de alta velocidad de la variante de Pajares en el periodo 2000-2004, ambos ejercicios incluidos, ha sido 137,8 millones de euros; con esto doy respuesta a la pregunta número 4. Asimismo durante el periodo 2005-2011, incluyendo ambos ejercicios, se invirtieron en esta importante obra 2.569,2 millones de euros; con esto doy respuesta a la pregunta número 1. Si durante este periodo, entre 2005 y 2011 ha sido tan importante y tan cuantiosa la inversión realizada, ello se debe a que en abril de 2004 estaban adjudicadas obras por importe de 1.379 millones de euros, y a su vez estaban en contratación 479 millones de euros. Estos tramos últimos que estaban en contratación, que se referían a los tramos La Robla-túnel de Pajares, túnel de Pajares-Sotiello y Sotiello-Pola de Lena, no fueron adjudicados sino resueltos, y el Gobierno inició un nuevo proceso de licitación, primero, de la redacción de los proyectos y posteriormente de la licitación de las obras. Por lo que se refiere a la inversión realizada en 2012 esta ascendió a 149,5 millones de euros; con esto doy respuesta a la pregunta número 5 formulada por su señoría. En cuanto al proyecto de la línea de alta velocidad entre Venta de Baños-Palencia-León-Asturias el importe presupuestado para 2012 se desglosa como sigue: para la propia línea se presupuestaron 269,6 millones de euros y para las estaciones de alta velocidad incluidas en este itinerario se destinaron 20 millones de euros; con esto doy respuesta a la pregunta número 6. Su señoría ha realizado también la pregunta número 2, relativa al ancho en que se va a realizar la variante de Pajares y la posibilidad de que las instalaciones previstas permitan el paso de trenes tanto de viajeros como de mercancías desde el primer momento de su puesta al funcionamiento. Al respecto —contestando a la pregunta número 3— he de indicarle que tal y como ha anunciado el secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda en una primera fase la variante de Pajares entrará en servicio en ancho ibérico y estará dotada de traviesa polivalente apta para los dos anchos de vía, en una primera etapa ancho ibérico y en una segunda etapa ancho internacional. Esta solución posibilita el cambio entre uno y otro ancho cuando se concluyan las obras de conexión de la variante con el resto de la red de alta velocidad mediante una rápida y sencilla adaptación. Por lo que se refiere a la variante de Pajares la razón por la que la explotación inicial se va a realizar en ancho ibérico es para que no quede aislada la variante de Pajares del resto de las infraestructuras ferroviarias actualmente en servicio, en tanto concluyen las obras de conexión de dicha variante con el resto de la red de alta velocidad, todo ello sin necesidad de que existan cambiadores de ancho tanto en el inicio como en el final de la variante de Pajares. También de esta forma se facilita la gestión y explotación de la infraestructura, a la vez que ello posibilita una utilización más

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 337

11 de junio de 2013

Pág. 5

racional del parque móvil ferroviario existente. Otra ventaja añadida es que permitirá tráficos actuales de mercancías —le recuerdo que actualmente hay 113 trenes a la semana— y que también actuará como potenciador de futuros tráficos mediante la ampliación del ámbito de influencia de los puertos de Asturias, a la vez que los servicios de viajeros con procedencia y destino Asturias de ancho convencional, que actualmente son 57 trenes a la semana, podrán obtener las ventajas del uso de la nueva infraestructura sin modificar la condición de su rodadura.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Trevín.

El señor **TREVÍN LOMBÁN**: Señor secretario general, le agradezco la información que me da. Tenemos coincidencias. Coincidimos en el diseño que ha hecho de ancho de vías, en la elección de tráfico mixto por parte del ministerio; coincidimos con los criterios que ha planteado respecto a esa necesidad. Por tanto, ahí hay una vía para seguir profundizando en un acuerdo necesario. Pero, fíjese bien, según los datos que me acaba de proporcionar, en la variante de Pajares el pasado año han dejado de invertir 61 millones de euros. De los 210 presupuestados, 61 millones de euros no se ejecutaron. ¿Con esos 61 millones de euros podría haberse resuelto el problema de las filtraciones que tanto se airea? En su totalidad no, pero sí en una parte significativa. Como una imagen vale más que mil palabras, permítame que le enseñe dos. Corresponden al arroyo de Alceo, en el valle del mismo nombre, al norte de León. Si se dan cuenta, es un pequeño río que fue canalizado construyéndose ya los túneles para impedirle sumergirse en el sistema cárstico por el que discurre la variante. Posteriormente los sedimentos del arroyo que recubren las calizas en superficie colapsaron, dando lugar a dolinas —es decir hundimientos— por las que de nuevo el agua cede al interior de la montaña siendo desaguada posteriormente a los túneles. Como ve, el río en la dolina formada en el hundimiento se subsume entero y el cauce queda completamente seco. ¿Qué importancia puede tener este hecho en las filtraciones del agua? El Alceo lleva entre 30 y 100 litros por segundo, según las épocas del año, y en la variante entran entre 300 y 500 litros por segundo, lo que nos indica que estamos ante una de las principales aportaciones de agua a la propia variante, además de estar ante una importante pérdida hidrográfica para León, ya que este río es un afluente del río Casares, y este vierte aguas al Bernesga, en Beberino.

La solución para eliminar definitivamente esta entrada de agua no es complicada ni costosa. El ADIF la tiene proyectada. Se puede realizar en pocos meses y su presupuesto no alcanza ni el 5% de la cantidad que se dejó de invertir en la variante el año pasado. Con el 5% de esos 61 millones de euros se hubiera resuelto la principal aportación de agua por filtración en este momento a la variante. No son problemas técnicos los que explican el ritmo cansino de la variante —le repito una vez más—, es la sequía inversora que le están aplicando. Por eso, acabo pidiéndoles que renuncien definitivamente al sectarismo inversor con el que están castigando a Asturias. Lo que llevaba licitado el ministerio en el noroeste español hasta el pasado 17 de mayo de este mismo año lo demuestra a las claras: en Galicia 925 millones de euros, en Cantabria 41 millones de euros, en Castilla y León 502 millones de euros y en Asturias 400.000 euros. Le pido, por tanto, que corrijan esta tendencia, que cambien la sequía inversora por un caudal presupuestario adecuado para acabar en el año 2014, como se comprometió la ministra —si no, lo antes posible—, con un presupuesto y un calendario de apertura de la variante, del primer y del segundo túnel. Igual que llegamos a un acuerdo y han elegido ustedes la mejor opción para, mediante el tráfico mixto de mercancías y pasajeros, impulsar la conexión ferroviaria, favorecer el transporte también de mercancías y contribuir con eso a una dinamización económica, sería deseable que pudiéramos llegar a un acuerdo también en este asunto teniendo, como le digo, calendario concreto y presupuestos que lo corroboren para la apertura cuanto antes de la variante de Pajares.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra para contestar el señor Niño.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Señoría, no le quepa la menor duda de que existe un compromiso firme por parte del Gobierno para que la variante de Pajares se termine en el menor plazo posible, y de esta forma los ciudadanos de Asturias y de todo el norte de España puedan ver cómo el AVE es una realidad. En la variante de Pajares hemos llevado a cabo las obras de plataforma, de las que en este momento se ha ejecutado más del 98%; también hemos realizado los proyectos constructivos de montaje de vía y hemos comenzado ya a adjudicar los suministros de materiales, tanto de carril como de balasto. Con los 180 millones de euros que están previstos para el año 2013 lo primero que vamos a hacer, porque no puede ser de otra forma, es terminar las obras de

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 337

11 de junio de 2013

Pág. 6

impermeabilización en el interior de los túneles, a las que usted ha hecho referencia, porque existe un caudal importante de agua que tenemos que controlar, canalizar y sacar al exterior. Asimismo tenemos que estabilizar las laderas y los drenajes del tramo Sotillo-Campomanes para que más adelante podamos licitar y ejecutar las obras tanto de montaje de vía como de las traviesas y los aparatos de vía. Vamos a licitar las obras complementarias de todas las instalaciones que son necesarias para la protección civil de los túneles, así como la seguridad y también el revestimiento de la galería de Folledo, que queremos comenzar este mismo año. También está pendiente la licitación de las obras de electrificación, de instalaciones de seguridad y de comunicaciones, que queremos realizar mediante colaboración público-privada.

Por otro lado, existe un compromiso del Gobierno en lo que respecta a la línea de alta velocidad Venta de Baños-Palencia-León-Asturias, que creemos que es fundamental y que por supuesto pondrá en valor la variante de Pajares, con un presupuesto asignado a ADIF de 165 millones de euros, incluidas las cantidades destinadas a estaciones. Hay que tener en cuenta —quiero recalcarlo— que esta es una gran infraestructura —le recuerdo que la puso en marcha el Partido Popular—, que supone un gran reto de ingeniería por su complejidad constructiva y por la diversidad geológica y morfológica del macizo montañoso a superar, que es la cordillera Cantábrica entre León y Asturias, lo que ha obligado a la adopción de técnicas constructivas complejas y específicas. Además estamos trabajando en el núcleo central de la variante que, como sabe su señoría, está constituido por dos túneles paralelos de 25 kilómetros de longitud cada uno; serán los sextos más largos de Europa y los séptimos del mundo. Todo ello da una muestra de la importancia de esta obra ferroviaria. La construcción de la variante de Pajares supondrá la disminución en 37 kilómetros del recorrido entre León y Oviedo y la reducción del tiempo de viaje en alrededor de cuarenta y cinco minutos, lo cual dejará el tiempo de viaje entre Oviedo y Madrid, cuando esté en servicio la variante, en tres horas y cuarto. Además, esta variante supondrá mejoras en el confort, en la seguridad y en la fiabilidad.

Señoría, quiero que tenga la absoluta garantía de que desde el Ministerio de Fomento estamos trabajando con rigurosidad. Tenemos que hacer frente, como conoce su señoría, a un pasivo de 40.000 millones de euros y hemos tenido que pagar facturas pendientes por valor de 3.000 millones de euros. Queremos que la solución que finalmente queda por adoptar para resolver algunos problemas, como el de la estabilidad de laderas —supongo que tiene conocimiento de dicho problema—, sea definitiva. Desde luego no les quepa la menor duda de que mantenemos un compromiso irrenunciable tanto del Gobierno como del partido que lo sustenta con Asturias y con su ferrocarril.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Niño.

Hemos concluido la primera parte de la sesión. Paramos cinco minutos para despedir al señor secretario general. **(Pausa)**.

### PROPOSICIONES NO DE LEY:

#### — SOBRE COORDINACIÓN DE LA POSICIÓN ESPAÑOLA RESPECTO A LOS SISTEMAS DE NAVEGACIÓN POR SATÉLITE EUROPEOS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/001733).

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a abordar esta segunda parte de la Comisión. Les agradezco que presten atención porque vamos a tener que realizar bastantes alteraciones en el orden del día por circunstancias relacionadas con la movilidad de los diputados y con otros compromisos que tienen algunos y que les ocupan durante unos minutos.

Vamos a comenzar con el debate de la proposición no de ley sobre coordinación de la posición española respecto a los sistemas de navegación por satélite europeos, que es una iniciativa del Grupo Parlamentario Popular a la que no se han presentado enmiendas, por lo que interviene en primer lugar el grupo autor de la iniciativa. Para su presentación y para fijar posición tiene la palabra, en primer lugar, la diputada doña Concepción de Santa Ana.

La señora **DE SANTA ANA FERNÁNDEZ**: Esta proposición no de ley hace referencia a dos programas espaciales de navegación por satélite que en estos momentos se está desarrollando en la Unión Europea. En concreto, el programa Galileo, que, como es conocido, va a proporcionar a Europa independencia tecnológica de otros programas que ya existen, y Egnos, que tiene como objetivo principal ser complemento de los sistemas de posicionamiento global para obtener una mayor precisión y seguridad en las señales.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 337

11 de junio de 2013

Pág. 7

Estos programas están enfocados para dar servicio a los Estados miembros y son considerados estratégicos en el desarrollo de nuevas tecnologías en el sector industrial, además de tener repercusiones importantes en materia de defensa y de seguridad nacional. Obviamente, por lo que he dicho, afectan a competencias e intereses de varios departamentos ministeriales, por lo que lo importante es seguir implementando medidas y mecanismos de coordinación entre todos ellos con el objetivo de fijar la posición española tanto ante las instituciones comunitarias como en los foros internacionales que estén relacionados con estos dos programas. Ese es el objetivo de la proposición no de ley que mi grupo parlamentario está defendiendo.

Me gustaría comentar que ha sido ya creado un grupo de trabajo interministerial para coordinar la actuación del Estado español en dichos programas. La creación de este grupo ha sido ya aprobada por la Comisión Delegada del Gobierno de Asuntos Económicos y ya se ha llevado a cabo la primera reunión del mismo. Es un grupo de trabajo interministerial que coordinará los intereses de los departamentos ministeriales con competencia en esta materia y, además, identificará las necesidades para su correcta gestión y definirá la posición española tanto en los foros internacionales como en las instituciones comunitarias. El grupo de trabajo, entre otras, tiene las siguientes funciones, como son impulsar y coordinar los intereses del Estado en dichos programas espaciales, que nos ocupan en estos momentos, es decir, Galileo y Egnos; evaluar las necesidades organizativas del Estado en estos programas espaciales y, en su caso, proponer soluciones a dichas necesidades; y coordinar, tal y como he dicho anteriormente, la posición del Estado ante las instituciones europeas y los foros internacionales.

El grupo de trabajo, además, está compuesto por representantes, al menos con rango de director general, del Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación, del Ministerio de Defensa, del Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas, del Ministerio de Industria, Energía y Turismo, del Ministerio del Interior, del Ministerio de Economía y Competitividad. Además, está presente el director operativo del Departamento de Seguridad Nacional de Presidencia del Gobierno, el director del INTA, Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial, y un representante del Centro Nacional de Inteligencia. La competencia de la representación del Ministerio de Fomento, en este caso, recae en la Secretaría General de Transportes. La presidencia de este grupo de trabajo corresponde de forma anual y rotatoria, en primer lugar, al ministro de Fomento, posteriormente al de Defensa, al ministro de Industria, Energía y Turismo, y la secretaría es ejercida por la División de Prospectiva y Tecnología del Transporte del Ministerio de Fomento. Además, para una mayor continuidad en el seguimiento de las actividades, también está prevista la creación dentro de este grupo interministerial de grupos de trabajo técnicos que identifiquen, estudien y preparen los temas para ser discutidos en este grupo. Por último, hay que señalar que la creación de este grupo interministerial no va a suponer incremento de coste alguno, debido que se va llevar a cabo con los medios personales y materiales de todos los departamentos que están involucrados.

En último lugar, también me gustaría señalar que el área de Geodesia del Instituto Geográfico Nacional dispone en estos momentos de unos dieciséis receptores ubicados en su red de estaciones permanentes, con posibilidad de seguimiento de la señal de los últimos satélites de la constelación Galileo, una vez, eso sí, que se finalice un necesario proceso de adaptación de dichos receptores. También respecto al sistema Egnos, actualmente la red de estaciones permanentes del Instituto Geográfico Nacional incorpora el seguimiento de la señal de dicho sistema para diversas aplicaciones. Finalmente, quiero señalar que España, a través de este Instituto Geográfico Nacional, como responsable nacional del mantenimiento del sistema europeo de referencia y como soporte a la navegación terrestre en tiempo real, está participando de un modo muy activo en el desarrollo del segmento terrestre de los programas que hoy nos ocupan, Galileo y Egnos. Por todo lo expuesto, solicito al resto de grupos de esta Comisión de Fomento el voto favorable para lo que nosotros creemos que es una importante iniciativa.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, no existiendo enmiendas, como dije antes, pasamos al turno de fijación de posiciones. Por el Grupo Parlamentario de La Izquierda Plural, la señora De Las Heras.

La señora **DE LAS HERAS LADERA**: Muy brevemente.

En primer lugar, quisiera decir que nos ha sorprendido esta proposición no de ley, puesto que el grupo parlamentario que sustenta al Gobierno nos pide que apoyemos la coordinación para canalizar adecuadamente los esfuerzos de los departamentos ministeriales del Gobierno que sustenta el propio grupo. Por tanto, no podemos entender en ningún caso, y nos gustaría que nos lo explicaran, que el Grupo Parlamentario Popular traiga una proposición no de ley en estos términos a la Comisión. Lo decimos desde la humildad del análisis de la propia proposición no de ley. Es cierto la importancia que tienen los

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 337

11 de junio de 2013

Pág. 8

programas de navegación satélite Galileo y Egnos respecto al proyecto europeo, la portavoz nos comenta, fuera de la propia proposición no de ley, la reciente creación de un grupo de trabajo interministerial donde están los directores generales; bien, pero se supone que es lo que tienen ustedes que hacer. La proposición no de ley no plantea esto, no plantea ese apoyo. La verdad es que es algo tan absolutamente kafkiano, leyendo negro sobre blanco esta proposición, que nos deja sin saber cómo plantearla. Es cierto que España contribuye económicamente en este proyecto y, por tanto, tiene la obligación de que los retornos económicos sean adecuados y convenientes, que este proyecto salga adelante y la obligación de contarnos, mediante la iniciativa parlamentaria pertinente, lo que no nos cuenta precisamente la proposición no de ley, cuál es la posición española ante los intereses que tiene en este proyecto. Por lo tanto, y si me perdonan el calificativo de la valoración de absurda, nos vamos a abstener.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el diputado don Joan Ruiz.

El señor **RUIZ I CARBONELL**: Señores del Grupo Popular, ante esta proposición no de ley que hoy nos presentan lo primero que le viene a uno a la cabeza cuando la lee son dos cosas. La primera es que cómo vamos a estar en contra de pedir a un gobierno que se coordine. No podemos estar en contra, es lógico, es lo que pide la iniciativa. La segunda, es que si al Grupo Parlamentario Popular, si al Partido Popular, en definitiva, al Gobierno que teledirige al Grupo Popular del Congreso, como de continuo nos vienen demostrando que hace desde que gobierna, le parece bien el contenido de esta iniciativa parlamentaria, que la desarrolle y la lleve a cabo. Aunque les voy a ser sincero, leyéndola también le puede pasar a uno por la cabeza que presentarla solo tiene un objeto: llenar el cupo de las PNL que le tocan en esta Comisión. Además, si tras la exposición de motivos leemos con atención el redactado de la PNL, dice un par de cosas curiosas. Insta al Gobierno a seguir implementando los mecanismos de coordinación adecuados para fijar la posición española. Es un redactado que, empezando ya por la expresión implementar —por cierto, ya que estoy en el uso de la palabra, pediría una autoenmienda por parte de quien la haya redactado y que en lugar de la palabra implementar ponga una palabra en castellano, porque esta no está ni en el diccionario—, lleva a bastantes dudas. Por un lado, parece como si dijese que el Gobierno ya está haciendo lo que piden, aunque también se puede entender que, así y todo, le dicen al Gobierno que lo haga. Por otro lado, dicen que permita fijar la posición española. ¿Qué quieren decir, que el Gobierno en estos momentos, tras año y medio de mandato, todavía no tiene una posición clara en este tema? Aparte de que si lo piden debe de ser porque no se debe coordinar el Gobierno, aunque nos han hablado de un comité que parece ser que ya existe. Con lo cual, no sé muy bien el objeto de la PNL.

El Grupo Parlamentario Socialista es consciente de lo que significa respaldar a un gobierno. Entendemos que cuando se da respaldo a un gobierno hay iniciativas parlamentarias que no se hacen. Pero entre esto y lo que hoy nos presentan instando al Gobierno a que haga algo que ustedes mismos parece que quieren decir que ya hacen, algo de distancia hay; ¿no les parece? Además, hay algo que nos gustaría que nos aclarase el Grupo Parlamentario Popular para conocer mejor su situación y la del Gobierno en el tema que trata la PNL. Porque la semana pasada, no en el mandato anterior, ni el año pasado, ni el mes pasado, no, hoy martes hace siete días, el Grupo Parlamentario Popular del Senado rechazó una propuesta socialista instando al Gobierno a elaborar un plan nacional del espacio que estableciese objetivos, prioridades y recursos que reorientasen nuestra inversión en programas de la Agencia Espacial Europea de cara a la cumbre ministerial del 2014. Era una moción que pedía cosas muy razonables, que tenía en cuenta la actual coyuntura económica de nuestro país, la política de austeridad, que tenía como objetivo permitir el mantenimiento de una actividad mínima de las empresas españolas del sector para evitar daños irreversibles a la competitividad del país. ¿No encuentran que rechazar aquella iniciativa en el Senado, repito, la semana pasada, y proponer hoy esta iniciativa aquí es un tanto contradictorio? ¿Saben en cuanto ha disminuido en un año la aportación a la Agencia Espacial Europea, a la que ustedes mencionan en su exposición de motivos en esta PNL que estamos tratando, por parte del Gobierno del Partido Popular? Exactamente en un 80%. En este tema ustedes están actuando como si prohibiesen a alguien aprender a leer y luego le regalasen un libro.

Nosotros somos firmes partidarios de invertir en investigación, desarrollo e innovación. Solo tienen que echar un vistazo a las enmiendas que hicimos a los presupuestos del año pasado y a los presupuestos de este para comprobar que la innovación, el desarrollo y la investigación son uno de los ejes fundamentales de dichas enmiendas. Y también somos firmes partidarios de la integración y la independencia tecnológica



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 337

11 de junio de 2013

Pág. 9

de la Unión Europea, así que nuestro voto favorable a esta proposición es seguro. Pero, por favor, aparte de votar hoy aquí hagan algo más, coordinense con su grupo en el Senado, digan al Gobierno de su partido lo que esta PNL dice —aparte de coordinarse, que ya según nos han dicho lo han empezado a hacer—; díganle también que tengan una postura clara en esta cuestión, díganse los unos a los otros, y que pongan algo más de dinero también. Nosotros en la medida de nuestras posibilidades, con nuestro voto, les apoyaremos. Aunque sinceramente, y sobre todo en el último tema, creemos que no les van a hacer mucho caso.

### — RELATIVA A LA CREACIÓN DE UN CENTRO DE CONTROL DE TRÁFICO AÉREO EN EUSKADI. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV). (Número de expediente 161/000265).

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, vamos a volver al orden previsto con el debate de la proposición no de ley relativa a la creación de un centro de control del tráfico aéreo en Euskadi, de la que es autor el Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV). Para defender la iniciativa tiene la palabra la diputada doña Isabel Sánchez Robles.

La señora **SÁNCHEZ ROBLES**: Disculpas por el retraso debido, precisamente, al tráfico aéreo y al objeto de esta proposición.

Como decía, la cuestión que nos preocupa son las demoras en los aeropuertos vascos y cómo se podrían evitar o disminuir. Entendemos que la creación de un centro de control de tráfico aéreo en el País Vasco ayudaría a solucionar este problema. Según los datos proporcionados por el Gobierno vasco, el sector de transporte es, tras el de las telecomunicaciones, el que más quejas recibe. Se registraron el pasado año 2.191 quejas, lo que supone un incremento de más del 44% respecto de los mismos datos del año anterior, siendo en la mayoría de los casos producidas por retrasos o cancelaciones aéreas. Estas demoras se deben en muchos casos a la saturación del espacio aéreo asignado al centro de control de Madrid, uno de los más congestionados de Europa —si no el más—, según se refleja en el último informe de Eurocontrol, la Agencia Europea para la Seguridad Aérea, lo que lleva a que muchas veces tengamos que oír que nuestro vuelo está retrasado por congestión de tráfico. ¿Por qué esto nos afecta para despegar desde un aeropuerto de Euskadi? Tenemos que pensar que alrededor de unos cinco minutos después del despegue de nuestro vuelo este se controla desde Madrid y, si este espacio aéreo está congestionado, nuestro avión debe permanecer en tierra durante cierto tiempo. A esto habría que añadir las excesivas coordinaciones necesarias entre los distintos controladores en la fragmentación del espacio aéreo. ¿Cómo se podría mejorar esta situación? De una manera muy sencilla, con la creación de un centro de control de tráfico aéreo en el País Vasco semejante al que tienen en Galicia para ordenar los aviones que entran y salen de sus aeropuertos o los que existen en Valencia, Mallorca, Andalucía, etcétera. Actualmente, la zona norte es la única de España que no cuenta con una instalación de estas características. Un dato: el número de vuelos que se gestionan desde el centro de control de Galicia, en Santiago de Compostela, es inferior al que se gestiona, únicamente, desde el aeropuerto de Bilbao.

Una pregunta: ¿Es necesaria la implantación de este centro de control? Nosotros entendemos que sí. Además, este es un proyecto que comenzó en el año 2006 con un estudio de la problemática de tener tantos aeropuertos juntos, ya que no son solo los de Euskadi sino que tenemos en un corto radio también Santander, Pamplona, Logroño y Burgos, lo que unido a la adversa meteorología crea además un espacio complicado. Se realizaron estudios por parte de AENA, tanto teóricos como prácticos, en simuladores radar de Madrid. Los ejercicios de simulación estuvieron basados en días reales, con tráfico real, con una densidad de aviones alta. Algunas de las conclusiones que se obtuvieron son que reducir y concentrar el espacio aéreo adyacente a los aeropuertos del norte genera de manera directa una mejora de la fluidez y del tiempo de vuelo, así como una visión global en un área de gran complejidad que produce una mejor resolución de los conflictos entre aeronaves. La pregunta es por qué siendo necesario —y así se constata en el estudio que, como les he comentado a sus señorías, realizó AENA— no se ha llevado a cabo. Entendemos que han podido incidir en algunos casos cuestiones de carácter político. Además, su posible implantación coincidió con la apertura de las pistas de Barajas —estamos hablando de la T-4—, lo que hizo que AENA dirigiese sus esfuerzos en esa dirección dejando apartado el proyecto.

En todo caso, no es tarde para abordar el proyecto y no lo es porque podría tener importantes beneficios para los aeropuertos de la zona norte y, por supuesto, también para los de Euskadi. Esto aumentaría el espacio aéreo que se controla desde Euskadi, lo que se traduciría en un aumento del

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 337

11 de junio de 2013

Pág. 10

número de aviones que se pueden gestionar al optimizar rutas y aproximaciones evitando los retrasos que padecen los pasajeros. Quiero decirles que está estimado que en un trayecto Bilbao-Madrid se podrían ahorrar hasta diez minutos de vuelo. Habría aterrizajes y despegues más seguros en un entorno geográfico en el que predomina la meteorología adversa junto a una orografía compleja. Se emplearían rutas más directas que eliminarían demoras, por lo que —como les decía— los pasajeros ahorrarían tiempos de vuelo y las compañías combustible, lo que tendría también un impacto positivo en los costes. Tendríamos una menor contaminación atmosférica debido al ahorro de combustible, así como un menor impacto acústico al poder optimizar las aproximaciones y reducir los tiempos de vuelo. También se reducirían las demoras no achacables a los aeropuertos y causadas por el centro de control de Madrid; como comentábamos antes, está sobresaturado y crea un tapón que retrasa habitualmente los vuelos. Se evitarían también conflictos actuales entre aviones debido a la proximidad de aeropuertos ganando en eficiencia, seguridad —y la seguridad es un elemento importante— y rapidez. Por otra parte, la precisión y la seguridad aérea que aporta un centro de control, junto con la instalación de mejoras en las ayudas al aterrizaje del aeropuerto de San Sebastián, evitaría en gran medida que los días de mal tiempo no puedan aterrizar aviones y que se tengan que desviar a Bilbao o Iruña, Pamplona, con el consiguiente perjuicio en tiempo y dinero que supone. Además, el proyecto está estudiado, está desarrollado en la parte técnico-operativa y simulado, quedando patente la conveniencia de la creación de un centro de control aéreo. Sé que los populares en el País Vasco están absolutamente de acuerdo con esta iniciativa. Por último, quiero decirles también que los costes de implantación y operativos serían prácticamente nulos, porque bastaría con redistribuir y optimizar los recursos humanos y materiales ya existentes; contamos con personal altamente cualificado y eso facilitaría sensiblemente las cosas.

Para concluir, únicamente quiero solicitar el apoyo de los portavoces y de los representantes de los distintos grupos políticos en esta Comisión para esta iniciativa que entendemos que contribuiría a la mejora de la gestión aeroportuaria y aérea de la zona norte del Estado.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, para fijación de posiciones porque no hay ningún tipo de enmienda, por el Grupo Parlamentario Socialista, el diputado don Odón Elorza.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: Hemos seguido con interés la intervención de la proponente, porque la proposición en sí misma no aporta datos suficientes para avalar realmente la petición. Es una petición que en principio puede parecer —y nos parece— razonable pero que, sin embargo, debe merecer un contraste de datos y opiniones. Nos gustaría entrar más en profundidad en la materia para apoyar con convencimiento auténtico la iniciativa del Grupo Parlamentario Vasco. Hemos estudiado otros documentos relacionados con la problemática del control del espacio aéreo en el territorio del País Vasco y territorios limítrofes; y así lo puedo decir porque los tenemos en nuestras manos. Hemos establecido también contacto con profesionales, con controladores aéreos que trabajan en aquel territorio y no acabamos de tener una posición fija y cerrada al respecto. Es curioso, sin embargo, que en su intervención la proponente no haya hecho ninguna referencia importante al aeropuerto de San Sebastián en Hondarribia por cuanto que precisamente el aeropuerto más cercano que tiene es el de Biarritz. Es más, los aviones que van a San Sebastián prácticamente se colocan casi encima del territorio de Biarritz o al menos a muy escasa distancia para hacer las maniobras de acercamiento a la complicada pista de Hondarribia, sobre todo cuando hay brumas o nieblas muy bajas, eso ocurre habitualmente como usuario que soy. En ese sentido, no citar el punto de Biarritz como espacio que ayuda al control de tráfico en la zona, nos ha parecido realmente paradójico.

Por otra parte, ha introducido algunos elementos que nos han despistado, a mí en particular, porque en el caso del aeropuerto de San Sebastián en Hondarribia hay un problema de no disposición del sistema tecnológico más avanzado para la aproximación de los aviones al parecer por una serie de limitaciones o impedimentos físicos en el territorio para colocar los cuatro elementos que permitan situar el cuadrante exacto del punto donde se encuentran las pistas; pistas que, por otra parte, aprovecho para recordar que necesitan urgentemente la declaración de excepcionalidad del organismo correspondiente del ministerio. Es un problema que seguimos muy de cerca. La declaración de excepcionalidad sí es un problema real del aeropuerto de Hondarribia porque su pista no tiene la longitud que exige la OACI, pero por razones excepcionales del territorio y su morfología esta declaración, con los estudios que ya se han realizado, debe producirse porque si no, tendríamos un problema. También tenemos que recordar —y eso sí que afecta al aeropuerto de San Sebastián-Hondarribia— que el avión de aproximadamente las ocho de la tarde —a mí me ha pasado en los últimos dos meses en tres ocasiones— debido a que llega tarde a su

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 337

11 de junio de 2013

Pág. 11

enlace en Madrid no puede aterrizar en ese aeropuerto de San Sebastián en Hondarribia porque a las nueve y media de la noche ya está cerrado. Este aeropuerto tiene vuelos que deben ser desviados fundamentalmente a Pamplona —como me ha sucedido, repito, en tres ocasiones en dos meses—, y a este respecto habría que analizar y renegociar el acuerdo internacional España-Francia para que permita que los vuelos puedan llegar por lo menos hasta las diez o diez y media de la noche, lo cual no significa incrementar el número de vuelos en perjuicio de los habitantes de la ciudad de Hendaya, sino simplemente posibilitar que puedan aterrizar allí cuando los aviones salen tarde de Madrid por una cuestión de enlace por el avión que viene de Melilla o de Niza a recoger en Madrid a los pasajeros del vuelo Madrid-San Sebastián.

Por tanto, apreciando el interés y no rechazando la propuesta, nos vamos a abstener porque no tenemos en este momento los datos suficientes. Los estamos localizando ahora y nos gustaría analizarlos con profundidad para que quizá más adelante presentemos una iniciativa mucho más fundamentada, con mucho más detalle y más contrastada que quizá nos pudiera llevar a esa posición —no lo sabemos— o mantener la situación actual.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, para fijar la posición del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra la diputada señora Lago.

La señora **LAGO MARTÍNEZ**: Señorías, me corresponde defender la posición del Grupo Popular ante la proposición no de ley que presenta el Grupo Parlamentario Vasco en relación con la creación de un centro de control del tráfico aéreo en Euskadi. Como se ha comentado, todos ustedes saben que existen espacios aéreos controlados, y son los centros de control de área las unidades encargadas de entregar el servicio de control de tráfico aéreo a estas áreas. La iniciativa presentada por el Grupo Parlamentario Vasco quiere justificar que el volumen del tráfico en los tres aeropuertos de la Comunidad Autónoma vasca hace necesario la creación de un nuevo centro de tráfico aéreo. En este sentido, cabe decir que la evolución del tráfico no permite prever una necesidad diferente proveniente de este ámbito. Como también se dice en el texto, la Comunidad Autónoma vasca pertenece a la Dirección Regional de la Región Centro Norte, cuya sede es el centro de control de tráfico aéreo de Madrid. Esta Dirección Regional de Navegación Aérea Centro Norte gestiona los servicios de tráfico aéreo. En este espacio aéreo se incluyen las comunidades autónomas de Galicia, Asturias, Cantabria, País Vasco, Navarra, Castilla y León, La Rioja, Madrid, así como parte de Castilla-La Mancha, Extremadura y Aragón, además de la zona marítima del Cantábrico y la costa gallega. Señorías, nunca ha existido un proyecto de navegación aérea para la creación de un centro de control del tráfico aéreo en el País Vasco. Sin embargo, hay que señalar que dentro del proyecto TMA del norte sí se han estudiado diversas alternativas para diseñar una nueva estructura de las áreas de aproximación en los aeropuertos de San Sebastián, Vitoria, Pamplona, Logroño-Agoncillo, Santander, Burgos y Bilbao.

Señora Sánchez, es necesario recordar que en la actualidad en todos los aeropuertos del País Vasco el servicio de control de aeródromo y de aproximación se presta por AENA desde las torres de control de los mismos aeropuertos. Desde dichas torres, por el escaso volumen de tráfico que atienden y sin perjuicio alguno de la seguridad, la plantilla de controladores de AENA presta a la vez el servicio de control de aeródromo y el de aproximación. Al mismo tiempo, hay que decir que en los aeropuertos de AENA en el País Vasco, con la excepción de Bilbao, el hecho de trasladar a otra dependencia el servicio de aproximación, ya que el de torre no se puede llevar a otro lugar, no significaría ninguna disminución en el personal necesario para la prestación del servicio. En todo caso, si se determinase que el servicio de aproximación de estos aeropuertos se prestase desde una dependencia diferente de las torres, la solución no sería abrir un nuevo centro de control, sino llevárselos a una dependencia ya existente, como es el Centro de control de Madrid, donde solo sería necesaria una nueva organización operativa del espacio aéreo. Tampoco sería necesario incrementar la plantilla de controladores, puesto que la actual es suficiente y, además, dispone de todos los medios técnicos precisos para prestar este servicio.

Señorías, además no podemos dejar de tener en cuenta el contexto económico en el que nos movemos. Así, si contemplamos la Ley 9/2010, que regula la prestación de servicios de tránsito aéreo, esta obliga a prestar el servicio de forma eficiente, eficaz y sostenible económicamente. Por lo tanto, la creación de un nuevo centro de control para la prestación del servicio en el denominado TMA del norte no sería consecuente con el contexto actual. Simultáneamente, dicha ley indica que se ha de garantizar y potenciar la prestación de servicios de navegación aérea en ruta por parte de AENA y, por ello, se hace necesario reforzar y concentrar la previsión de los servicios de área y de aproximación de los centros de

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 337

11 de junio de 2013

Pág. 12

control existentes al efecto. Esta medida también viene en consonancia con las iniciativas del cielo único europeo, el desarrollo de los bloques funcionales del espacio aéreo en los que España participa. Además, se adecua a las medidas establecidas en el Plan nacional de evaluación de rendimiento de los servicios de navegación aérea. Por otro lado, la construcción de un nuevo centro de control, con su equipamiento correspondiente, al contrario de lo que la señora Sánchez acaba de decir en su intervención, supone una inversión muy elevada, ya que adicionalmente habría que añadir la necesaria para el establecimiento de nuevas sectorizaciones y sus comunicaciones asociadas. Sin tener en cuenta este coste ni el de amortizaciones y personal, el coste de explotación anual ascendería aproximadamente a 1,5 millones de euros. En este sentido, cabe destacar que, además, no se produciría un ahorro en costes de personal de controlador, puesto que la creación de la nueva dependencia obligaría al incremento en el número de controladores aéreos de los ya existentes en las plantillas de estas torres de control.

Señorías, por todo lo expuesto, el Grupo Popular no considera adecuada la construcción de un nuevo centro de control en el País Vasco, ni desde el punto de vista operativo, puesto que la situación actual es más eficiente que la propuesta, ni desde el punto de vista económico como acabamos de ver. Por lo tanto, no apoyaremos la presente proposición no de ley. **(Aplausos)**.

### — RELATIVA AL ACONDICIONAMIENTO DE LA CARRETERA NACIONAL 232, EN EL TRAMO QUE DISCURRE ENTRE EL LÍMITE DE LA PROVINCIA DE CASTELLÓN A LA INTERSECCIÓN DE LA CARRETERA PROVINCIAL DE RÁFALES. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000283).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a debatir la proposición no de ley relativa al acondicionamiento de la N-232 en el tramo que discurre entre el límite de la provincia de Castellón a la intersección de la carretera provincial de Ráfales. Es una iniciativa del Grupo Parlamentario Socialista. Tiene la palabra el diputado autor de la misma, don Vicente Guillén.

El señor **GUILLÉN IZQUIERDO**: Comienzo la defensa de esta proposición no de ley con una autoenmienda que pretende actualizar tanto el texto como el contexto de la proposición no de ley que se presentó en el mes de febrero del año 2012. Hace unos pocos días, en una interpelación que se sustanció en el Pleno del Congreso a instancia del diputado de la Chunta Aragonesista aquí presente, la señora ministra de Fomento hizo explícito el compromiso con las infraestructuras de Aragón. En concreto se refería al desdoblamiento de la N-232, aunque es verdad que ese día no nos dio ni una sola fecha ni sobre la finalización de los estudios informativos ni tampoco sobre la elaboración del proyecto de este desdoblamiento y, desde luego, mucho menos sobre la fecha del comienzo de las obras. También ese día se le olvidó a la señora ministra decir algo que yo considero que es muy importante, y es que las licitaciones en Aragón, en el ejercicio 2012, han decrecido un 74,9% en la provincia de Zaragoza, un 89,8% en la provincia de Huesca y un 99,7% en la provincia de Teruel, mientras que la media de decrecimiento en España está en ese ejercicio en el 45,5%. Los datos no son de este diputado que les habla, sino de Seopan.

Mientras el Gobierno está pensando cómo va a acometer ese desdoblamiento de la N-232 —por cierto, infraestructura que nosotros también apoyamos—, la antigua nacional entre Santander y Vinaroz requiere de un urgente acondicionamiento, dada la peligrosidad que el actual trazado tiene en estos momentos. Peligrosidad que se ve agravada como consecuencia del hundimiento que se ha producido en los últimos días en un tramo de esa carretera que se llama zona de Val de Luna. He de reconocer que este eje carretero, esta infraestructura no ha tenido fortuna; varias veces licitada y varias veces, por unas circunstancias u otras, paralizada. Estoy hablando de parálisis con Gobiernos del Partido Popular y paralizada también últimamente con la responsabilidad de un Gobierno del Partido Socialista. Esa última paralización se produjo en el año 2010, cuando la empresa adjudicataria abandonó la obra después de haber solicitado un modificación que suponía un aumento en el coste de más de un 20%. Tanto desde el punto de vista jurídico como desde el punto de vista de la ética política, creo que la reacción del ministerio fue la correcta porque se negó a aceptar la aprobación de ese modificación y evidentemente la reacción que tuvo la empresa fue abandonar la obra.

¿Cuál es el estado actual que tiene esta infraestructura? En estos momentos desde Castellón hasta Teruel se encuentran acondicionados los tramos entre Vinaroz y el Barranco de la Mata y entre Morella y la Pobra d'Alcolea. Resta por acondicionar el entorno del puerto del Querol entre los puntos kilométricos 46.3 y 54.9, que se divide en dos subtramos: uno que es el Barranco de la Bota-Masía de la Torreta, y otro,

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 337

11 de junio de 2013

Pág. 13

Masía de la Torreta-Morella Sur. Estos tramos —si mi información no me falla y es la correcta— se encuentran en fase de proyecto y pendientes de declaración de impacto ambiental. Entre Teruel y el límite de la provincia de Castellón, que es a lo que se refiere exclusivamente la proposición no de ley, esta obra se ejecutó en un 9,8% hasta que se abandonó por parte de la empresa, como he dicho. Es verdad que es una infraestructura que tiene serias dificultades, fundamentalmente por la orografía por la que atraviesa. Hay dos dificultades fundamentales. Una es que hay que hacer un viaducto que salvaría esa zona de la Val de Luna, una zona de muchas curvas en pronunciada pendiente que se vuelve impracticable en invierno cada vez que llueve o nieva y, además, las umbrías prolongan siempre la presencia de hielo y de humedad en las orillas de la calzada durante muchas semanas. La otra gran infraestructura que hay que hacer es el túnel de Monroyo, por el que discurre una variante, una circunvalación de la población. Reconocemos que tiene esas dificultades, y posiblemente sean esas grandes dificultades las que han hecho que el periplo de esta infraestructura haya sido el que les he relatado. En todo caso, señorías, han pasado ya tres años desde que se paralizó esta infraestructura y hasta ahora no sabemos qué es lo que va a hacer el Gobierno, si el Gobierno va a rescindir el contrato a la empresa adjudicataria, con lo cual empezaríamos un procedimiento administrativo nuevo y se retrasaría muchísimo la continuación de esas obras; si se va a llegar a un acuerdo con esta empresa tanto en lo que respecta a los precios de la obra como al propio trazado, o si hecha la rescisión se va a proceder a una nueva adjudicación a la empresa correspondiente. Nosotros creemos que ha habido tiempo suficiente para solucionar, mediante la negociación, estos problemas que han surgido en la empresa y por tanto que se retome esta obra.

Además, quiero señalarles, señorías, que dentro de los Presupuestos Generales del Estado, es la única infraestructura en el ámbito de actuación de la provincia de Teruel con unos plurianuales razonables para poderse retomar. Estamos absolutamente convencidos de que el Partido Popular tiene también un gran interés en que estas obras continúen, pero entenderán que no podemos dejar, por la situación actual de deterioro de esta vía, que esta situación se eternice. Por eso hemos presentado esta proposición no de ley en la que decimos dos cosas fundamentalmente: que finalicen ya las negociaciones con la empresa adjudicataria y que en el año 2014, sin más tardar, puedan empezarse de nuevo los trabajos. Somos conscientes de que se han presentado dos enmiendas, una del Grupo de Popular y otra de Chunta Aragonesista. Intentaremos de aquí a que finalice la sesión, señor presidente, si le parece, llegar a un acuerdo. Si lo pudiéramos conseguir, sería bueno para todos.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, pasamos al turno de defensa de las enmiendas. En primer lugar, por el Grupo de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural, tiene la palabra el diputado don Chesús Yuste Cabello.

El señor **YUSTE CABELLO**: Ciertamente, la situación de abandono que padecen las obras de la N-232 entre Ráfales, en la comarca de Matarraña en la provincia de Teruel, y el límite de la provincia de Castellón es realmente inaceptable. Que el Gobierno anterior, del Partido Socialista, no hiciera los deberes, no debe exonerar de responsabilidad al actual Gobierno del Partido Popular. Cuando hablamos de esta obra nos referimos a ella como uno de los proyectos del siglo pasado, porque parece que por él no ha pasado el tiempo. La primera vez que aparece una consignación presupuestaria relacionada con este tramo es en 1993, hace ya veinte años. Evidentemente, veinte años en el presupuesto para avanzar apenas un nueve y pico por ciento, como recordaba el señor Guillén, quiere decir que se está jugando con la paciencia de los turolenses. En el año 2000 mi antecesor como diputado de Chunta Aragonesista, José Antonio Labordeta, preguntó por el retraso en estas obras y le dijeron que estaban en estudio; en el año 2000 estaban en estudio. El año pasado yo mismo pregunté en qué situación se encontraban estas obras y me respondieron lo mismo, que estaban en estudio. Estamos sin duda ante el tramo más estudiado de la historia y son 13 kilómetros. Por favor, son solo 13 kilómetros y estamos hablando de arreglar la vieja carretera, no de desdoblarse —luego hablaré de desdoblarse—, estamos hablando de arreglar este pequeño tramo de esta carretera. Desde luego en Aragón nadie entiende que en veinte años no haya sido posible resolver cualquier problema que pudiera haber, si hay voluntad política; o tres años, yendo a la última interrupción. Tres años son más que suficientes para resolver cualquier problema, si hay voluntad política. Eso es lo que nos genera dudas en Aragón, que este Gobierno esté aprovechando los problemas técnicos, empresariales, etcétera, para retrasar *sine die* y así ahorrarse el dinero de la inversión, al menos en esta legislatura de recortes. Esa es la duda, ese es el temor que albergamos en Aragón.

Estamos en la carretera con mayor siniestralidad de la provincia de Teruel. En los últimos diez años —me estoy refiriendo al tramo completo de la N-232 sin desdoblarse entre El Burgo de Ebro y Valdealgofra—

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 337

11 de junio de 2013

Pág. 14

estamos hablando de 447 accidentes con víctimas, 40 muertos y 783 heridos —datos oficiales del Ministerio de Fomento—, es decir, siete accidentes con víctimas cada mes. Anteayer mismo murió una mujer veinte días después del accidente, aunque no sé si será incluida en las estadísticas al haber muerto con varios días de retraso. En todo caso, para la gente de Teruel, para la gente del Bajo Aragón histórico se sabe muy bien que hay una víctima mortal más y se es consciente de que transitar por esta carretera olvidada es jugarse la vida. El tramo de Monroyo es tercermundista —así lo dicen los usuarios—, es de juzgado de guardia; la gente se siente abandonada, se siente engañada; es de vergüenza. Esto es lo que dicen los vecinos, esto dicen los transportistas que tienen que pasar por ahí cada equis tiempo. Estamos hablando de seguridad vial, pero también podemos hablar de posibilidades de desarrollo y de posibilidades de vida digna en el medio rural, en comarcas del Bajo Aragón histórico, y en este caso concreto en la comarca del Matarraña. Por tanto, seguridad vial pero también desarrollo y vida digna en el medio rural.

En este sentido, he presentado dos enmiendas a la proposición no de ley del Grupo Socialista. La primera pretende actualizar la fecha. En ella se habla de los Presupuestos Generales del Estado de 2012. La iniciativa se presentó en febrero de 2012, cuando todavía no había presupuestos para ese año, pero ya estamos en 2013 y entendemos que habría que asegurar que en 2014 hubiera suficientes recursos presupuestarios para poder emprender esta obra sin mayor demora. A la segunda enmienda le damos más importancia, porque ciertamente nos preocupa lo urgente, esto es, la mejora del tramo tercermundista entre Ráfales y el límite de la provincia de Castellón, que lleva veinte años en los presupuestos sin éxito, pero lo urgente no nos debe hacer olvidar lo importante, y lo importante desde nuestro punto de vista es el desdoblamiento de toda la N-232 —repito aquí que se trata de un acuerdo unánime de las Cortes de Aragón—, desde El Burgo de Ebro hasta Alcañiz, capital del Bajo Aragón, y desde ahí hasta el Mediterráneo, completando la A-68, eje carretero entre Euskadi y País Valenciano, entre el Cantábrico y el Mediterráneo, que debe ser alternativa al eje radial que tanto daño ha hecho a la estructura territorial de la España periférica. Ojalá —concluyo con esto— podamos alcanzar un acuerdo unánime; ojalá el Partido Popular no niegue en Madrid lo que reclama en Aragón junto con el resto de fuerzas políticas y sociales. Desde luego, el objetivo de esta iniciativa así lo merece.

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

El señor **FLORES LANUZA**: Señor Guillén, en primer lugar quiero agradecerle la predisposición que ha tenido para que, sabiendo que tenía un problema a primera hora, hayamos atrasado un poco el debate de esta proposición no de ley.

Entrando en materia, en esta proposición referida al acondicionamiento de la carretera N-232, en el tramo que discurre entre el límite de la provincia de Castellón y la intersección de la carretera provincial de Ráfales, y haciendo una breve referencia a la exposición de motivos y a lo que se ha comentado aquí ya por los portavoces que me han precedido en el uso de la palabra, quiero reconocer la importancia que tiene esta actuación, la vía N-232 que, como muy bien han dicho el señor Yuste y el señor Guillén, desde hace muchos años se está intentando modernizar y además con el compromiso final de hacer la A-68 para que llegue desde Santander hasta Vinaroz. Se trata de una actuación muy importante para varias comunidades y sobre todo para la industria que se ve afectada por esta vía.

En cualquier caso, me gustaría hacer unas consideraciones. Es verdad que esta carretera tiene importancia, aunque se está hablando de ella desde hace mucho tiempo. Fue en el año 2003 cuando el Grupo Popular licitó la obra en 30 millones de euros, con la mala suerte de que quebró la empresa adjudicataria. Se volvió a adjudicar después —como se ha comentado aquí también—, en 2007, y aquí se ha hecho referencia al hecho de que se presentó un modificado por importe superior, motivo por el cual el ministerio no aceptó la obra. En cuanto a esta aclaración, señor Guillén, a mi entender no está así de claro el tema porque en septiembre de 2011 se hizo una resolución que incluía la del año 2010, dentro de la resolución del contrato por motivos de reajuste presupuestario derivado de los acuerdos de no disponibilidad del crédito adoptados por el Consejo de Ministros. Sin embargo no fue esta, fueron cientos de obras que lamentablemente tuvieron que suspenderse, pero yo no creo que fuera debido a ese modificado que superaba el 20%, sino a la mala previsión que tuvo el Gobierno en su momento y a no querer reconocer la crisis que, en esos momentos, para el Gobierno no había (**El señor Yuste Cabello: En aquel momento ya sí**), aunque realmente estaba afectando a todas esas actuaciones. En cualquier caso, el ministerio, con esa decisión, lo que quería era rescindir el contrato y para nosotros lo que han estado haciendo el Gobierno y el ministerio ha sido, sin embargo, intentar resolverlo por una vía que es la que plantean ustedes en esta

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 337

11 de junio de 2013

Pág. 15

proposición no de ley: hablar con el contratista. En este sentido, aprovechando la orden de eficiencia 3217/2010, de 17 de diciembre, se ha hablado con el contratista y se ha consultado para que se plantee un modificado con adicional cero, como así parece que se ha hecho. El último modificado entró en el ministerio el 18 de abril —hace escasamente un mes y medio— y está pendiente del informe de la Inspección General de Fomento. Una vez que tenga ese informe, que presumiblemente será favorable, se dará continuidad a las obras, y está previsto que —si están de acuerdo con ese modificado cero, tal y como se ha presentado— en este año se cumpla la anualidad que en estos momentos recogen los Presupuestos Generales del Estado. Porque aquí se ha dicho también por el señor Yuste que se incluya en el presupuesto de 2014, pero en el presupuesto de 2013 en estos momentos tenemos para esta anualidad precisamente 677.000 euros, que son, por el tiempo transcurrido desde la aprobación, los que se podrían aprovechar para que la obra continuara, que es lo que todos queremos por la importancia de la misma. En el presupuesto de 2013 hay presupuestados 5.790.000 euros para 2014, 35.349.000 euros para 2015 y los 27.160.000 euros restantes para 2016. En consecuencia, la enmienda que vamos a presentar creo que cumple claramente con lo que pretendía la proposición no de ley del Grupo Socialista y también la de Izquierda Plural, ya que nuestra enmienda propone instar a proseguir con las actuaciones que el ministerio está desarrollando en estos momentos —que son estas que les acabo de comentar—, con el objetivo de poder retomar las obras durante el año 2013 y proceder a la ejecución conforme a la programación plurianual prevista en los Presupuestos Generales del Estado. Yo también espero, como ha dicho el señor Guillén —porque lo que queremos todos es poder llegar a un acuerdo—, que respecto de esta enmienda que refleja la actuación real —ya que esta PNL tenía casi un año y medio— podamos llegar a un acuerdo para que unánimemente apoyemos el reinicio de esas obras que, lamentablemente, hasta el momento están paralizadas.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Guillén, en relación con las enmiendas que le han planteado.

El señor **GUILLÉN IZQUIERDO**: Señor presidente, si nos permite, vamos a hablar ahora para ver si podemos llegar a un texto transaccionado que presentaríamos en la Mesa.

El señor **PRESIDENTE**: Me parece muy bien.

### — **SOBRE LAS OBRAS PARA LA MEJORA DE ACCESO, DE APARCAMIENTO Y DE CONECTIVIDAD CON AUTOBUSES DE LAS NUEVAS INSTALACIONES DE ADIF PARA LAS ESTACIONES AVE DE ALICANTE Y VILLENA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/001377).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a continuación a la siguiente proposición no de ley, que trata de las obras para la mejora de acceso, de aparcamiento y de conectividad con autobuses de las nuevas instalaciones de ADIF, para las estaciones de AVE de Alicante y de Villena, de la que es autor del Grupo Parlamentario Socialista. Para defender esta iniciativa, tiene la palabra el diputado don Herick Campos Arteseros.

El señor **CAMPOS ARTESEROS**: En primer lugar, queremos mostrar la satisfacción del Grupo Socialista, del Partido Socialista Obrero Español, del PSPV-PSOE, por la llegada del AVE a partir del 18 de junio a la provincia de Alicante, tanto a la ciudad de Alicante como a Villena. Es un momento sin duda de celebración y de recuerdo de lo que se ha hecho en este último año, pero también, por qué no decirlo, de agradecer a José Luis Rodríguez Zapatero y a su Gobierno que hicieran una apuesta decidida por esta infraestructura que en 2004 nos la encontramos con una realización del 1%. Solamente se había realizado el 1%; faltaba todo lo demás: proyectos, licitaciones, adjudicaciones y realización de obra, y así se previó que en diciembre de 2012 estaría concluida. Se generó la percepción de que el Partido Socialista discriminaba a la provincia de Alicante en inversiones, pero lo cierto es que el aeropuerto y la llegada del AVE demuestran que no.

Se llega con seis meses de retraso y con mucha improvisación. Seis meses de retraso porque cuando se llegó al Gobierno se dijo: Se paran todas las licitaciones. Prueba de ello es que la licitación de la estación de Villena se saca en septiembre de 2012, como hoy mismo ha reconocido la ministra en un desayuno con empresarios. Es decir, es la política de austeridad descontrolada del Gobierno la que hace que se paralicen las obras, sumado a retrasos que había de estudios de impacto ambiental por parte de

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 337

11 de junio de 2013

Pág. 16

la Generalitat en algunos tramos. Pero, como digo, se llega con improvisación, con una situación en la que los sistemas de seguridad no están ni siquiera operativos, en la que se ponen unos trenes que no se sabe si son compatibles en los dos tramos que hay entre Madrid-Albacete y Albacete-Alicante y, por tanto, tienen que ir a 200 kilómetros por hora, y con un sistema de seguridad arcaico, con trenes comprados en 1990 y, como decimos, con una improvisación en seguridad y en los trenes. Eso provoca retrasos de billetes, que la velocidad no sea alta velocidad, que las frecuencias no sean las que tengan que ser; no ha habido promoción; la estación de Alicante está a día de hoy —de hoy— sin acabar, la estación de Villena tampoco y la conectividad no queda clara.

De la estación de Alicante son muchas las necesidades, y así lo plasma la proposición no de ley: ampliar la entrada de vehículos y de taxis, la parada de autobús urbano, las conexiones con el aeropuerto, con la estación de autobuses de la ciudad de Alicante, la parada de autobuses de servicios discrecionales —de rutas—, conexiones con Elche, Torrevieja y otros núcleos importantes de la provincia como Benidorm. Tampoco está acabada la conexión con el Tram; está hecho el túnel y todo lo demás, pero como la Generalitat no tiene capacidad presupuestaria está sin acabar; será la estación provincial pero sin conectividad, sin intermodalidad.

La estación de ADIF de Villena presenta el hecho más grave. Aquí tenemos unos planos que eran muy sencillos de realizar, era una actuación que estaba comprometida tanto por parte del Gobierno de España como de la Generalitat Valenciana. **(Muestra unos planos)**. Había un convenio que lo regulaba. Pues sepan sus señorías que no hay acceso a la estación del AVE de Villena, que hay que recorrer unos caminitos y perderse en un polígono industrial hasta llegar a una estación del AVE que ha costado más de 10 millones de euros. Si esto no es improvisación, que alguien nos explique qué es. Y es que llevan diecisiete meses en el Gobierno de España, por tanto alguna responsabilidad tendrán cuando incluso la reserva de suelo está ya realizada. Es urgente que se acometa este acceso directo desde la A-31 a la estación de Villena, más allá de aplicar también todo lo dicho anteriormente para esta misma estación. Una estación que no solamente va a dar servicio a una población media, sino que lo tiene que dar también a L'Alcoià y el Comtat, a Foia de Castalla, al Alto y Medio Vinalopó, y que también da servicio a otros municipios de Castilla-La Mancha y de la Región de Murcia. Por tanto, es grave la situación que están viviendo porque esto además puede provocar que haya menos pasajeros, menos usuarios y que después se tomen decisiones dramáticas, como recortar servicios. Por tanto, urgencia para estas actuaciones en la estación de Villena. Además, no se ha preparado una estrategia de aprovechamiento, de maximizar el efecto en materia económica, turística; no ha habido nada de trabajo con los sectores productivos de la provincia ni con los ciudadanos ni con los ayuntamientos y ahora llega y de pronto hay mil reuniones. Pero si añadimos lo que llevan de Gobierno más los seis meses de retraso, bien lo podían haber dicho.

Voy a decir unos esfuerzos a los que no queremos renunciar. No están reflejados en la proposición no de ley como tal, pero sí en la transaccional que hemos planteado al Grupo Parlamentario Popular, porque entendemos que ninguna corrección tiene que conllevar una reducción de lo que reivindicamos. Hemos planteado una transaccional que incluye aspectos tan importantes como que no renunciamos a que el AVE llegue a Elche-Crevillente en tiempo y forma, y no renunciamos a que haya una vertebración de la provincia de Alicante en materia ferroviaria y con el resto de la Comunidad Valenciana. Cabe destacar el tren por la costa, la conexión con AVE con Benidorm, Denia y Gandía, la red de cercanías... Por cierto, tengo contestaciones a preguntas parlamentarias —las tengo aquí, pero no tengo tiempo de enseñarlas— que demuestran que en toda la provincia de Alicante se han gastado 10.000 euros en cercanías el año pasado y en toda la comunidad no existe partida presupuestaria. Queremos la modernización de la red de cercanías, especialmente Xàtiva-Alcoy, y que se sigan manteniendo las líneas convencionales, servicios regionales y de cercanías. No renunciamos a la estación intermodal de Alicante. Creemos que se puede hacer.

Acabo diciendo que es una cuestión de voluntad política y de justicia, de voluntad política porque uno puede decir que no hay dinero para inversiones, pero no es el caso. El tema es que hay una inversión media por habitante de 225 euros en toda España y en la provincia de Alicante, con el Partido Popular, nos hemos quedado en 132. Si se invirtiera lo que se tiene que invertir de acuerdo con la media que se invierte en el resto de España, se podrían hacer todas estas obras que estoy diciendo. No estoy exagerando, sino diciendo que es de justicia y que se puede hacer. No estamos pidiendo ninguna barbaridad, no pedimos que se invierta menos en España, sino que decimos que se invierte mucho menos, un 53% menos, en la provincia y un 57% menos en la Comunidad Valenciana.



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 337

11 de junio de 2013

Pág. 17

Termino pidiendo que haya eficiencia, que se mejore. El PSPV-PSOE está dispuesto a ayudar al Gobierno a que se hagan todas estas actuaciones. Como digo, hemos presentado una transaccional a la enmienda del Grupo Popular que no solamente recoge esos puntos con matices ortográficos y gramaticales porque los tiempos verbales han cambiado, sino que además introduce aspectos importantes que acabo de señalar. Estoy en espera de la respuesta del Grupo Popular.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, para defender la enmienda del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra la diputada doña Macarena Montesinos.

La señora **MONTESINOS DE MIGUEL**: Los alicantinos y las alicantinas estamos de enhorabuena porque por fin tenemos el AVE, por fin el AVE va llegar a Alicante. En el recuerdo quedan tristemente esos años de Gobierno socialista que lo único que hicieron fue retrasar y no terminar de licitar ni de ejecutar el AVE. Ellos mismos nos anunciaban a bombo y platillo que el AVE llegaría en 2007 o, como muy tarde, en 2010. Pues bien, el AVE fue un proyecto que se inició bajo el Gobierno del Partido Popular en el año 2004 y se culminó con un Gobierno del Partido Popular en el año 2012. Nos encontramos además con que había tramos que estaban, como decía al principio, sin licitar y sin ejecutar. Por tanto, difícilmente el AVE hubiera llegado en los plazos que ellos decían.

Cuando el señor Campos habla de la política de austeridad descontrolada, deberían hacer un ejercicio de reflexión y ponerse colorados, porque los datos que se encontró el Gobierno del Partido Popular tanto en el Ministerio de Fomento como en ADIF son vergonzosos y vergonzantes para todos y cada uno de los españoles que con nuestros impuestos somos los que sacamos adelante este país, porque la deuda de Fomento alcanzaba 40.000 millones de euros y la de ADIF, 14.600 millones. Vivían en un país irreal, como el dinero no era de ellos, sino de todos los españoles, a gastar a espuestas con una absoluta irresponsabilidad, que es a lo que nos tienen acostumbrados.

No voy a admitir pesimismo ni agoreros con intervenciones como las que se han escuchado esta mañana. No lo voy a permitir desde mi discurso. ¿Por qué? Pues muy sencillo, porque nosotros hemos tenido en este periodo de tiempo que finalizar el tramo Albacete-Alicante, toda la parte de señalización y de seguridad. No habían licitado Almansa-Caudete ni la llegada a la ciudad de Alicante. En total, más de 130 millones de euros, que se dice pronto, para un Gobierno que solo está en el mismo desde hace año y medio. Hemos ejecutado y hemos pagado la llegada del AVE a Alicante. Eso es un mérito de todos los alicantinos y del apoyo que hemos recibido, como siempre, de un Gobierno popular.

Señor Campos, señores del Grupo Socialista, algunos de ustedes, igual que yo y que mi portavoz, han asistido esta mañana a un desayuno con la ministra Pastor, en el que no solamente estábamos los diputados, sino también los empresarios de la provincia de Alicante y de la Comunidad de Madrid, acompañados por el muy honorable presidente de la Generalidad Valenciana. Y ahí lo que se ha escuchado han sido aplausos, enhorabuenas; un rotundo éxito de lo que este Gobierno ha hecho. Me van a permitir que cite dos intervenciones muy breves, que las hemos podido leer estos días en la prensa de Alicante. Por ejemplo, el presidente de Coepa —Confederación Empresarial de la Provincia de Alicante— dice textualmente: Tenemos un proyecto que hace año y medio no sabíamos si se podría culminar y, sin embargo, se ha culminado. Decía Toni Mayor —y voy a citarle a él porque es el presidente de Hosbec, la patronal de los hosteleros de Benidorm, y el señor Campos vive y reside en la Marina Baja—: Alguien en este país ha sido serio y ha cumplido con su palabra, así que estamos de enhorabuena. Creo que eso resume perfectamente cuál ha sido el sentir no solo de los alicantinos, sino del empresariado, de toda la base y el tejido social y económico de nuestra provincia, que está de enhorabuena. Lo siento enormemente pero ustedes con sus intervenciones, con sus falsedades no van a conseguir que cale otra cosa en la sociedad, porque lo que ustedes dicen no es verdad, es absolutamente falso. Por tanto, el AVE, como decía, va a suponer un revulsivo para la economía, y no solo de la ciudad de Alicante sino de toda la provincia.

Me van a permitir que nombre algunas de las acciones que se han emprendido en cuanto a la estación del AVE. La puesta en marcha en servicio de la línea de alta velocidad coincide con la terminación de la fase segunda, sección norte, del acceso a la misma. Esta fase incluye, además de la playa de vías, andenes y nueva zona de embarque, actuaciones necesarias de urbanización del entorno, accesibilidad y estacionamiento de vehículos públicos y privados para su correcto funcionamiento, y una nueva zona de embarque de 3.500 metros cuadrados conectada con la actual estación. El nuevo aparcamiento se ubicará en los terrenos colindantes a la fachada norte de la propia estación, mejorando el acceso de los viajeros al aparcamiento, y dispondrá de una bolsa de treinta y cinco plazas aproximadamente para taxistas, para

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 337

11 de junio de 2013

Pág. 18

autobuses de servicio y discrecional; ciento setenta y tres plazas de vehículos aproximadamente, zona de estacionamiento para motocicletas y bicicletas, conexión con el actual edificio de viajeros, aparcamiento para ciento setenta plazas, parada para cincuenta taxis, dársenas para autobuses no regulares y carril de *kiss and ride*. Todo esto viene, en cierto modo, a responder a las peticiones que desde el Grupo Parlamentario Socialista se venían haciendo. Y nosotros hemos presentado una enmienda transaccional, porque entendíamos que podíamos llegar a un acuerdo, pero es absolutamente inviable después de haber leído la propuesta que ha presentado el Partido Socialista. Pero me van a permitir que ahora detalle —voy a ser muy breve, señor presidente— lo que hace referencia a la estación de Villena, porque eso sí que me parece de juzgado de guardia en cuanto a las expresiones y el discurso que se ha utilizado esta mañana. La estación del AVE se consiguió gracias al Partido Popular por la insistencia no solo del partido en la ciudad sino también de la Conselleria. Anteriormente el Partido Socialista de Villena estuvo dispuesto a renunciar a la estación del AVE a cambio de conseguir el soterramiento de las vías tradicionales. El 22 de julio de 2008, siendo alcaldesa Celia Lledó, se firma el convenio por el que se garantizaba estudiar la solución a la integración del ferrocarril en Villena y la implantación de la estación del AVE; se estudiaba. Las obras de la estación se adjudicaron el 28 de septiembre de 2012, cuatro años después. Humo con el Partido Socialista; realidad con el Partido Popular. Como decía, Zapatero firmó el convenio con la entonces alcaldesa de Villena y desde luego no se adjudicó absolutamente nada. Insisto, el 28 de septiembre de 2012. Por tanto, gracias al Gobierno del Partido Popular hoy hay una estación del AVE en Villena. La estación —y termino ya— se encuentra alejada del casco urbano, en una zona rural; curiosamente, la ubicación fue decisión del Gobierno de Zapatero, no del Gobierno popular ni a recomendación e instancias del Gobierno municipal popular. Esto para que vayamos entendiendo cómo se están diciendo aquí esta mañana las cosas y qué empleo se está dando al lenguaje. En la legislatura pasada, gobernando el PSOE en Madrid, el PSOE local, que no gobernaba en el Ayuntamiento de Villena sino que estaba entonces en la oposición, exigía que esos accesos que hoy piden los realizara el Ayuntamiento de Villena. Curiosamente, hemos cambiado el discurso porque hoy al Ayuntamiento de Villena lo sostiene un tripartito. Se les debía caer la cara de vergüenza. Desde luego, yo no voy a consentir que se empañe algo tan importante como es la llegada del AVE a Alicante y el éxito para todo el tejido empresarial y todos los ciudadanos de nuestra provincia. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Para fijar posición en relación con esta iniciativa, por el Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural, tiene la palabra el señor Sixto Iglesias.

El señor **SIXTO IGLESIAS**: A mi grupo le extraña tanta sobreescenificación cuando ambos partidos, el Partido Popular y el Partido Socialista, comparten un modelo de ferrocarril en el conjunto del Estado, que es el que finalmente se ha impuesto, que es el modelo de alta velocidad, que se está desarrollando y que está llegando hasta donde llega; de hecho, llegará por fin a Alicante después de no se sabe los meses de incertidumbre sobre si llegaría para fiestas, antes de fiestas o si llegaría en algún momento. El grupo que represento sí tiene un modelo de ferrocarril diferente. Nosotros no apostamos por supeditar todo a construir kilómetros y kilómetros de AVE. De hecho, en el caso de Alicante nos parece de juzgado de guardia que llegue el AVE a Alicante, que se soterren las vías, que no se hayan considerado otras posibilidades como la propuesta que hacían muchos colectivos sociales de la ciudad de Alicante de retranquear la estación, no gastarse la pila de millones que ha costado hacer el acceso subterráneo y haber construido una estación intermodal, que ya estaría hecha y solucionados buena parte de los problemas que hay ahora mismo. Ese modelo, que es el que se ha desarrollado y el que desarrollan Partido Popular y Partido Socialista, a pesar de las trifulcas que tengan entre los dos, es el que mantiene una vía simple sin electrificar entre Alicante y Murcia, el que mantiene sin accesos ferroviarios al aeropuerto de El Altet, el que ha construido una macro terminal en el aeropuerto de El Altet, pero al mismo tiempo tiene un único carril para el acceso. Es decir, es un modelo que desde mi grupo político consideramos que no es el adecuado porque lo que consigue es que se pueda llegar muy rápido desde Madrid hasta Alicante —no ahora mismo desde Valencia hasta Alicante— pero, eso sí, incrementando el precio de los billetes en un 60%. Eso, la mayoría de los ciudadanos no lo pueden asumir. Mientras tanto, los trabajadores y trabajadoras tienen que seguir yendo en unos transportes de cercanías que necesitan muchísima más inversión de la que, como ha dicho el señor Campos antes, se está dedicando en los Presupuestos Generales del Estado. Es necesario invertir más en cercanías. Además, desde mi grupo político queremos recordar que esta obra que se ha realizado para el acceso del ferrocarril a Alicante ha supuesto la pérdida de importantes elementos patrimoniales, y queremos recordar la fuente de Fontcalent o los silos de San

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 337

11 de junio de 2013

Pág. 19

Blas. En todo caso, se ha gastado mucho dinero en volver a colocar la estación al lado de la antigua, no se ha pensado en nuevos modelos y al final lo que se ha conseguido es no tener una estación intermodal y que el AVE llegue hasta Alicante muy rápido pero que desde ahí la conexión con el resto de puntos de la ciudad, con otras comarcas y con otras partes de las comarcas del sur del País Valenciano sea sumamente complicado. Porque no compartimos ese modelo, que sí comparten los dos partidos mayoritarios, vamos a abstenernos en esta proposición.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Campos.

El señor **CAMPOS ARTESEROS**: Señor presidente, le pediría que por alusiones pudiera tener algún minuto, dado que le ha dado dos minutos más a la portavoz del Partido Popular, que no le correspondían. Si usted considera que no, será que no, pero le ha dado un minuto y cuarenta segundos de más a la portavoz, mientras que yo me he ajustado al tiempo.

El señor **PRESIDENTE**: Si usted hubiese necesitado un poco más de tiempo, yo se lo hubiese dado con mucho gusto. Y no se ha excedido en ese tiempo.

El señor **CAMPOS ARTESEROS**: Perdona, un minuto y cuarenta segundos.  
Y si usted considera que decir que mi intervención es agorera no son alusiones...

El señor **PRESIDENTE**: Alusiones aquí las hay constantemente. Es lo propio de un debate.

El señor **CAMPOS ARTESEROS**: Llámame agorero...

En fin, yo mantengo la oferta de transaccional al Grupo Popular por cuanto la enmienda que me proponen es recortar lo que proponemos y, por tanto, no lo aceptamos. Esperamos que acepte esa transaccional. En cualquier caso, la paso al resto de los grupos por si la quieren ver.

### — SOBRE EL IMPULSO AL MODELO DE LAS CIUDADES INTELIGENTES EN ESPAÑA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/001442).

El señor **PRESIDENTE**: Continuamos con la tramitación de la proposición no de ley sobre el impulso al modelo de las ciudades inteligentes en España. Es una iniciativa del Grupo Parlamentario Popular y la va a defender el diputado don Teodoro García Egea.

El señor **GARCÍA EGEEA**: El Grupo Parlamentario Popular presenta esta proposición no de ley por varias razones. La primera y principal es que el ciudadano debe ser el centro de todas las políticas que se impulsan desde este Parlamento y en consecuencia las ciudades del futuro deben adaptarse a las necesidades del ciudadano en todos los ámbitos: gobierno abierto, eficiencia energética, promoción de las TIC, hogar digital, sensorización y mejores servicios públicos. Este nuevo enfoque está basado en un hecho bien conocido por todos, y es que el siglo XXI está llamado a ser, entre otras cosas, el siglo de las ciudades. Muchos estudios prevén que en el año 2050, el 75% de la población se haga urbana y muchas de las principales ciudades que hoy conocemos cuenten con poblaciones de más de 10 millones de habitantes. La ciudad del futuro en este panorama debe tener capacidad de adaptación, versatilidad e integrar en sus desarrollos el concepto *smart* en todas sus vertientes. La configuración de las ciudades tiene, como saben, una gran influencia en el desarrollo económico y social de las naciones. Por ello, en este Parlamento debemos fomentar, impulsar y apoyar todas aquellas medidas que adopte el Gobierno para dotar de un desarrollo inteligente y sostenible a nuestras ciudades. Dotar de inteligencia a las ciudades nos permitirá optimizar los recursos que se consumen en ellas. No en vano las ciudades son grandes centros de consumo de recursos ya que ocupan un 2% del planeta pero representan entre un 60% y un 80% del consumo de energía y el 75% de las emisiones totales de dióxido de carbono. Si conseguimos hacer de nuestras ciudades espacios en los que ofrecer nuevos y mejores servicios basados en la eficiencia y en la sostenibilidad, si conseguimos hacer de nuestras ciudades lugares en los que las inversiones en capital humano y social y en infraestructuras de comunicación fomentan precisamente un desarrollo económico sostenible y propician una elevada calidad de vida, y si conseguimos hacer de nuestras ciudades auténticas plataformas digitales en las que facilitar la transición hacia un comportamiento más sostenible, permitiendo que la construcción del futuro se realice entre todos —usuarios, empresas y Administración— estaremos en el camino de lo que hoy mi grupo pretende con esta proposición no de ley.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 337

11 de junio de 2013

Pág. 20

El nuevo programa operativo europeo, los fondos disponibles en el programa Horizonte 2020, las estrategias de especialización inteligente y los fondos destinados a innovación y a aumento de competitividad deben servir de palanca para dotar de inteligencia a nuestras ciudades y aprovechar al máximo los recursos públicos derivados de esta mejora de los procesos. Una colaboración estrecha de la Administración pública con la empresa al servicio del ciudadano —olvidense de dogmas sobre lo privado y lo público, es necesario colaborar para construir el futuro— es lo que nos va a permitir desarrollar la innovación, la productividad, la flexibilidad laboral, la movilidad potenciando un transporte sostenible, las infraestructuras TIC, la protección ambiental, la gestión de los recursos sostenibles y la reducción de los contaminantes, pasando también por mejorar los canales de participación ciudadana, la integración social, la formación, las facilidades educativas, el gobierno electrónico y la transparencia en la gestión. Es el Gobierno de España el que debe impulsar, supervisar, dirigir y coordinar el desarrollo conjunto y complementario de las ciudades inteligentes en todo el territorio nacional. Nada puede quedar a la improvisación; todo debe estar supervisado y coordinado para sacar el máximo partido posible a la colaboración público-privada cuando hablamos de ciudades inteligentes. Si conseguimos que las ciudades se desarrollen de forma ordenada, en línea con lo que está haciendo hoy el Gobierno del presidente Rajoy, habremos hecho un gran servicio a los ciudadanos como un eslabón importante de esa cadena del servicio público al ciudadano. En este sentido esta proposición no de ley insta a desarrollar la ley de rehabilitación, regeneración y renovación urbana que contiene nuevas reglas para el modelo urbanístico español y para que este transite hacia nuevas metas más sostenibles, más competitivas y más eficientes, todas ellas en el seno de las ciudades ya construidas. Este proyecto se alinea perfectamente con esos objetivos de ciudades inteligentes tal y como se conciben en la Unión Europea. Pero, además, recordemos que el 5 de abril de 2013 el Consejo de Ministros ha aprobado el Real Decreto 233/2013, por el que se aprueba el nuevo Plan estatal de fomento del alquiler de vivienda, la rehabilitación edificatoria y la regeneración y renovación urbana 2013-2016. En este real decreto se encuentra precisamente un programa de proyecto piloto y laboratorio de ideas para el fomento de ciudades sostenibles y competitivas que resulta novedoso tanto en su concepción como en el efecto de innovación y demostración que persigue, ya que —y en línea con esta proposición no de ley— se dirige a impulsar proyectos capaces de generar una especial visibilidad e impacto sobre las potencialidades que pueden generar las operaciones de rehabilitación edificatoria, regeneración y renovación urbanas o aquellas otras que resulten particularmente innovadoras.

Como diputados, señorías, estamos obligados a crear e impulsar las condiciones necesarias para que nuestras ciudades sean más eficaces y eficientes en el uso de los recursos disponibles y más transparentes a los ciudadanos. Con esta proposición no de ley pedimos al Gobierno que intensifique la promoción y desarrollo de nuevos conocimientos, avances tecnológicos, proyectos piloto y colaboraciones público-privadas siempre que estén orientados a mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y a ofrecer servicios públicos inteligentes y más eficaces. Al mismo tiempo, creemos que es necesario seguir fomentando la investigación y el uso de las nuevas tecnologías que posibiliten el desarrollo y la innovación desde un punto de vista municipal, con la ciudad como agente promotor de la innovación. Es posible encontrar —y muchos de ustedes ya lo sabrán— experiencias en nuestro territorio nacional con muy buenos resultados, como es el caso de SmartSantander, como es el caso de Sevilla, como es el caso de Málaga o como también es el caso de Galicia. También en la Región de Murcia, de donde yo procedo, el Gobierno de Ramón Luis Valcárcel trabaja intensamente para desarrollar una estrategia de especialización inteligente que oriente el desarrollo de las ciudades hacia una vertiente más sostenible. El objetivo principal de estas estrategias está basado en impulsar los avances tecnológicos y proyectos desarrollados por las ciudades, así como en atraer de información y favorecer su transformación en conocimiento que permita la transformación de los sectores tradicionales hacia modelos basados en el conocimiento y en el capital humano.

Algunos en esta sala, como nos tienen acostumbrados cada vez que el Grupo Parlamentario Popular presenta alguna proposición no de ley en alguna materia interesante como es esta, para rehuir el debate dirán que queda mucho por hacer, que esta proposición no es de su agrado utilizando cualquier excusa e, incluso, como han dicho en alguna otra ocasión, que no comparten parte de su contenido quizá por absurdos prejuicios ideológicos que están superados ya por el paso del tiempo, por aquello que he comentado de la colaboración público-privada y que en el pasado se me echó en cara. En algún debate anterior alguno de ustedes se mostró contrario. Si alguien va a votar en contra o se va a abstener, me hubiera gustado que hubieran presentado algún tipo de alternativa, algún tipo de enmienda o que hubieran

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 337

11 de junio de 2013

Pág. 21

hablado con nuestro grupo para poder consensuar una proposición no de ley al servicio de los ciudadanos. Sin embargo, como no ha sido así y nadie ha hablado con nosotros, creo que por responsabilidad todos los grupos políticos debemos apoyar esta iniciativa y hacer un seguimiento serio, riguroso y no populista —sé que es mucho pedir— de las buenas iniciativas que el Gobierno está impulsando en esta materia. Desde el Grupo Parlamentario Popular proponemos hoy que este Parlamento inste, apoye y respalde al Gobierno de la nación para que a través de los departamentos competentes —Ministerio de Fomento, Ministerio de Industria y cualquier otro ministerio que tenga que ver en el desarrollo de las ciudades inteligentes— siga trabajando en la construcción de las ciudades del futuro de España.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, para fijar posiciones, en primer lugar por el Grupo Parlamentario IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural, tiene la palabra la diputada doña Ascensión de las Heras.

La señora **DE LAS HERAS LADERA**: En primer lugar, quiero decirle al portavoz del Grupo Parlamentario Popular que no hemos hecho enmienda porque esta proposición no de ley no nos parecía enmendable por ningún sitio. Estamos en las antípodas de los planteamientos que hace. Las ciudades del futuro, más que las ciudades ideales y felices que pretenden vendernos desde el Grupo Parlamentario Popular, teniendo en cuenta la situación real de hoy —el futuro se hace hoy—, nos precipitan a un futuro más cercano a la realidad expuesta por George Miller en su película *Mad Max* o a la que nos muestran los hermanos Wachowski en *Matrix*. Este es el escenario: un futuro insostenible donde la escasez de recursos fósiles y las desigualdades sociales plantean una sociedad desmoronada y cruel y/o totalmente esclavizada y dependiente con respecto a la tecnología. Esto es lo que muestran estos filmes y creo que podríamos llegar a eso si seguimos en esta deriva.

A finales del siglo XX unos 3.000 millones de personas ya residían en núcleos urbanos metropolitanos; ochenta de estas ciudades superaban los 10 millones de habitantes y cinco, los 20 millones. Ramón Fernández Durán en su libro *El Antropoceno: la crisis ecológica se hace mundial*, cuya lectura recomiendo al portavoz del Grupo Parlamentario Popular porque le resultará interesante y le enriquecerá, nos dice textualmente: Estos monstruos urbanos metropolitanos ocupan ya una extensión del 2% del territorio emergido mundial, una cifra impresionante para cuya construcción —infraestructuras, edificios, etcétera— ha sido preciso un movimiento de materiales sin precedentes y la necesidad constante del traslado de estos materiales con un alto impacto territorial en los lugares de extracción y un elevado consumo energético —acero, aluminio, cemento, vidrio, plástico, petróleo—, con el consiguiente expolio y la pobreza generada en esos territorios. Y llega, después de una tesis muy elaborada, a la conclusión de que hemos pasado del Holoceno al Antropoceno con la transformación de la corteza terrestre. El oro negro ha sido uno de los principales impulsores de este tipo de ciudades. Según todos los estudios, el pico de petróleo es un hecho, una realidad, y las reservas acabarán precisamente alrededor de 2050, fecha que plantea la proposición no de ley como la del mundo totalmente urbano, estupendo y feliz. No podemos compartir esto: intentar vender las ventajas de las ciudades inteligentes bajo falsas premisas como son la eficiencia, la sostenibilidad, la participación ciudadana. Por cierto, luego ustedes en la proposición no de ley cambian a los ciudadanos por usuarios, y esto no es baladí, tiene un significado muy explícito dentro de los dogmas neoliberales. Tampoco se especifica el verdadero cometido y funcionamiento de esas ciudades. Se deja al albur de todas estas palabras bonitas. Utilizan términos como transparencia y eficiencia en los servicios a través de redes de comunicación, mientras el Partido Popular en su Gobierno procede a implantar una ley que va a llevar a cabo con un modelo de ciudad totalmente recentralizado y privatizado, cambiando derechos por negocio, que es la reforma de la Administración local. Se pretende además concentrar el poder también a través de la información, abriendo una brecha que es absolutamente insalvable entre las estructuras de poder y los verdaderos problemas locales. El acceso a la información será selectivo. Eso es lo que ustedes plantean, y solamente estará disponible para unos pocos, mientras los pobres no podrán dotarse de la tecnología como instrumento de acceso ni tampoco como instrumento de participación. Entretanto, la segunda piel del planeta se llena de chatarra informática. Este es su modelo. Eso sí —lo ha dicho el portavoz del Grupo Popular—, las multinacionales de las telecomunicaciones harán negocios espectaculares. Telefónica Digital y Telecom Italia ya fueron propulsoras de este maravilloso neoliberal invento. La Comisión de Industria, Energía y Turismo, donde se ha tratado este tema, ya planteó que se harían grandes evoluciones y avances en unos ejes estratégicos que tendrían que ver con semánticas e indicadores, infraestructuras, movilidad, energía, gobierno, medio ambiente y destinos turísticos, sin definirlo, con muy bellas palabras pero llevándonos a un futuro absolutamente injusto. La apuesta por las ciudades amables, solidarias y justas donde se prioricen las necesidades de las personas y sus relaciones

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 337

11 de junio de 2013

Pág. 22

humanas; ciudades de ciudadanos, ciudades democráticas y comprometidas con la naturaleza y su conservación; ciudadanos críticos y constructivos: esa es la posición política inteligente, no lo tienen que ser las ciudades. **(La señora Sánchez Robles pide la palabra).**

El señor **PRESIDENTE**: Me ha pedido la palabra la portavoz del Grupo Parlamentario Vasco para fijar posición. Tiene la palabra doña Isabel Sánchez.

La señora **SÁNCHEZ ROBLES**: No es exactamente para fijar posición. Al hilo de esta proposición me ha parecido oportuno invitar a sus señorías a que sigan la Cumbre Mundial de Alcaldes, que se celebra esta semana en Bilbao y que precisamente tratará sobre estas cuestiones. Saben ustedes que Bilbao es una ciudad reconocida internacionalmente con numerosos premios y que es uno de los modelos a seguir por otras ciudades en proceso de transformación y regeneración. Está, por tanto, muy vinculado a esta proposición no de ley. Síganlo con atención, seguro que será de su interés.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias por la información sobre la tan bien gestionada ciudad de Bilbao.

Tiene la palabra a continuación, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista, la señora Iglesias.

La señora **IGLESIAS SANTIAGO**: Diría buenos días a todos menos al ponente del Grupo Parlamentario Popular porque, la verdad, trae una proposición no de ley buscando el acuerdo de los grupos parlamentarios y en su intervención, más que buscar el acuerdo, parece que ha pretendido buscar el disenso; ha buscado los puntos de confrontación y enfrentamiento durante su intervención más que la posibilidad de que en este documento, como grupo proponente, pudiésemos llegar a algún tipo de entendimiento. En cualquier caso, buenos días también al ponente del Grupo Parlamentario Popular.

Se ha puesto el ejemplo de algunas ciudades y ahora nos han mencionado la cumbre que se celebrará dentro de unos días en Bilbao. Para que no se olvide y también quede constancia quiero felicitar la iniciativa de otros ayuntamientos y municipios que no ha mencionado el ponente del Grupo Parlamentario Popular, que hace pocos días desarrollaron también jornadas y que tienen iniciativas en este sentido, como el Ayuntamiento de Zaragoza, uno de los más comprometidos en el desarrollo de las ciudades inteligentes. No sé si Murcia es hoy precisamente el mejor ejemplo de *smart city* o de región que apuesta por el modelo inteligente y transparente, justamente hoy que hay una nueva intervención de la UCO, que parece que tiene presencia permanente en Murcia. No sé si es el mejor ejemplo de transparencia. En cualquier caso, estaría bien recordar a qué se refiere el concepto de *smart city* y esta proposición. No hemos querido hacer ningún tipo de enmienda ni de transaccional con el grupo proponente no solo porque no se hayan dirigido a nosotros, sino porque en la parte propositiva de esta iniciativa, de esta propuesta de impulso no se dice absolutamente nada. Habla de fomentar la implicación de los municipios españoles en experiencias —cosa que ya hacen los municipios españoles en función de su tamaño—, pero no sé cómo lo pretende fomentar, no define nada en ese sentido, y habla de seguir impulsando —si es que se estuviera ya impulsando— experiencias piloto de ciudades inteligentes, pero la realidad es que no hay ningún compromiso ni actuación del Gobierno de España o de este Parlamento en esa dirección. Luego, no sabemos muy bien a qué se refiere la propuesta de impulso del Grupo Popular, más allá de rellenar el orden del día. De las cosas que debería contemplar una *smart city* o el concepto de Gobierno inteligente, de ciudades inteligentes, sí que veremos algunas cosas en esta Comisión. Se refiere, por ejemplo, al transporte inteligente y ahora vamos a ver una proposición no de ley relacionada justamente con un plan de racionalización ferroviaria, que tiene de todo menos inteligencia y que a la hora de desarrollarse valora muchas cuestiones que no están precisamente en la lógica del concepto de *smart city*, como por ejemplo tener en cuenta solo los tiempos de cadencia, los rendimientos económicos y el número de viajeros, sin tener en cuenta medidas ambientales en su desarrollo. No hay nada de transporte inteligente en la proposición no de ley que veremos a continuación. El concepto *smart city* se refiere a la participación ciudadana, cuando está claro, y lo vemos cada día, que el Gobierno participativo muere en la mayoría absoluta, todos los días muere el concepto de participación ciudadana e incluso el concepto de participación parlamentaria. El concepto de *smart city* se refiere a la accesibilidad a la información y conectividad, en un país en el que nada se hace porque las conectividades no sean las más costosas para los ciudadanos. Sobre todo trata de sostenibilidad urbana, justo un par de semanas después de que hayamos visto que no existe un compromiso real con la sostenibilidad urbana, cuando hemos desaprovechado una iniciativa legislativa para hablar, diseñar y pensar en modelos de ciudad como ha sido el trámite de la ley de

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 337

11 de junio de 2013

Pág. 23

rehabilitación, regeneración y renovación urbana, que en este momento está en el Senado; cuando el gran logro, el gran avance de dicha ley va a ser el aumento de la edificabilidad en los núcleos urbanos y la creación y consolidación de cascos urbanos excluyentes, en vez de apostar justamente por estas ideas de sostenibilidad; cuando hemos perdido la oportunidad de crear y apostar por el empleo verde. Les haría algunas preguntas. ¿Están dispuestos a aplicar medidas de *smart city* en la eficiencia energética de edificios públicos, a que todo el patrimonio del Estado lo metamos dentro de estas iniciativas de sostenibilidad, como marcan las directivas o las recomendaciones europeas? ¿O simplemente hacemos propuestas de impulso que no dicen nada? Lo que también es inteligente es la convivencia en el ámbito rural y no estaría de más que, en ese sentido, aplicáramos algo. Recortar no es *smart*, recortar no es inteligente. El concepto de *smart* no se aplica a eso ni se está aplicando a la gestión de la economía, de la movilidad, del medio ambiente, de la ciudadanía, de la convivencia o de la gobernanza, que son los seis puntos que definen la idea de *smart city*.

Para terminar, simplemente quiero decir que animamos al Grupo Popular, si quiere, o a cualquier otro grupo, a que presente una propuesta de impulso, una PNL para aplicar el concepto *smart* a la gestión del Gobierno, porque es la gran ausencia que vemos en una proposición de ley que no dice absolutamente nada ni se compromete absolutamente a nada.

### — POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A ADOPTAR LA QUINTA LIBERTAD EN LOS TRATADOS INTERNACIONALES DE AVIACIÓN CIVIL. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ). (Número de expediente 161/001569).

El señor **PRESIDENTE**: Es el momento de advertir que no antes de la una y cuarto tendrán lugar las votaciones; más bien creo que con tendencia a la una y media, pero vamos a decir que no antes de la una y cuarto.

Pasamos a debatir la proposición no de ley por la que se insta al Gobierno a adoptar la quinta libertad en los tratados internacionales de aviación civil, presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), que va a defender el diputado don Jordi Xuclà, que tiene la palabra.

El señor **XUCLÀ I COSTA**: Paso a defender esta iniciativa vinculada con el derecho de la aviación civil, concretamente con el Convenio de Aviación Civil de Chicago de 1944. Esta Comisión de Fomento tiene la virtud de que cuando uno está aquí escucha y aprende bastante sobre geografía del conjunto de España y, a veces, también puede hacer, incluso, una incursión en temas de derecho internacional, que es el objeto de esta iniciativa, el derecho de la aviación civil, que es un derecho del siglo XX, un derecho reciente, con un gran convenio por el que nos regimos, el convenio de Chicago del año 1944; como también, por ejemplo, el derecho del mar, que es un derecho relativamente reciente y aún con algunos aspectos por afrontar.

Quiero señalar que esta iniciativa la hemos presentado a la vez en la Comisión de Asuntos Exteriores y en la Comisión de Fomento ya que afecta plenamente a los dos ámbitos. La firma de convenios internacionales es una competencia, evidentemente, de la política exterior, pero el objeto, la sustancia, el propósito de esta iniciativa básicamente tiene que ver con las rutas internacionales y, por tanto, es materia de fomento. Por ello nos parecía apropiado el posible aval de las dos comisiones para ir trabajando e impulsando la liberalización de la quinta libertad. Durante mi exposición les voy a hablar básicamente de estos dos conceptos, la liberalización de las rutas aéreas internacionales y la incorporación de esta liberalización de las rutas aéreas internacionales como un evidente factor de competitividad a favor de la dinamización de la economía en muchos sectores, especialmente en el turismo que, como ustedes saben, es el primer sector económico en España y que no tiene que ser el único al que prestemos atención, pero a las puertas de la nueva temporada turística es bueno recordar que tenemos algún margen de crecimiento trabajando bien, por ejemplo, en un incremento de la adopción en los convenios internacionales de aviación civil de la quinta libertad.

Les voy a describir un poquito qué es la quinta libertad. El convenio de Chicago contempla hasta ocho libertades, y la quinta libertad es aquella que, por acuerdo de los Estados, permite a los países, en este caso permitiría a España, a los aeropuertos españoles, a cuantos más mejor, que estos aeropuertos tengan el derecho a tomar y desembarcar pasajeros, correo o carga como destino o como punto intermedio—este es el factor relevante— procedentes de terceros Estados. Les voy a poner algunos ejemplos prácticos. Ustedes saben que España es un país que tiene una muy buena oferta de vuelos a América Latina. Muchos estados europeos vuelan hasta un gran *hub*, que es el *hub* básicamente de Madrid, para

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 337

11 de junio de 2013

Pág. 24

proyectarse a América Latina, pero hay un mercado emergente importante, como es el mercado asiático, que cada vez más contempla la posibilidad de hacer rutas que salten de Asia a Europa, que paren en alguna ciudad, en algún aeropuerto europeo y que después continúen hacia Asia. Pues bien, aquí hay una legítima lucha de competitividad y de liberalización para decidir qué aeropuerto y qué Estado europeo es el que capta esta posibilidad de la escala del punto de bajada de pasajeros, de correo o de carga en un vuelo con destino a terceros países.

Señorías, los convenios que hasta el momento ha firmado el Estado español en muy pocos casos incorporan la quinta libertad. En algunos casos se ha tenido que negociar posteriormente un protocolo para incorporar esta quinta libertad y en otros incluso se ha limitado el número de frecuencias de utilización de esta quinta libertad. Nosotros somos partidarios de la máxima apertura y de la máxima liberalización. Les puedo poner un ejemplo, hay un vuelo Singapur-Barcelona, Barcelona-Sao Paulo, pero esta es la excepción. Y no les estoy hablando solo de Barcelona; si ustedes repasan la geografía española esta quinta libertad puede ser muy interesante por ejemplo para los aeropuertos canarios, ya que pueden ser lugar de parada en un vuelo hacia América Latina porque América del Norte está notablemente copado por otras líneas y otras ofertas. Esto tiene una gran potencialidad a favor del turismo porque en estas frecuencias siempre en los puntos intermedios se produce una incorporación de nuevos turistas hacia el destino final o algunos turistas que se quedan en ese punto intermedio.

Señorías, además del factor de dinamización de este primer sector económico que es el turismo, tenemos que considerar el sector de la aviación civil y preguntarnos si esto es bueno para la aviación civil y para las compañías que operan en los aeropuertos españoles. Hay distintas aproximaciones a esta realidad. Por una parte están las compañías de *low cost*, que básicamente no utilizarían la quinta libertad porque hacen recorridos de una distancia menor, y por otra parte, hay compañías de las grandes alianzas que también están muy interesadas en esta quinta libertad. Ustedes saben que muchas de las compañías que operan —tenemos que hacer referencias a las compañías con su marca porque se han terminado las compañías de bandera, las compañías públicas— son privadas que se encuentran incorporadas en alianzas, y estoy pensando en las tres grandes alianzas. Tenemos que trabajar para que estas tres grandes alianzas aterricen en España y no en Alemania, para que conviertan a España y a los aeropuertos españoles en un *hub* destacado en su proyección en los vuelos hacia América o de América hacia Asia. Después, dentro del marco aeroportuario español, ya discutiremos, dentro de unos criterios de racionalidad, quién aterriza en Madrid, quién aterriza en Barcelona, quién aterriza en Canarias o en otros aeropuertos. Lo importante es abrir las puertas, lo importante, a través de esta medida, es hacer una contribución para la reactivación económica. La reactivación económica no nos caerá del cielo sino que será más fácil y llegará más pronto si adoptamos algunas medidas para atraer algunas inversiones, como es muy buena inversión la incorporación de la quinta libertad.

Por todo lo anteriormente expuesto, sometemos a consideración de esta Comisión de Fomento esta proposición no de ley, que tiene dos puntos. Un primer punto en el que se insta al Gobierno a incorporar en la negociación de los tratados internacionales de aviación civil de España con terceros países la quinta libertad del aire para el mejor desarrollo económico y la libre competencia en los territorios donde haya aeropuertos y la creación de nuevas rutas comerciales que promuevan el turismo y la actividad empresarial. Y un segundo punto en el que se insta al Gobierno a revisar los tratados y convenios firmados anteriormente relativos a la aviación civil y comercial en un periodo máximo de dos años, con el objetivo de incorporar la quinta libertad del Convenio sobre Aviación Civil internacional de Chicago de 1944.

Señorías, a esta proposición no de ley de nuestro grupo se han presentado dos enmiendas, una del Grupo Parlamentario Socialista y otra del Grupo Parlamentario Popular. La del Grupo Parlamentario Popular es de modificación y va en la línea de aquello que ya discutimos en la Comisión de Asuntos Exteriores, con lo cual expreso mi predisposición absoluta a la misma. Respecto a la del Grupo Socialista, nosotros somos muy partidarios de la referencia a que estas negociaciones se produzcan en el marco de la Unión Europea. Esto está bien, pero al final, dentro de la lealtad europea, tendremos que intentar que esta quinta libertad se aplique en España más que en otros países de la Unión Europea. En cambio, en el punto dos, cuando habla de reciprocidad, nosotros no somos partidarios de firmar solo cuando se aplique la reciprocidad, porque si algún Estado tercero o alguna compañía aérea de un Estado tercero tiene el deseo de aterrizar en España no tenemos que esperar a que también se aplique la reciprocidad con el Estado tercero. En todo caso, espero que sea posible el acuerdo de la transacción con los grupos que han presentado enmiendas.



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 337

11 de junio de 2013

Pág. 25

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el diputado don Román Ruiz.

El señor **RUIZ LLAMAS**: Señor Xuclà, la presentación de nuestra enmienda va en la línea de lo aprobado —usted lo ha dicho— en la Comisión de Asuntos Exteriores el 8 de mayo. Nuestro grupo quiere remarcar que en un contexto de crisis como el actual se debe ser muy prudente en la toma de decisiones que de alguna manera pudieran agravar las actuales dificultades del sector en nuestro país, con compañías con ERE, como usted conoce. Es más, en cuanto a la quinta libertad, cuando Spanir operaba en el aeropuerto de El Prat se oponía a este tema porque evidentemente le perjudicaba. Quiero decir con esto que la liberalización tiene que ver con el modelo. El Gobierno socialista en su momento presentó un modelo descentralizado e individualizado por aeropuertos precisamente para lograr nuevas rutas en un contexto europeo donde estos acuerdos de la quinta libertad existen en muy pocos países, ya que se trata de acuerdos con terceros y prácticamente de reciprocidad.

Como usted ha dicho, España está entre los tres principales destinos turísticos del mundo tanto por llegadas de turistas como por gasto, y es de primordial importancia que nuestras líneas nacionales puedan competir y que además lo puedan hacer en igualdad de condiciones, que sean fuertes y potentes, y que las grandes inversiones que se han hecho en nuestro país no sean aprovechadas por líneas foráneas. La libertad está muy bien siempre y cuando no perjudique a la economía de nuestro país. Por tanto, el necesario paso de continuar impulsando un modelo eficiente y competitivo de nuestro sistema aeroportuario en el marco de la Unión Europea, no debería dejar de lado las grandes dificultades que con la actual crisis está atravesando el sector.

Según estudios realizados, en el año 2013 un negocio que mantiene la competitividad global del mundo solo tendrá un margen de beneficios del 1,3, y en Europa la situación es muchísimo más precaria ya que se prevén fuertes pérdidas que, si nos centramos solo en las aerolíneas, podrían llegar a los 1.500 millones de euros, según la Asociación de Aerolíneas Europeas. Es decir, estamos en un momento de mucha dificultad y ante esto la Unión Europea está optando por un modelo de llegar a acuerdos, sí, pero *piano, piano si va lontano*.

En nuestro país esto se agrava de forma importante, y aquí tengo que hacer una crítica al Partido Popular. Una de las cosas que llevan a la liberalización, a la competitividad, es el tema de los costes, en Europa y en todo el mundo, y en nuestro país esto se agrava de forma importante debido a que el Gobierno del Partido Popular elevó el pasado año 2012 las tasas aeroportuarias un 28% de media, y en Madrid y Barcelona un 50%, sin consultar al sector. En enero de 2013 ha vuelto a subirlas 5 puntos por encima de la inflación, es decir, se trata de un aumento del 8,5%, con la consiguiente queja justificada de las compañías, que han indicado que ello reducirá de forma importante la llegada de turistas por medios aéreos, ya que los costes de estas subidas suponen para la economía española hasta un total de más de 1.600 millones de euros de posibles pérdidas. Les tengo que decir que en el año 2012 el aeropuerto de El Prat tuvo 35 millones de viajeros —en este caso creció un 2,2%— y Barajas —serían los dos grandes aeropuertos que podrían entrar por su potencial dentro de la quinta libertad— 45 millones, un 9% menos de tránsito, y Palma prácticamente se mantuvo estable en los 22 millones. Hasta mayo de este año 2013 esta tendencia se ha incrementado: El Prat ha crecido un 2%, Barajas ha bajado un 14% y el aeropuerto de Palma lo ha hecho en un 6%. En este contexto lo fundamental es el mantenimiento de los puestos de trabajo y de la viabilidad de las compañías de nuestro país, que ya han tenido que acometer importantes reducciones de plantilla como consecuencia de los flujos; cosas dramáticas, como los 1.800 trabajadores en el ERE de Iberia. Por tanto, para el crecimiento y desarrollo de nuestra industria, en estos momentos no lo creemos oportuno. En todo caso, tendría que ser un acuerdo con la Unión Europea. En cuanto a pedir de manera generalizada la quinta libertad a compañías de países no comunitarios que transporten viajeros a España y otros países, en este momento, si no se hace dentro de un proceso liberalizador con Europa, no lo creemos posible.

Nuestra enmienda va en la línea de continuar impulsando en el marco de la Unión Europea los tratados internacionales en el sector del transporte aéreo que fomenten el desarrollo económico y la libre competencia que nos permita abrir nuevas rutas comerciales, pero al mismo tiempo que la apertura de estas conectividades tenga en cuenta un principio de reciprocidad; esto nos lo está pidiendo el sector en general. Además, hay otro elemento que son los costes. Por ejemplo, las compañías del sudeste asiático operan con otros costes económicos en personal y en todo lo demás que no contribuye a la igualdad de condiciones. Nosotros lo que decimos es que el establecimiento de las operaciones que se hagan se

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 337

11 de junio de 2013

Pág. 26

realicen con enlaces beneficiosos para el conjunto de nuestro países, teniendo en cuenta ese principio de reciprocidad. Espero poder pactar una transaccional entre los tres grupos que recoja este espíritu.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, para la defensa de la enmienda del Grupo Popular, tiene la palabra el diputado don Sebastián González Vázquez.

El señor **GONZÁLEZ VÁZQUEZ**: Mi grupo presenta una enmienda a esta PNL que estamos debatiendo, que es coherente y en idénticos términos a la que en su día se formuló a la proposición no de ley que presentó el Grupo Parlamentario Catalán en la Comisión de Asuntos Exteriores el pasado 8 de mayo. Coincido plenamente con el señor Xuclà; no está de más ver también en esta Comisión esta proposición no de ley, aunque sea reiterativa, por la importancia del derecho de la libertad aérea que estamos tratando y por lo relevante que es que todos nos concienciamos de lo que supone en cuanto a beneficios y riesgos esta libertad. ¿Qué se pretende? Se nos ha explicado perfectamente que con esta proposición no de ley se pretende que se adopte una de las libertades del aire, yo diría que las más importantes de contenido comercial y económico, que es la quinta libertad del aire, regulada en un convenio fundamental para el transporte aéreo, como es el Convenio de Chicago. Esta proposición pretende que esta libertad se incorpore en todos los convenios que se realicen, y además que se revisen los que están ya firmados para adoptarla. Se plantea la liberalización del tráfico aéreo con origen y destino en los aeropuertos españoles, que es tanto como decir que con ello se permitiría que una aeronave de cualquier tercer país pudiera aterrizar libremente en cualquiera de nuestros aeropuertos para desembarcar o embarcar pasajeros, carga o correo con destino a otros países. Dicho así, no parece mal, pero a nadie se nos escapa que esta libertad comercial en el transporte aéreo origina importantes impactos económicos en todos los ámbitos y por tanto se requieren algunas reflexiones —algunas ya han quedado hechas por quienes me han precedido—. Es cierto que esta quinta libertad produce una serie de ventajas en las que todos coincidimos: se mejora la competitividad; se mejora la conectividad en las líneas aéreas; se fomenta el desarrollo económico y la libre competencia en los territorios con aeropuertos; se crean nuevas rutas comerciales que promueven el turismo y la actividad comercial; nuestro territorio es de interés estratégico para rutas asiáticas con escalas hacia Latinoamérica... En definitiva, se facilita la globalización y la especialización de nuestra economía en el contexto internacional. Pero no es menos cierto que si aceptáramos genéricamente la quinta libertad y se concediera indiscriminadamente, sin analizar esos efectos y esas consecuencias negativas de los proyectos operativos de compañías que solicitan incluir esa libertad en nuestro territorio, podría producir unos impactos muy negativos en nuestra industria aérea, y eso es lo que tenemos que considerar.

Podría incluso darse el caso de que aerolíneas extranjeras compitieran con las españolas, sobre todo en aquellas rutas más rentables, en condiciones desiguales de nuestras compañías, con lo que se produciría ese efecto negativo si esas condiciones de competencia no fueran similares. Incluso podría llegar a producirse el caso de que se abandonasen rutas que pudieran tener poco interés comercial. Hay un ejemplo muy claro al que también se ha aludido aquí, y no solo las tasas, que yo creo que son las que tienen un menor impacto económico en el coste de lo que estamos hablando aquí; el gran impacto son las condiciones laborales y el precio del combustible. Eso sí que son impactos económicos importantes en el gasto operativo. Si una compañía extranjera no aplica en su país las mismas condiciones laborales y fiscales que las nuestras, se produce un desequilibrio a la hora de competir, se produce lo que se denomina el *dumping* social, y esa aerolínea podría expulsar de estos trayectos interesantes a nuestras aerolíneas nacionales. Lo mismo ocurre, por poner otro ejemplo muy rápido, con aquellas aerolíneas que tienen subvenciones de sus países en el precio del combustible. Señorías, estamos hablando de algo muy importante. No podemos valorar indiscriminadamente este derecho porque podrían verse afectadas nuestras compañías, sobre todo en destinos tan importantes como el mercado latinoamericano, donde el sistema que allí existe de rutas y conexiones podría anular prácticamente nuestra presencia allí.

Por la complejidad de estas circunstancias que estoy analizando es importante que reflexionemos, como ya lo hicimos en la Comisión de Asuntos Exteriores. El Gobierno de España está actuado como yo creo que debe actuar. Cuando hay una solicitud, se analiza de forma puntual y específica, se valoran las ventajas e inconvenientes de la concesión en nuestra industria aérea, en nuestros usuarios, también en el desarrollo de nuestras regiones y, por supuesto, se valoran las contrapartidas que puede ofertar un tercer país.

Termino ya, presidente, agradeciendo la aceptación por el grupo proponente de la enmienda de modificación que presentamos, que fundamentalmente va dirigida a que valoremos los pros y los contras,

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 337

11 de junio de 2013

Pág. 27

que no produzcamos concesiones unilaterales sin más, sino que reflexionemos. Hay concesiones de quinta libertad hechas que tienen interés —ya se han referido a ellas— de países asiáticos con escala en Barcelona hacia países latinoamericanos varias de ellas. Esa es la línea que hay que seguir. Esa es nuestra propuesta: seguir impulsando la liberalización del tráfico aéreo con origen y destino en nuestros aeropuertos con el fin de mejorar esa competitividad y esa conectividad para fomentar la apertura de nuestras rutas, para mejorar y potenciar nuestros aeropuertos territoriales. A su vez, entendemos que esta liberalización debe ser otorgada previo análisis de su viabilidad y lógicamente al interés que puedan producir estas operaciones para España y para sus territorios en su conjunto.

El señor **PRESIDENTE**: Para fijar posición, por el Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural, ¿su portavoz desea intervenir? (**Denegación**).

Señor Xuclà, tiene la palabra.

El señor **XUCLÀ I COSTA**: Después de este interesante debate sobre globalización aérea, pros y contras de la liberalización y la salvaguarda de los intereses, les tengo que decir que aceptamos la enmienda del Grupo Popular, pero si me permiten me gustaría apurar con el Grupo Socialista la posibilidad de explorar una transaccional, con lo cual partimos del texto con el Partido Popular y haré llegar a la Mesa una posible transaccional más amplia.

### — SOBRE EL PLAN DE RACIONALIZACIÓN DEL TRANSPORTE FERROVIARIO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/001575).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a continuación a debatir la proposición no de ley sobre el Plan de racionalización del transporte ferroviario. Es del Grupo Parlamentario Socialista y va a defenderla el diputado don Rafael Simancas Simancas.

El señor **SIMANCAS SIMANCAS**: La ministra de Fomento, la ministra Pastor, parece empeñada en pasar a la historia como la ministra «trenecida». Contra el criterio de los expertos en sistemas de transporte de todo el mundo, contra el criterio de la política oficial en la Unión Europea, en contra de los discursos más comprometidos con la eficiencia en el transporte y la lucha contra el cambio climático, la ministra se empeña en suprimir servicios ferroviarios para incrementar el transporte por carretera. Todo el mundo está empeñado en sacar coches de las carreteras y en llevar viajeros a los trenes por el camino de la eficiencia, menos la señora ministra de Fomento del Gobierno español. La ministra «trenecida» insiste en llevar el sistema de transportes español un siglo atrás en el túnel del tiempo para situarnos contra Europa, contra el sentido común y contra el derecho de los españoles a una movilidad eficiente.

No atiende a nada, no atiende a lo dispuesto en el Libro Blanco de los transportes europeos, suscrito por España al menos en los discursos. En el horizonte del año 2050, el Libro Blanco de los transportes en Europa plantea una reducción del 60% de las emisiones de anhídrido carbónico asociado a los sistemas de transporte. En concreto, plantea una transferencia modal desde la carretera a los ferrocarriles para ahorrar un 50% de emisiones. Insisto, el Libro Blanco de los transportes de Europa plantea en el horizonte 2050 una transferencia modal del 50% del transporte de carretera de viajeros al transporte de ferrocarril, no lo contrario, que es lo que está haciendo la ministra de Fomento en España. Las propias recomendaciones de la Comisión Europea al Plan nacional de reformas español del Gobierno de España insta a optimizar las infraestructuras de ferrocarril, en las que hemos invertido tantos recursos de los impuestos de los ciudadanos españoles. El mismo Pitvi, el Plan estratégico de infraestructuras del Gobierno actual, habla en términos de eficiencia en el mundo de los transportes de movilidad sostenible, de cohesión territorial y de accesibilidad territorial, siempre en el sentido de reforzar la utilización del ferrocarril para el transporte de viajeros. Pues a la ministra no le han valido ni el Libro Blanco de los transportes de Europa ni las recomendaciones de la Comisión Europea ni el Pitvi que ha elaborado ella misma. Está empeñada, erre que erre, en recortar servicios ferroviarios, mientras todo el mundo hace exactamente lo contrario. Después le extrañará su caída en los índices de popularidad. Los ciudadanos y ciudadanas de este país quieren sus trenes, y no los quieren por manía o por romanticismo, quieren los trenes porque el servicio ferroviario es el servicio de transportes más eficiente, más seguro y más limpio en términos ecológicos. Interpretan los ciudadanos españoles con razón que recortar trenes es vulnerar derechos, equivale a dar un paso atrás en la historia del progreso y supone un riesgo grave de aislamiento y de atraso para muchos territorios. No negamos ni mucho menos la pertinencia y la necesidad de una racionalización en los servicios ferroviarios y en todo los demás. Racionalicemos, pero racionalicemos de

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 337

11 de junio de 2013

Pág. 28

verdad tanto en los contenidos como en las formas, porque lo que se está haciendo no es racionalizar, es absolutamente irracional.

En cuanto a los contenidos, los criterios que se están planteando a la hora de ajustar los servicios ferroviarios son solamente dos: uno, nivel de ocupación de los trenes, y dos, cobertura de costes tren a tren, servicio a servicio y estación a estación. Estos no son criterios de racionalidad; son criterios parciales, relativos, absurdos en muchos casos, hasta el punto de que en los propios informes del Ministerio de Fomento no se distingue entre los trenes de 200 viajeros y los de 100 viajeros a la hora de establecer porcentajes de ocupación, y no es lo mismo un porcentaje de ocupación sobre un tren grande que sobre uno pequeño. Hasta este nivel de absurdo se llega en los análisis del Ministerio de Fomento. A la hora de analizar rentabilidades no basta con la rentabilidad económica o de la explotación de un servicio en concreto. Habrá que analizar otras rentabilidades a la hora de prestar un servicio público, como: la social, los términos de cohesión social y de vertebración territorial, las posibilidades de desarrollo económico y de empleo que genera un servicio ferroviario, y otras, aparte de la propia y exclusiva de la cobertura de costes.

En relación con las formas, el proceso ha sido manifiestamente mejorable. Podemos decir con claridad que la estrategia del Gobierno en la aplicación del Plan de recorte de trenes ha sido una estrategia premeditada de ocultación y de engaño: ni una información fidedigna y a tiempo; ni un listado razonable de servicios a mantener, de servicios a modificar o de servicios a suprimir; ni una respuesta a un grupo parlamentario, ni a los sindicatos, ni a los medios de comunicación, en términos de transparencia. Los ciudadanos, los trabajadores, los ayuntamientos, los diputados de la oposición nos hemos ido enterando de los recortes aplicados en los servicios ferroviarios sobre la marcha, conforme se anulaban las ventas por Internet o cuando llegábamos a las estaciones y los trenes pasaban sin parar. Así se han enterado los ciudadanos de que les recortaban un servicio ferroviario, llegando a las estaciones y comprobando que ya no hay tren o pinchando en Internet y comprobando que ya no se venden los billetes para determinados servicios ferroviarios. Qué hubiera costado, si la voluntad hubiera sido de transparencia y la actuación razonable, colgar en la página de Fomento o en la página de Renfe un listado con los servicios que se van a mantener y con los que se van a suprimir. Esto no ha ocurrido en ningún momento. No sé si el Gobierno se pensaba que iban a poder aplicar este recorte brutal de servicios ferroviarios sin que nadie se enterara, que iban a evitar las quejas de los ciudadanos ocultando la información. No sabemos por qué no se ha actuado con más naturalidad, con más transparencia, si no es por una voluntad premeditada de ocultación y de engaño. El baile de los datos ha sido esperpéntico. El informe de Ineco, la consultora pública, en el que se basan las decisiones del Gobierno en el Plan de recortes de servicios ferroviarios, habla de 1.657.000 viajeros afectados por servicios a suprimir, más 1.410.000 viajeros afectados por servicios a modificar. Los primeros serían ineficientes en la terminología de Ineco, los segundos serían muy deficientes o manifiestamente deficientes. Estamos hablando, por tanto, de una afección sobre más de 3 millones de viajeros por año, en un informe —insisto— que ha elaborado la consultora pública Ineco, a solicitud en su día de un Gobierno socialista, basándose en unos criterios razonables, pero que se ha culminado con el ya Gobierno del Partido Popular, según unos criterios que, a nuestro juicio, son del todo irrazonables, como decía. Han sido 3 millones de viajeros por año; sin embargo en la aplicación práctica del Plan de recortes, más allá del informe de la consultora, se están manejando cifras diferentes. Ya no hablamos de afección sobre viajeros. Ahora hablamos de operaciones semanales; ahora se habla de 3.500 operaciones semanales, con una afección de entre 500 —dice el presidente de Renfe— y 800 —dicen los sindicatos, que son los que aplican los recortes en la práctica a través de sus afiliados—. El presidente de Renfe ha llegado decir en una misma mañana, en comparecencias públicas, primero que la afección iba a alcanzar a 3 millones de viajeros, para después corregir y decir que solo iba a afectar a 900.000 viajeros. Entre 900.000 y 3 millones de viajeros hay una gran diferencia. Después, al trasladar los datos a la contabilidad de operaciones, nos habla de que de 3.500 operaciones se van a suprimir 500, es decir un 5,7%. Son 500 o es un 5,7%, porque 500 sobre 3.500 no es un 5,7%.

Termino, señor presidente. A día de hoy —faltan diecinueve jornadas para la fecha límite que establece el decreto de diciembre sobre racionalización de servicios ferroviarios—, nadie en este país, salvo la ministra, sabe cuántos trenes van a quedar, cuántos trenes se van a suprimir, cuántas estaciones van a tener trenes, cuántas estaciones van a ver pasar los trenes sin parada, qué territorios se van a ver afectados y qué consecuencias va a tener todo este recorte para los derechos de millones de ciudadanos. No es razonable que en pleno tránsito para la elaboración de la ley de transparencia en esta casa estemos sin una información en torno a un proceso que afecta a millones de personas. No ha habido diálogo ni con

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 337

11 de junio de 2013

Pág. 29

los grupos parlamentarios —cero—, ni con los sindicatos —cero—, ni con los ayuntamientos —cero—. Con las comunidades autónomas el único diálogo ha sido someterlas al chantaje de pedirles dinero: o quitan ustedes dinero de la sanidad y la educación para pagar mi factura hasta ahora en Renfe, o se quedarán ustedes y sus ciudadanos sin trenes. Estamos ante un proceso injusto. Una racionalización eficiente que respete los derechos a la movilidad de los ciudadanos sería aceptable, pero un recorte brutal cuyo único objetivo es reducir el gasto con un extraordinario coste social no es razonable. Nosotros entendemos —ahora sí termino— que este proceso va a ahorrar poco dinero en relación con el daño que va a hacer. La razón última de esta estrategia lleva a cuatro fases: una, ahorrar gasto con un extraordinario coste social en Fomento; dos, legitimar un ERE —otros 2.000 trabajadores despedidos a sumar a los 1.500 de AENA y a los cientos de Ineco y de Senasa—; tres, liberalización exprés para poner en manos de negocios privados las infraestructuras que tanto esfuerzo nos ha costado construir; y, cuatro —esta es nuestra sospecha—, la privatización en última instancia de Renfe. No cuenten con nosotros ni para un ajuste brutal de los servicios ferroviarios en este país, ni para legitimar nuevos despidos en los servicios públicos ferroviarios, ni para la liberalización exprés, ni desde luego si están pensando en hacer con Renfe lo mismo que con AENA, venderlo al mejor postor. Le pedimos en nuestra proposición no de ley que retiren este Plan de mal llamada racionalización de servicios ferroviarios, que retiren este Plan de recortes ferroviarios y que se acometa un nuevo proceso de racionalización, teniendo en cuenta el interés general y los derechos a la movilidad de los ciudadanos. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Para fijar su posición, en primer lugar, por el Grupo Mixto, el Bloque Nacionalista Galego, tiene la palabra la diputada doña Rosana Pérez Hernández.

La señora **PÉREZ HERÁNDEZ**: El Bloque Nacionalista Galego tiene, a continuación, una proposición no de ley que trata del mismo tema que acaba de exponer el representante del Grupo Socialista pero concretada en el territorio gallego. Queremos aprovechar este turno de fijación de posición para concordar el cien por cien de la intervención que acaba de hacer el portavoz del Grupo Socialista y remarcar que en territorios como Galicia este plan es cualquier cosa menos racional. Con él se acaban los servicios de media distancia en la Comunidad Autónoma gallega. Entre otras cuestiones, aparte de abandonar la Galicia interior, la Galicia rural, que ya está completamente aislada en este momento, lo que va a traer son consecuencias absolutamente brutales, por el número de trabajadores que va a ser despedido en los próximos años, para el conjunto de la plantilla que en este momento tiene Renfe y de la que tendrá en el futuro.

Queremos hacer hincapié también en que la puesta en marcha de este plan fue absolutamente caótica, y además a propósito. Hacía meses, en concreto desde diciembre, que veníamos hablando también aquí, en alguna comparecencia, de este Plan de racionalización. Hubo preguntas de los grupos parlamentarios en las que preguntábamos en qué iba a consistir y cómo iba a afectar a los distintos territorios. Nunca se nos dieron respuestas concretas; todo se trasladó a la ambigüedad de un plan que, efectivamente, se empezó a poner en marcha el 1 de junio con unos resultados absolutamente catastróficos, tanto por el desconcierto que produjo en los propios usuarios como en los propios trabajadores de Renfe, que nada más tenían la información en el momento y que ni siquiera eran capaces de trasladarla a los usuarios como deberían por la página web.

Acabo, señor presidente, dejando clara nuestra posición con este Plan de racionalización en general, en lo que afecta al conjunto del Estado español, y más adelante en nuestra proposición no de ley concretaremos en lo que se refiere a Galicia. Evidentemente vamos a apoyar, por concordar plenamente con ella, esta proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación fija su posición, por el Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural la diputada doña Ascensión de las Heras.

La señora **DE LAS HERAS LADERA**: En la misma línea que ha expuesto la portavoz del BNG nosotros vamos a apoyar esta proposición no de ley porque estamos absolutamente de acuerdo en la necesidad de la retirada del Plan de racionalización del transporte ferroviario planteado el pasado 28 de diciembre por parte del Consejo de Ministros. Desde La Izquierda Plural también hemos presentado una proposición no de ley que debatiremos en breves momentos, en la que ampliamos la necesidad de erradicar —con la derogación— la raíz del problema, que está en la aprobación del Decreto de 20 de julio, de racionalización y liberalización del transporte ferroviario. Me extenderé más detenidamente en cuál es

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 337

11 de junio de 2013

Pág. 30

nuestro posicionamiento al respecto pero compartimos también lo expuesto por el portavoz del Grupo Socialista en cuanto a la necesidad de dar marcha atrás y llevar a cabo un plan de racionalización que garantice el derecho a la movilidad de las personas y el acceso a los bienes y servicios.

El señor **PRESIDENTE**: Para fijar posición, el señor Martínez Gorriarán, por el Grupo Parlamentario de Unión Progreso y Democracia.

El señor **MARTÍNEZ GORRIARÁN**: Seré muy breve.

En realidad si compartimos el argumento principal de que ha sido un plan improvisado no se comprende del todo cuáles son sus fines, porque cuando se presentaron los Presupuestos Generales del Estado y se habló de las inversiones ferroviarias se señalaron nuevas inversiones, sobre todo en AVE y en mantener el plan del AVE, pero no se habló para nada de un plan de restricción de líneas ya existentes. Compartimos la idea de que esto es una improvisación y sigue obedeciendo más a intereses de tipo clientelar. Por ejemplo, el anuncio de hacer un tren de alta velocidad a Extremadura justamente al poco tiempo de anunciar el cierre de otras líneas regionales nos parece incomprensible. Por eso vamos a apoyar esta proposición.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Popular fija posición el diputado don Andrés Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Voy a fijar la posición del Grupo Popular después de haber oído todas las intervenciones y, especialmente, la del Grupo Socialista proponente. Es verdad que el señor Simancas ha empezado con una expresión recurrente, llamando «trenecida» a la ministra de Fomento sin darse cuenta de que a lo largo de su intervención se ha trasladado a una perfecta situación suicida por su parte. Lo que ha venido hoy a defender el señor Simancas aquí y las manifestaciones que ha hecho son impropias de su profundidad en los análisis y en las exposiciones que en otras ocasiones ha llevado a cabo en esta Comisión. Me produce tristeza haber oído aquí algunas expresiones como: ocultación y engaño, que se vende Renfe como AENA, que esto no es movilidad eficiente, que se sacan viajeros del ferrocarril y se llevan a la carretera o que no hay racionalidad en este estudio y en este plan que ha llevado a cabo y va a llevar a efecto el Ministerio de Fomento. Señorías, hay que repasar bien la historia y los conceptos. Movilidad eficiente. ¿Movilidad eficiente es que el 51,7% de los servicios de tren cubran solo a un 16% de los viajeros que los utilizan? Es decir, hay muchísimos viajeros —como hoy aquí se está denunciando— que están quedándose sin servicio. ¿Dónde están esos viajeros si, como digo, casi el 52% de los servicios —más de la mitad— solo son demandados por parte del 16% de los viajeros? Son esos que, como señalaba el señor Simancas, no nos preocupan a los miembros del Grupo Parlamentario Popular. ¿Cómo es posible que se hable de movilidad eficiente? Me gustaría saber cuál es el concepto de movilidad eficiente que tiene el señor Simancas cuando está dispuesto a que el Estado pague 28 euros por cada servicio en el cual el pasajero solo paga 4,5. Deberíamos preguntárselo a los que no utilizan el ferrocarril y también están demandando otros servicios sociales verdaderamente eficientes. Por lo tanto, cuando se nos habla de ocultación y engaño, deberíamos recordar que estamos hablando de un real decreto-ley que se aprobó el verano pasado —en junio del año pasado— y que ha dado lugar a estudios, análisis, conversaciones y negociaciones con representantes sindicales de la empresa Renfe— Operadora —a pesar de que aquí se haya ocultado por parte el señor Simancas— y a negociaciones varias con todas las comunidades autónomas.

Como digo, después de seis meses, en diciembre dio lugar a un acuerdo del Consejo de Ministros, y se va a poner en marcha en julio de este año, es decir tras un año de estudio, análisis y concienciación. Luego veremos qué es ocultación y engaño. Aquí no estamos más que haciendo una aplicación eficiente de la utilización de los servicios públicos, y por supuesto, señor presidente y señores diputados, no significa que se esté transformando todo en un servicio rentable. Dudo mucho que el señor Simancas se haya leído el informe de Ineco al que ha hecho referencia, porque quiero resaltar que siguen siendo deficientes los servicios de media distancia en España. Naturalmente sabemos qué es la obligación de servicio público y sabemos que debemos prestar a los ciudadanos ese servicio aunque siga habiendo una deficiencia de 137 millones de euros, que es la que hay en el análisis del año 2011; pero no debe haber tanta deficiencia que llegue a la ineficacia absoluta de los servicios. Como digo, no hay justificación alguna para que el Estado pague cuando en 172 estaciones o apeaderos —casi en el 30% — ha habido menos de un viajero diario o cuando el 21% tienen entre uno y cinco viajeros diarios. Esa no es una buena

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 337

11 de junio de 2013

Pág. 31

prestación de servicios públicos. Efectivamente, hemos puesto en marcha un Plan de racionalización, de no supresión de líneas en ningún caso. Si se ha leído bien el documento de Ineco, verá que se han establecido tres criterios objetivos de eficiencia: medioambiental, social y por último económica. Cómo que solo se ha tenido en cuenta el número de viajeros por kilómetro transportado. Insisto en que no se lo ha leído. Aquí hoy hemos venido a tratar de calentar a unos usuarios, pese a que al Partido Popular ya le molesta no poder atenderlos, aunque sea uno a la semana, habida cuenta del coste social que tiene.

Luego el señor Simancas utiliza el libro blanco diciendo que estamos en contra de Europa. Señor Simancas, hay una revisión del libro blanco del año 2006 —si no la tiene se la doy— en la que la Unión Europea reconoce el fracaso de querer trasladar tal volumen de pasajeros al ferrocarril y su necesaria revisión; Unión Europea, revisión del libro blanco de 2006. Esto o usted no lo conoce o no le interesa conocerlo. El umbral que había de transferencia de pasajeros al ferrocarril a 2020 se ha llevado a 2050. Por lo tanto, no estamos en contra de Europa, no estamos haciendo lo contrario de Europa, sino que Europa ya sabe que no puede cumplir su libro blanco. Evidentemente y tal y como le he dicho en alguna ocasión estamos sin suprimir líneas. Fíjese qué diferencia —eso es lo que implica los argumentos que tiene un gobierno y otro—; le voy a leer un acuerdo del Consejo de Ministros de 30 de septiembre de 1984 en el cual el Gobierno dice que como hay líneas altamente deficitarias que no resultaban económicamente viables, de acuerdo con las directrices del Gobierno para la elaboración del contrato programa —es decir sin ningún motivo más, sin estudio más y sin ningún análisis más—, suprime solamente 2.484 kilómetros de líneas férreas en este país, en lugares tan necesitados de comunicación y de vertebración territorial como —le voy a poner solo algún ejemplo para no ser demasiado extenso, y si no terminaré de explicarlo luego a la diputada de La Izquierda Plural— Vadollano-Los Salidos, Jaén-Campo Real, Almendricos-Guadix, Caminreal-Calatayud, Calatayud-Burgos, Villalonquéjar-Cidad Dosante, La Fuente de San Esteban-La Fregeneda, Cinco Casas-Tomelloso, Ripoll-San Juan de las Abadesas, Ribarroja-Liria, es decir todas grandes poblaciones que ustedes dejaron sin ningún empacho absolutamente desatendidas porque desmantelaron las líneas y las estaciones. Esto lo hicieron ustedes con una gran comunicación y diálogo social. ¿Saben cómo? El punto 8 de ese acuerdo del Consejo de Ministros dice: Este acuerdo será sometido a Renfe y a las posibles partes afectadas antes del 1 de octubre de 1984. Fue firmado y acordado en el Consejo de Ministros el 30 de septiembre de 1984. Iban a consultar al día siguiente el acuerdo que habían adoptado, y lo pusieron en servicio el 1 de enero de 1985. Esto es diálogo, esto es comunicación, esto es saber el servicio que se presta a los ciudadanos y cómo se hacen las cosas. ¿Con esto viene usted a criticar lo ha hecho el Partido Popular ahora, señor Simancas? ¿Con esto viene usted a criticarlo? **(El señor Pezzi Cereto: 1984)**. Cuando ustedes gobernaban esto es lo que hacían. **(El señor Pezzi Cereto: 1984)**. Las políticas, señor Simancas, hay que saber defenderlas y mantenerlas y hay que saber qué es lo que se hace. Ustedes desmantelaron 2.484 kilómetros de líneas ferroviarias españolas. El Partido Popular no ha desmantelado ninguna. Ha racionalizado servicios; ha establecido unos criterios con los cuales —me parece que es algo con lo que nadie puede estar en contra—, reduciendo solo el 30% de los servicios de media distancia; ha logrado una reducción del déficit del 60%. Si eso no es eficiente que venga Dios y lo vea.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ayala...

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Termino, señor presidente. Usted tiene que venir hoy a hablar de ocultación, de vender Renfe como AENA. **(La señora vicepresidenta, Chacón i Piqueras, ocupa la Presidencia)**. Es demagogia barata y populista para negar la realidad, que es el buen acuerdo del Consejo de Ministros, la buena actuación de la ministra Pastor y, evidentemente, el aplauso por parte de todos los ciudadanos de que los servicios se tienen que prestar de manera eficiente. **(Aplausos)**.

— **SOBRE LA NECESIDAD DE REHABILITAR ESTRUCTURALMENTE LOS FIRMES DE LAS CARRETERAS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE UNIÓN PROGRESO Y DEMOCRACIA. (Número de expediente 161/001602).**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Chacón i Piqueras): Continuamos con la siguiente iniciativa, que es una proposición no de ley sobre la necesidad de rehabilitar estructuralmente los firmes de las carreteras, a cargo del Grupo Parlamentario de Unión Progreso y Democracia. La defenderá el señor Martínez Gorriarán.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 337

11 de junio de 2013

Pág. 32

El señor **MARTÍNEZ GORRIARÁN**: La proposición no de ley que presentamos tiene que ver con un problema que es obvio para aquellas personas que tienen que viajar mucho por carretera por el conjunto del país y no solo por algún recorrido particular, y es el grave estado de deterioro de las principales vías de comunicación, en concreto de la Red de Carreteras del Estado. No estamos hablando de carreteras o de recorridos menores, sino de un deterioro francamente impresionante para los que tenemos que recorrer grandes vías (la A-1, A-2, A-3, A-4, etcétera) y otras fundamentales. La razón de esto es bastante clara. Ha habido sencillamente una interrupción del procedimiento habitual en las actuaciones para la rehabilitación de firmes de carreteras. Viendo la estadística que adjuntamos en la proposición no de ley, pueden ver ustedes que se llegó a un máximo en inversión en rehabilitación de firmes en el año 2007 con 349 millones de euros adjudicados, pero en 2010 ya fueron cero; en 2011, 29; en 2012, cero. Esto, además, contrasta con el hecho de que este recorte drástico, en algo tan fundamental como es la rehabilitación de firmes de carreteras, ha ido acompañado de una política expansiva en otras inversiones en la Red de Carreteras, lo cual nos parece una contradicción que, como en otros campos de la inversión en Fomento, tiene que ver —en nuestra opinión— con una gran falta de realismo y de planificación. En una situación como la actual, en que la lucha contra el déficit es lo fundamental y cuando la crisis impide —o esto se nos argumenta constantemente— realizar inversiones productivas, parece que lo mínimo sería renunciar a determinadas inversiones no justificadas y concentrarse en una inversión absolutamente justificada. De no hacerse esta inversión, sencillamente, la Red de Carreteras del Estado puede llegar a su práctica destrucción, desde el punto de vista de la calidad, porque cuando una carretera deja de mantenerse adecuadamente llega un momento en que ya no vale con el parcheo, con echar un poco de alquitrán para tapar algunos baches o algunas grietas, sino que lo necesario es rehacerla prácticamente por completo. No hace muchos años esto ocurrió —al menos que yo lo viera— en la A-1 y en la A-2, y seguramente ocurriría en otras partes.

Nos parece irracional y francamente absurdo que mientras se mantienen otros capítulos de inversión se abandone algo tan elemental como actuaciones suficientes en rehabilitación de firmes. Además, tampoco es una inversión absolutamente disparatada. Estamos hablando de que la media de los años anteriores ha sido, aproximadamente, de 300 millones de euros anuales. Esto parece algo razonable; tampoco es —como digo— una cifra absolutamente inalcanzable. Es una cifra que se puede obtener, conseguir —como digo una vez más— si hay una racionalización de las inversiones y de las actuaciones del Estado. Estamos hablando —como les digo— de la Red de Carreteras del Estado como mínimo y como columna vertebral de la red de carreteras del país.

Esta proposición no de ley —que espero que reciba su apoyo y no solamente que nos de pie a otro episodio del y tú más, porque es cierto que tanto este Gobierno como el anterior iniciaron esta extraña política o antipolítica de renunciar a la conservación de los firmes de las carreteras principales— se concentra además, o quiere hacer énfasis, en los tramos de concentración de accidentes. Si en general ya es grave que las carreteras estén tan deterioradas y tan mal mantenidas, en los tramos de concentración de accidentes lo que se hace es aumentar los peligros y la inseguridad vial con consecuencias desastrosas y trágicas para muchas personas. Por lo tanto lo que proponemos son dos cosas: en primer lugar, reanudar la inversión de rehabilitación estructural de firmes y actuaciones sobre todo en tramos de concentración de accidentes, aspecto abandonado hace tres años; y, en segundo lugar, comenzar la realización de un plan de choque para la mejora de los firmes de la Red de Carreteras del Estado, cosa que —como digo— cualquier persona que viaje en coche sabe que es absolutamente necesaria. No es ningún tipo de capricho, ni de brindis al sol, ni petición de algo superfluo que se pueda discutir. Es indiscutible que, si queremos no digo ya aumentar o mejorar la calidad de la red de carreteras sino conservar la que teníamos, este plan es absolutamente ineludible y necesario.

Antes, el Grupo Popular me ha hecho una propuesta de una enmienda que, al parecer, va a presentar en otros términos, una transaccional. Esperaré a ver qué es lo que nos proponen. En cualquier caso, ya adelanto que desde luego no nos bastaría con algo del estilo de que se inste al Gobierno a que cumpla con los Presupuestos Generales del Estado. Solo faltaba que no lo hiciera. No nos bastaría tampoco una recomendación de tipo general. Estamos hablando de que se inste al Gobierno a que tome actuaciones decididas, ni siquiera se le pide o se le trata de imponer un capítulo de gasto a pie forzado, sino que le decimos que con los recursos que existen vean de qué manera hay que redistribuirlos para conseguir ese objetivo que nos parece de puro sentido común y básico, no digo ya para el desarrollo económico del país o para la recuperación del empleo, como se suele decir en cualquier cuestión, sino para algo tan sencillo



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 337

11 de junio de 2013

Pág. 33

como para que por lo menos los parados que buscan trabajo en su coche lo puedan hacer por carreteras que estén en condiciones y no jugándose el tipo.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Chacón i Piqueras): Vamos a sustanciar esa única enmienda que se ha realizado a esta proposición. Por el Grupo Popular, tiene la palabra el señor Collarte.

El señor **COLLARTE RODRÍGUEZ**: Es verdad que este es un tema importante y a mí me gustaría que todos los grupos de esta Cámara que estamos en esta Comisión fuéramos capaces de llegar a un acuerdo para plantear una enmienda por unanimidad. Es un problema serio y que evidentemente tiene mucho que ver con la situación económica. No creo que sea posible mantener la idea de que todo va a seguir igual y de que todo ha seguido igual —con el Gobierno del PP y ya lo fue con el Gobierno del PSOE— con el tema de conservación. Para quien empezó hace muchos años —no me atrevo ni a decirlos— allá en la Xunta de Galicia en la subdirección de Carreteras, esto es casi como volver a recordar cuando uno empezaba en el desarrollo de su profesión. Es un problema serio sobre el que a mí me gustaría —no sé si chillando tendré más fuerza— sensibilizar a todo el mundo de que nos estamos jugando buena parte del futuro de nuestra red de carreteras. Si no mantenemos un nivel de inversión adecuado y si no cambiamos la tendencia de la inversión, nuestra red de carreteras, que es buena y de la que podemos sentirnos orgullosos en este momento —evidentemente con puntos complicados todavía, porque los puntos conocidos de concentración de accidentes tienen una dificultad adicional, pero en general nuestra red hasta el momento, por entendernos, se aguanta—, dejará de serlo y la perderemos. Se trata fundamentalmente de mantener nuestro patrimonio viario. Sería imperdonable que nuestra red de carreteras se deteriorase de forma irreversible, que es lo que nos estamos jugando. Una red que se ha conseguido con un gran esfuerzo económico de la sociedad y con el trabajo de muchos de los que estamos aquí. Una red que permite actualmente el tránsito del 84,42% del transporte terrestre de mercancías y el 90,14% del tráfico de viajeros y que incide por tanto de forma muy directa en la economía del país.

Como todos sabéis, después de un periodo de bonanza económica en el que se han ejecutado muchas infraestructuras en todos los ámbitos, nos encontramos sumidos en una crisis económica de carácter global y que está siendo especialmente dura en España. En 2009 se alcanza el máximo de inversión en la Dirección General de Carreteras y a partir de ese momento comienza a descender tanto el importe total como las partidas destinadas a construcción y conservación. Sin embargo, estos presupuestos parciales no descienden al mismo ritmo y en 2011, conscientes quizás de la importancia de la conservación, este presupuesto resulta ligeramente superior al de construcción de obra nueva. Esto proviene de una fuente tan sospechosa como la subdirectora de Conservación actual del Ministerio de Fomento. Con esto quiero reflejar que, más allá del triunfalismo que se le pretenda dar a las cifras sobre conservación, esa es la realidad y con el apoyo de todos deberíamos de ser capaces de sacar adelante este tema. Esta prevista una inversión para este año de cerca de 940 millones, de los cuales 480 millones corresponden a los contratos específicos de conservación, 47 para actuaciones urgentes de rehabilitación de firme y aproximadamente cincuenta y tantos millones corresponden a actuaciones diversas, asistencias técnicas, todo lo que lleva y lo que se mueve en el entorno de la conservación de la carretera. Hay 235 millones para las autopistas de primera generación que tienen un tratamiento especial, que son cerca de 1.000 kilómetros los que han tenido este tratamiento y están prácticamente todas terminadas salvo la A-3, y luego hay 126 millones para el pago de deudas de ejercicios anteriores, sobre lo que —como he estado en la Administración muchos años— no quiero hacer especial incidencia. Simplemente quiero dar un dato sobre cómo está organizada la conservación. Como saben, había 160 sectores y se pasa a 139; se agrupan todas las actividades y se deja fuera específicamente el tema de rehabilitación, que va por otro lado.

Señorías, para terminar me quedo con una frase del secretario general de Infraestructuras, porque yo creo que es darle vueltas e incidir sobre lo mismo: Con los recursos disponibles y los criterios más acertados —que es lo que se está pretendiendo hacer; se está buscando la famosa cuadratura del círculo de hacer más con menos y en esto de la conservación se está intentando hacer muchísimo más con bastante menos, lo cual es mucho más complicado. Lo del más con menos es fácil; lo de hacer mucho más con un poco menos es mucho más complicado— para su aplicación queremos impedir el crecimiento exponencial del coste de la conservación, que llega tarde. Señorías, si no empezamos a invertir nos vamos a quedar sin la red viaria, y eso sí tendrá un coste gravísimo para los presupuestos del Estado. Mi idea —siento hacerlo tan tarde— sería que fuéramos capaces de aprobar entre todos algo parecido a

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 337

11 de junio de 2013

Pág. 34

instar al Gobierno a mantener de manera prioritaria la inversión —el corazón me pide decir prioritaria sobre casi cualquier otra, pero sé que hay otras inversiones importantísimas— en conservación y rehabilitación estructural de firmes, con especial atención en los tramos de concentración de accidentes, para que puedan seguir manteniéndose los estándares de seguridad vial exigibles a nuestra red de carreteras y evitar un deterioro que a medio plazo resultará enormemente gravoso para la Hacienda pública. Solo quiero hacer una matización a mi buen compañero de UPyD, y es que no es del todo correcto asimilar seguridad vial, sobre todo en los tramos de concentración de accidentes, con conservación; normalmente hay otros factores en los puntos de concentración de accidentes que son los que determinan los accidentes. Es verdad que el estado de la carretera influye, pero hay otros factores que también lo hacen, por eso creo que es un tanto injusto asimilar de manera permanente seguridad vial con estado de conservación.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Chacón i Piqueras): Comenzamos con la fijación de posiciones. Por el Grupo Mixto, tiene la palabra la señora Pérez.

La señora **PÉREZ FERNÁNDEZ**: A nosotros también nos parece un tema muy serio —no sé si el más serio pero sí muy serio—, sobre todo en un momento —lo hemos dicho ya en alguna otra intervención— en el que el encarecimiento de los peajes de las autopistas está llevando a muchos más ciudadanos a circular por carretera abandonando progresivamente la circulación por autopista, con lo cual en principio a mayor volumen de vehículos, mayor deterioro de esas vías. Sin embargo, a pesar de lo que acaba de decir el portavoz del Grupo Popular, pensamos que no se está haciendo más con menos; probablemente se esté haciendo lo mismo, parecido o incluso algo menos. **(El señor Collarte Rodríguez: Se pretende)**. Bueno, se pretende. En todo caso, nosotros —y termino— creemos que no se ha conseguido. En cualquier caso, hay zonas del Estado español, como puede ser nuestra comunidad autónoma, donde aparte del deterioro y el abandono tradicional por parte de las administraciones de las infraestructuras viarias, también la climatología incide de una manera importante. Con lo cual, creemos que el Gobierno tiene que hacer un esfuerzo mayor todavía para que en las carreteras que necesitan de rehabilitación estructural no se sigan produciendo no ya los mismos o alguno menos, sino más accidentes. Aprovechamos esta intervención para manifestar el acuerdo con la PNL del Grupo de Unión Progreso y Democracia y decir que, como coincidimos con ella, la apoyaremos.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Chacón i Piqueras): Continuamos con la señora De Las Heras, de La Izquierda Plural.

La señora **DE LAS HERAS LADERA**: Muy brevemente diré que es evidente —compartimos la exposición por parte del portavoz de UPyD— el deterioro de los firmes de las carreteras en la red estatal y que lo sufrimos todas y todos cada día cuando circulamos por ella. En nuestro país contamos con más de 25.000 kilómetros de carreteras, que es un volumen excesivo, muchas de ellas construidas sin la planificación adecuada y al albur de la burbuja de la construcción, de la burbuja inmobiliaria. Ahora todo ese patrimonio necesita —igual que los bancos— del salvamento por parte del Gobierno con respecto a las concesiones y a las autopistas de peaje porque son absolutamente insostenibles. Y nos encontramos también con un problema que consideramos grave, expuesto aquí mediante esta proposición no de ley, que es la necesidad de mantener adecuadamente todos esos firmes y todas esas carreteras, porque es la seguridad de las personas, la seguridad viaria lo que está en juego. Por lo tanto, vamos a apoyar esta proposición no de ley.

Quiero hacer una precisión con respecto a la enmienda planteada por el Grupo Popular, que plantea una dotación presupuestaria en 2013 de 942.000 euros con respecto a las partidas de conservación, explotación y seguridad viaria, donde efectivamente la conservación y la seguridad viaria no quedan segregadas. No sabemos en qué cuantía se explicita concretamente, pero desde luego lo que sí es evidente es el abandono y el deterioro constante y la falta de inversión. También se ha hablado de los puntos de concentración de accidentes y, como bien ha apuntado el portavoz del Grupo Popular, hay que establecer la diferencia entre la necesidad de conservación de los firmes, que puede llevar a un deterioro y, por tanto, a la falta de seguridad, pero los puntos de concentración de accidentes han existido siempre y quiero apuntar que desde La Izquierda Plural, en la Comisión de Seguridad Vial, presentamos una proposición no de ley para que el Gobierno regulara los puntos negros y tomará las medidas adecuadas, oportunas y convenientes para detectarlos, prevenir y erradicar esos puntos negros de concentración de

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 337

11 de junio de 2013

Pág. 35

accidentes que provocan, por desgracia, muertes día a día en nuestro país. También me gustaría manifestar que no entendemos que en una situación coyuntural como la que estamos, que también es estructural, con respecto al deterioro de nuestras carreteras, desde la Dirección General de Tráfico, como anunció no hace mucho tiempo la directora general de Tráfico, la señora Seguí, se pretenda aumentar la velocidad en nuestras carreteras hasta los 130 kilómetros por hora.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Chacón i Piqueras): Debe finalizar.

La señora **DE LAS HERAS LADERA**: Solo me queda decir, presidenta, que apoyaremos esta proposición no de ley.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Chacón i Piqueras): Finalizamos con la fijación de posición por parte del Grupo Socialista. El señor Pezzi tiene la palabra.

El señor **PEZZI CERETO**: Quiero poner de manifiesto que en principio nos parece adecuada la proposición no de ley de UPyD porque se hace eco de un sentir del sector industrial afectado y de la ciudadanía en general, que reclaman que se siga un plan de mantenimiento de la red de carreteras del Estado. He de reconocer que es una propuesta parcial en los cuadros que recoge en la exposición de motivos, puesto que parece más centrada en firmes —una línea que defiende la Asociación Española de Fabricantes de Mezclas Asfálticas—, cuando nosotros creemos que es un tema de conservación de carreteras en su conjunto y no solo problema de los firmes. Por eso, el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista ha presentado ante el Pleno de la Cámara para su debate próximo una proposición no de ley sobre actuaciones de conservación en la red de carreteras del Estado que intenta darle una visión de conjunto, porque si hablamos solo de firmes quizás nos podamos perder un poco pensando que durante años no se ha hecho conservación y explotación de carreteras, que no se ha hecho la conservación ordinaria recogida en el programa 453.E de los Presupuestos Generales del Estado, y eso sería falso.

En nuestra propuesta —que viene en la línea de lo que UPyD también propone aquí— perdimos un plan extraordinario de actuaciones y que la inversión presupuestaria en conservación de carreteras se acerque al 2% del valor patrimonial de la red, que es precisamente lo que el Banco Mundial ha dicho que era el óptimo para la inversión adecuada para conservar infraestructuras. El Banco Mundial dice que debe ser del 2% su valor patrimonial. En 2009 o 2010 se rozó sin llegar a alcanzar ese 2%, pero ahora no llegamos ni siquiera al 1%. ¿Por qué este apoyo? Voy a hacer una cita para que la mayoría no se moleste. La ministra Ana Pastor dijo que de todos es conocida esa regla de que un euro que no se invierte en mantenimiento hoy supone 5 euros en cinco años en reparaciones y 25 euros en diez años en reconstrucciones. Que se aplique el Ministerio de Fomento la regla de oro de la propia ministra Ana Pastor porque su falta de inversión nos está ocasionando a cinco años a veinticinco un desastre si no lo resolvemos rápidamente. Se trata de mantener el valor patrimonial de las infraestructuras, que es lo lógico cuando alguien reconstruye su casa, el techo de su vivienda, los suelos o las filtraciones; pero también es asegurar la seguridad y la calidad del servicio del usuario y es —no poco importante— crear y mantener tejido empresarial y puestos de trabajo, que en un momento de crisis como el que estamos pasando es algo importantísimo.

Hay un manifiesto a favor de la carretera que hace la Asociación Española de la Carretera y que hace suya también la Asociación Española de Fabricantes de Mezclas Asfálticas. Yo creo que es una buena línea de trabajo llegar a un acuerdo que permita volver a unas cifras de inversión que sean suficientemente razonables con respecto a la situación económica en la que estamos. Pero debo señalar que aquí la herencia recibida es mejor que la que estamos aplicando ahora mismo. En los últimos años, los presupuestos de 2012 y 2013 han supuesto una variación del 12% sobre el último presupuesto socialista en el programa de conservación y explotación de carreteras, el 453.C, y una reducción del 38% en conservación ordinaria. Por tanto, ha sido este Gobierno, con los presupuestos de 2012 y 2013, el que ha dado un hachazo fuerte a la conservación de carreteras. Habría que buscar una fórmula urgente no solo para decirnos que van a invertir lo poco que han puesto en los presupuestos de este año, sino que lo van a hacer ya, con la seguridad de que no se va a dilapidar o dejar en un cajón buscando enjugar el déficit, déficit que después se va a otros sitios. Si me permiten decirlo, comprendo que el Ministerio de Fomento esté muy apretado, pero ahora la herencia recibida —por ejemplo, de las autopistas de peaje del señor Aznar y de Álvarez-Cascos— va a suponer una cuantía económica extraordinaria. No hay herencia recibida, ni son las inauguraciones de Aznar de las radiales de Madrid y otras las que van hacer que haya

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 337

11 de junio de 2013

Pág. 36

una deuda de 3.500 millones, que haya que pedir a la banca 1.200, que haya que hacer una nueva empresa de 608 millones y que, por tanto, el Estado tenga que salir al rescate de una maravillosa gestión que hizo Aznar. Tengo aquí el listado de las flores que se echaban Álvarez-Cascos y Aznar cada vez que iban a la R-3, a la R-5 o a cualquier radial, que ahora se ha demostrado que son un desastre, por tanto, en eficiencia de ahorro; y no me subo al año 1984, donde la memoria se pierde, sino que le estoy hablando de ya.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Chacón i Piqueras): Debe terminar, por favor.

El señor **PEZZI CERETO**: Por tanto, apoyaremos la propuesta de UPyD y esperaremos en todo caso en qué términos se plantea la transaccional.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Chacón i Piqueras): Señor Martínez Gorrirarán, acabamos con usted y la aceptación o rechazo de enmiendas.

El señor **MARTÍNEZ GORRIARÁN**: Lo que ocurre es que el Grupo Popular no me ha pasado el texto. Si me permite, se lo digo después, antes de la votación.

### — RELATIVA A LOS PLANES DEL MINISTERIO DE FOMENTO PARA SUPRIMIR SERVICIOS DE MEDIA DISTANCIA FERROVIARIA EN CONCRETO EN GALICIA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/001699).

La señora **VICEPRESIDENTA** (Chacón Piqueras): Continuamos con la siguiente proposición no de ley, relativa a los planes del Ministerio de Fomento para suprimir servicios de media distancia ferroviaria en concreto en Galicia. Tiene la palabra, por el Grupo Mixto, la señora Pérez Fernández.

La señora **PÉREZ FERNÁNDEZ**: Esta proposición no de ley incide en lo que ya hablábamos anteriormente, pero concretando las consecuencias de la supresión de trenes de media distancia en concreto en nuestra comunidad autónoma. Esta proposición no de ley fue presentada por el Bloque Nacionalista Galego a mediados de mayo, diez días antes de que en el primer fin de semana de junio se empezaran a aplicar esos recortes. Permítanme, señoras y señores diputados, que utilice ahora una palabra nuestra, una palabra en gallego, porque creo que no existe ninguna en castellano que ilustre lo que pasó ese fin de semana tan bien como lo ilustra esta palabra. En ese primer fin de semana de junio se consumó la gran desfeita del servicio de ferrocarril en Galicia. Digo desfeita porque la confusión, la opacidad, el desconcierto y la desinformación tanto de los usuarios como de los trabajadores de Renfe fue aplicada con premeditación y alevosía por Renfe y por el Ministerio de Fomento, con la clara intención de provocar tal caos que se dejase sin capacidad de reacción a miles de personas que literalmente —así pasó— de un día para otro sólo podían pensar en cómo llegar a su puesto de trabajo, a su consulta médica o a sus aulas universitarias al día siguiente. Por tanto, señor Ayala, no es que los demás tengamos que calentar a los usuarios. A los usuarios los han calentado ustedes con las actuaciones llevadas a cabo en ese primer fin de semana de junio.

El desmantelamiento del ferrocarril en Galicia se veía venir por todo el mundo desde hace mucho tiempo, menos por la ministra de Fomento y el presidente de Renfe, que hasta muy pocos días antes de llevarlo a cabo seguían diciendo que el plan que iban a aplicar no supondría la eliminación masiva de líneas de media distancia y que solo se trataba de —leo textualmente alguna declaración de la ministra— aprovechar sinergias entre los servicios de media y larga distancia. Desde nuestro punto de vista, tanto se aprovecharon las sinergias que lo que está pasando en Galicia puede ser todavía mucho peor si nos atenemos a la auditoría de la ingeniería Ineco, que recomienda claramente que exclusivamente se mantengan los trenes regionales de A Coruña-Vigo y Santiago-Ourense, que son, a su entender, más o menos eficientes. Según esta empresa, todo lo demás tendrá que pasar a ser atendido por trenes de larga distancia, que no paran en todas las estaciones, o bien por autobús. Las líneas ineficientes, según Ineco, son nada más y nada menos que cuarenta y nueve, pero incluso a las eficientes se les recortan también servicios, sobre todo entre Pontevedra y Vigo.

Galicia es la comunidad autónoma con mayor dispersión de población de todo el Estado español, con el 50% de los núcleos de población del conjunto del Estado, 30.000 de 60.000, muchos de ellos muy alejados de autovías y autopistas e incluso muy distantes de estaciones por las que pasa el regional, y uno de los pocos territorios que carece de servicio de cercanías. Va a ser —ya lo está siendo— una de las

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 337

11 de junio de 2013

Pág. 37

zonas más afectadas por un llamado plan de racionalización con el que este ministerio solamente busca el ahorro de 50 millones de euros anuales para 2015 y la eliminación de unos cuatro mil puestos de trabajo en los próximos cuatro años. Esto —otra vez me refiero al señor Ayala—, por mucho que usted alce la voz, señor Ayala, en sus intervenciones, es realmente injustificable. La falta de cohesión territorial en nuestro país, el abandono de toda la Galicia interior, la progresiva despoblación del rural gallego debido a la falta de servicios cada vez mayor y la deficientísima comunicación ferroviaria interior son razones que el Ministerio de Fomento pasa por alto y sacrifica en aras a la eficiencia. Pero nosotros preguntamos: ¿de qué eficiencia estamos hablando? De la eficiencia que los propios Gobiernos a lo largo de los años se encargaron de destruir: infraestructuras caducas en las que nunca hubo preocupación de invertir, trazados imposibles que nunca se mejoraron, falta de modernización, de electrificación de las vías, disminución drástica y progresiva de frecuencias y paradas, eliminación de apeaderos y estaciones, horarios inoperativos para las necesidades reales de la población, inejecución de tramos eternamente proyectados, nula comunicación de los servicios ferroviarios y terminales aeroportuarios, etcétera. La ineficiencia y la falta de rentabilidad de los servicios ferroviarios en Galicia la han provocado ustedes, los distintos Gobiernos centrales y la desidia y el desinterés de una Xunta de Galicia que solo atiende, en este caso, a intereses partidarios. La ineficiencia actual es el resultado del abandono de muchos años, y cuando el servicio es pésimo, evidentemente la gente no acude, disminuyen los usuarios, que tienen que buscarse alternativas de movilidad y, finalmente, los mismos que originaron esa ineficiencia encuentran la excusa perfecta para la supresión y el desmantelamiento definitivo del servicio. ¡Ah!, pero eso sí, los gallegos estamos mucho más tranquilos con el incremento de frecuencias a Madrid. En realidad, esto es lo que nos importa, y no, por ejemplo, que el trayecto Santiago-Ourense, en la línea de media distancia, tarde dos horas en hacerse. También nos parece irrelevante a los gallegos y gallegas que la ciudad de Lugo no tenga conexión por tren con la capital gallega y, por encima, que las obras de la A-54, entre Lugo-Santiago, se hayan paralizado por decisión del Ministerio de Fomento hasta el año 2015. Por ejemplo, tampoco nos interesa a los gallegos y gallegas que el primer tren de la mañana entre Ourense y Vigo, la primera ciudad industrial y en población de nuestro país, llegue a Vigo a las 14:12 minutos, que es una hora estupenda para empezar a trabajar o a hacer cualquier tipo de gestión. Tampoco nos importa, por ejemplo, que el eje atlántico Vigo-A Coruña deje totalmente al margen a la ciudad de Ferrol, amenazada en estos momentos con la supresión de media distancia a Coruña; ni, por ejemplo, que A Coruña-Lugo-Monforte vaya a mantener los servicios de larga distancia con Madrid y Barcelona pero pierda uno de los tan solo dos de media distancia que tiene. Para los gallegos y gallegas también es una anécdota que Monforte-Barco de Valdeorras solo vaya a mantener los trayectos de larga distancia con Madrid, Barcelona y Euskadi por lo menos hasta la llegada del AVE; o que, por ejemplo, desde Redondela, en la provincia de Pontevedra, hasta Ribadavia, en la provincia de Ourense, no haya ninguna estación abierta, a pesar de las catorce paradas que realizaba el tren hasta ahora, y que en la línea Coruña-Ferrol, en la que hay catorce estaciones intermedias, el tren a Madrid, que se supone que va a sustituir al actual media distancia, solo vaya a parar en tres de ellas.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Chacón i Piqueras): Debe terminar, por favor.

La señora **PÉREZ FERNÁNDEZ**: Voy terminando, señora presidenta.

O que en el trayecto Santiago-Vigo se supriman dos viajes de los seis que tiene al día el punto Pontevedra-Universidad.

Todo esto al conjunto de los gallegos y gallegas nos parece una tontería, porque nuestra mayor preocupación, como comprenderán todos y todas ustedes, y todas nuestras necesidades diarias quedan solucionadas con el aumento de las frecuencias a Madrid, sobre todo si tenemos en cuenta que el ministerio se ha empleado a fondo en su campaña de tapar, de maquillar la desaparición de setenta y dos servicios interiores, promocionando el precio del billete a Madrid. Resulta absolutamente incomprensible, increíble y absurdo que, por ejemplo, el tren que sale de Coruña a las 8:35 de la mañana cueste 25,20 euros para llegar a Ourense, Coruña-Ourense, y 19,90 para llegar a Madrid. Con estos precios, el tren en Galicia nunca podrá ser competitivo y los usuarios están obligados, ustedes les obligan —termino, señora presidenta—, a abandonar un medio de transporte público económico, limpio y sustentable y a tener que utilizar masivamente el coche particular o a seguir incrementando los beneficios de empresas privadas de autobuses, que parece —me dirijo a los señores y a señoras del Partido Popular— que son a los únicos intereses que sirve el Gobierno con este plan.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 337

11 de junio de 2013

Pág. 38

Galicia, señorías, es de las comunidades más afectadas por los planes del ministerio. La supresión de setenta y dos servicios semanales está muy lejos de los once de Asturias, de los dieciocho de Cantabria, de los doce de Euskadi e incluso de los veintiocho de Valencia, justamente en un territorio en el que no existe servicio de cercanías, que sería considerado automáticamente como obligación de servicio público y en el que la mala gestión del ferrocarril convencional durante años ha sido la mejor justificación que ha encontrado el Gobierno para dismantelar y abandonar los servicios.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Chacón i Piqueras): Fijación de posiciones. Pasamos al señor Gorriarán, de UPyD.

El señor **MARTÍNEZ GORRIARÁN**: Brevemente. No puedo competir con el nivel de conocimiento y detalle con que nos ha relatado los problemas ferroviarios de Galicia nuestra compañera del BNG, señora Pérez Fernández. Vamos a apoyar su moción, porque consideramos que forma parte del problema general, y hemos dicho también que apoyaremos la moción del Grupo Socialista, y adelanto también que la de Izquierda Unida, porque nos ha parecido que los planes del ministerio de racionalización ferroviaria realmente no lo son, sino que han sido una improvisación consecuencia de que no había una planificación real ni de los recursos, ni de las necesidades, ni de las prioridades. Y nos parece incomprensible que en Galicia, que tiene una costa atlántica sumamente poblada y muy urbanizada, no haya, por ejemplo, un servicio de cercanías. Es completamente incomprensible que esto no sea una inversión prioritaria, mientras se prioriza un AVE que, como ya expuse en otra ocasión, es de dudosísima rentabilidad. En este sentido, ya lo he dicho otras veces, vamos a apoyar siempre cualquier tipo de mejora de infraestructuras en cualquier comunidad autónoma que, como es el caso esta vez de Galicia, está claramente discriminada, dentro de una visión general de las inversiones que tiene que hacer el Estado en el conjunto del territorio. Por ello la vamos a apoyar pero llamamos a la reflexión de que es difícil a veces estar en misa y repicando; es decir, pedir que se haga una inversión tan cara y tan poco rentable, con altísima probabilidad, como va a ser el AVE cuando el precio que se paga por este tipo de peticiones es este, que se abandonen inversiones menos espectaculares pero mucho más necesarias para la calidad de vida de la gente y para la gestión y la articulación del territorio.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Chacón i Piqueras): Continuamos con la señora De las Heras, por el Grupo de La Izquierda Plural.

La señora **DE LAS HERAS LADERA**: Desde La Izquierda Plural vamos a apoyar esta proposición no de ley porque lo que ha escenificado de manera clara y contundente la portavoz del BNG es lo que han sufrido en estos últimos meses todas las comunidades autónomas: la falta de diálogo, la falta de conocimiento y, por parte del conjunto de diputados y diputadas, la necesidad de hacer un análisis global de lo que está pasando en el conjunto del Estado respecto a la eliminación de líneas, que sí se está llevando a cabo, y la eliminación de frecuencias. Agradecemos esa exposición porque nos pone en la situación en la que estamos, la total desvertebración del territorio que ya en sí partía de una situación bastante deteriorada, esto es, cómo se está llevando el Plan de racionalización. En la próxima proposición no de ley me extenderé sobre cuáles son nuestras propuestas al respecto para poder plantear una alternativa que dé una salida racional y favorezca el uso del tren como transporte público que garantice el derecho a la movilidad.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Chacón i Piqueras): Continuamos con doña Paloma Rodríguez, del Grupo Socialista.

La señora **RODRÍGUEZ VÁZQUEZ**: Quiero iniciar mi intervención manifestando la sintonía del Grupo Parlamentario Socialista con esta proposición en la que se han expuesto de manera minuciosa muchos de los problemas que tenemos en Galicia en estos momentos con los recortes de los servicios ferroviarios. Es evidente que estamos en desacuerdo con este Plan de racionalización, no solo por la proposición no de ley defendida hoy en esta Comisión por nuestro portavoz, el señor Simancas, sino porque esto lo hemos hecho en todas las instancias parlamentarias donde hemos tenido oportunidad, que son todas. En el Senado presentamos el 22 de mayo una moción para reclamar que el Gobierno deje sin efecto este Plan de racionalización, y también lo hemos hecho en los parlamentos de las diferentes comunidades autónomas. Concretamente en Galicia, con fecha 27 de marzo, se ha presentado una interpelación en el mismo sentido. En estos momentos y según las escasas informaciones con las que contamos, la decisión

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 337

11 de junio de 2013

Pág. 39

del Ministerio de Fomento de eliminar muchos servicios ferroviarios en Galicia podría concretarse en la supresión de un número que aún no conocemos, entre 72 y 94 frecuencias semanales, a las que se suma la desaparición de varias líneas de media distancia, un único servicio diario en veintiuna estaciones y el cierre definitivo de otras treinta. En total, el 61% de las estaciones de Galicia quedan afectadas por el cierre o por la reducción de los servicios. Para abordar estos drásticos recortes bajo el eufemismo de racionalización, el Gobierno esgrime razones de baja rentabilidad de estas líneas. Una acción, una desfeita, el desmantelamiento del tren tradicional de Galicia que deja a miles de gallegas y de gallegos damnificados —calculamos que más de 150.000 afectados al año—, que incide directamente en la vertebración del país y que perjudica la fijación de la población, fundamentalmente en el medio rural. La inconcreta reforma que propone el Ministerio de Fomento va a perjudicar, si se lleva adelante como así está ocurriendo, la calidad de vida en las ciudades y en las aldeas de Galicia, y va a debilitar la cohesión social y territorial que son aspectos imprescindibles en nuestra democracia. Es evidente que lo único que pretende el Gobierno con esta reestructuración es afianzar un modelo ideológico, un modelo que se basa en esa austeridad a ultranza, en la desigualdad, en la privatización de los servicios; que se basa, en definitiva, en recortes de servicios básicos para la ciudadanía.

El Grupo Parlamentario Socialista considera que la aplicación de este plan en Galicia va a conducir a la pérdida de conectividad entre las diferentes poblaciones gallegas afectadas, con la consiguiente merma de oportunidades, de desarrollo económico y de empleo; va a perjudicar especialmente a la población que habita localidades pequeñas, con más riesgo de aislamiento y en las que no existen alternativas de transporte colectivo; va a impedir la vertebración territorial; va a influir negativamente en las condiciones individuales de movilidad; va a incrementar el aislamiento colectivo; va a acarrear problemas de ajuste de horarios, de frecuencias, de tarifas con otros medios de transporte; en muchos casos va a incrementar e incluso duplicar los tiempos de traslado, y todo ello sin tener en consideración los perjuicios laborales que va a ocasionar la implantación del Plan de racionalización, ya que el informe de la consultora pública Ineco en el que se basa no consigna los recortes de personal que llevará pareja esta medida del Plan de racionalización.

Quisiera finalizar mi intervención evidenciando aquí, en esta Comisión, una dramática paradoja. El pasado día 5 de mayo tuvo lugar en Ferrol la conmemoración del centenario de la línea Ferrol-Betanzos, inaugurada en mayor de 1913. Esta fue la primera línea ferroviaria totalmente financiada por el Estado, una decisión inédita porque se hizo con objeto de unir los astilleros y los arsenales ferrolanos con el resto de la red ferroviaria del país, dada la importancia estratégica y económica de Ferrol. Una importancia hoy reclamada ante el desmantelamiento sistemático que sufre la zona a través de la convocatoria de organizaciones sindicales, políticas y cívicas de una huelga general en la comarca precisamente para mañana, día 12 de junio. Pues bien, en esta conmemoración participaron alcaldes, representantes de la Xunta, de la Diputación de A Coruña, del Ministerio de Fomento. Entre las múltiples actividades organizadas se descubrieron placas conmemorativas en Ferrol, Narón, Fene, Neda, Cabanas, Pontedeume; placas que nadie verá en estaciones donde no pararán los trenes.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Chacón i Piqueras): Debe terminar, por favor.

La señora **RODRÍGUEZ VÁZQUEZ**: Termino enseguida.

Solamente quiero citar, para finalizar, las palabras del presidente de la Diputación de A Coruña, don Diego Calvo, en la presentación del libro *El ferrocarril Betanzos-Ferrol*, un libro editado en 2013. Dijo exactamente: Esperemos que cumpla otros cien años —el tren— y que recupere el esplendor vivido. Como medio de transporte de grandes volúmenes, ecológico y sostenible está llamado a volver a recuperar parte de lo que perdió. Estamos, señorías, ante una paradoja dramática y ante una muestra de incoherencia y quizá de falta de comunicación entre los miembros del Partido Popular, porque el presidente de la Diputación de A Coruña no sabía el 5 de mayo, cuando escribió estas palabras para la presentación de este libro, que el tren estaba moribundo, que el tren de Ferrol se iba a terminar. Creo que debemos racionalizar pero teniendo en cuenta muchos factores que tienen que ver con las necesidades de los colectivos a los que se atiende y optimizar todos los aspectos relacionados con el tren, porque lo demás, señorías, se llaman únicamente recortes.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Chacón i Piqueras): Finalizamos con el turno del Grupo Popular. Tiene la palabra don Celso Delgado.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 337

11 de junio de 2013

Pág. 40

El señor **DELGADO ARCE**: El Plan de racionalización de servicios ferroviarios del que hoy hablamos aquí es un plan que aprobó el Consejo de Ministros el 28 de diciembre de 2012 y que ha tenido un largo recorrido hasta el día en que estamos hablando. Aquí, en esta misma Comisión, hemos recibido comparecencias para explicarlo suficientemente y también hemos tenido debates en el Pleno del Congreso de los Diputados porque este plan, que busca la movilidad de los ciudadanos utilizando un transporte social y eficiente, económica y medioambientalmente, implica la reforma de los servicios ferroviarios ineficientes, no de los eficientes, y la medición de esta eficiencia se hace en la comparativa y en el binomio ocupación-aprovechamiento. El Ministerio de Fomento y Renfe ya han manifestado para todo el Estado, y también para Galicia, que se comprometen a garantizar las necesidades de movilidad de los ciudadanos por medios alternativos y que seguirán comunicados con otros medios de transporte. Así, trenes de larga distancia podrán prestar cobertura a estos usuarios con paradas en los lugares afectados, y en otros trayectos donde no haya esta parada, se sustituirá con transporte en autobús. Por tanto, se preserva la vertebración territorial.

Detrás de este plan está la racionalización del gasto público. Señorías, una situación de crisis económica como la que vive España exige eficiencia en el uso de los recursos públicos. No podemos desconocer —y seguro que no lo desconoce la proponente— el esfuerzo sin precedentes que está haciendo España para controlar su déficit público, para evitar las políticas de endeudamiento masivo y para corregir sus desequilibrios, y el esfuerzo económico que han hecho y hacen los españoles para evitar el rescate de nuestro país y para no tener que depender de lo que nos dicten desde fuera. Los españoles y los gallegos tenemos una alta presión fiscal en estos momentos, un IRPF con tipos que llegan hasta el 52% y que están a la cabeza de Europa, un impuesto sobre sociedades crecido y llevamos en los últimos años un aumento de 5 puntos del IVA. ¿Cree alguien en su sano juicio que no tenemos que hacer un ajuste del gasto que permita que este país y que el Estado del bienestar sean viables? ¿Es que el ferrocarril tiene que permanecer ajeno a las ineficiencias de gasto? ¿Es que podemos seguir sosteniendo trenes vacíos como los que circulan en este país y pensar que esto es eficiente desde el punto de vista económico mientras recortamos o limitamos las pensiones, les quitamos una paga a los funcionarios, tenemos esta presión fiscal o pedimos a la gente que copague el gasto farmacéutico? ¿Tendremos que hacer algo en materia de control del gasto público ineficiente en transporte o tendremos que vivir instalados en el inmovilismo diciendo que las cosas pueden seguir para arruinar a nuestro país? No lo podemos hacer y por eso este Gobierno es serio. Pero no lo hace por capricho, sino basándose en una consultora pública, Ineco, y siguiendo las directrices y los criterios que el anterior Gobierno socialista ya puso en marcha. Lo que ha hecho el Gobierno de España es actualizar los últimos datos de estos trayectos, de estas frecuencias y de estas relaciones. Por eso, en Galicia no se ha suprimido ninguna línea ferroviaria. Todas se han declarado obligaciones de servicio público con exclusión de la línea Ourense-Puebla de Sanabria; y en este caso ha sido porque tenía un índice de aprovechamiento de solo el 4,2% y porque por cada 11 euros de billete que pagaba un pasajero las arcas del Estado tenían que poner 370 más. En esos lugares y en esas estaciones se sustituirá o bien por trenes de larga distancia o bien por transporte de viajeros.

El fin de semana de junio al que aludía la diputada proponente de la iniciativa no fue un día de desfeita, sino un día de cambio para crear nuevas oportunidades de movilidad para los ciudadanos que viven en Galicia. El servicio ferroviario en Galicia no solo no se deteriora, sino que se incrementa. Cada día son más los usuarios del ferrocarril en Galicia y no solo por el número de infraestructuras y la mejora de las infraestructuras que se están haciendo y que son absolutamente necesarias, sino también porque los servicios han mejorado mucho. Una mejora muy importante es, por ejemplo, que la media distancia entre Coruña, Santiago y Ourense en un año haya crecido en un 44%, pasando de 170.000 usuarios a 268.000 viajeros. Y es un cambio muy importante que por primera vez la ciudad de Lugo tenga comunicación por alta velocidad con Madrid. Señora proponente, la comunicación con Madrid es de ida y vuelta; no solamente es para que vengamos a Madrid —que tenemos que venir aquí por muchas razones y bueno es que lo hagamos—, sino para que los de Madrid y otras localidades vayan a Galicia, potencien nuestra economía y turísticamente enriquezcan nuestras necesidades, que también son importantes. Por ejemplo, entre Lugo y Ferrol —se ha citado aquí a Ferrol, que también estrena una nueva conexión con Madrid— los trenes paran en Pontedeume, Betanzos ciudad, Curtis, Teixeira, Guitiriz, Lugo, Sarria y, por supuesto, en Monforte, A Gudiña y Puebla de Sanabria. No se abandona la media distancia, sino que se potencia; y hay un compromiso clarísimo de la ministra de Fomento y de la Xunta de Galicia para que el transporte ferroviario tenga presente y tenga futuro. El número de clientes que viajan desde A Coruña y Pontevedra



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 337

11 de junio de 2013

Pág. 41

a Madrid ha crecido un 55%. El eje atlántico —del que no se ha hablado aquí— tiene unas frecuencias y unas utilidades de rentabilidad en Galicia porque ofrece servicios de calidad. Si pudiéramos cambiarlo todo para partir de cero, lo haríamos, pero tenemos que partir de la situación real y de la situación económica que vivimos.

¿Que hay una política comercial nueva de Renfe? Pues claro que sí. Esas tarifas de las que he hablado hace un momento, que parecían paradójicas, son tarifas promocionales, son los llamados billetes promo y promo plus, que son para un 10 o un 15% de las plazas y lo que buscan es incentivar la oferta y la utilización por los ciudadanos de los servicios ferroviarios, como hacen el avión y otros medios de transporte, porque queremos ser eficientes. Por esto, señorías, no vamos a apoyar esta iniciativa porque queremos cambiar para mejor, porque no queremos el inmovilismo y porque queremos que los ciudadanos vean que los políticos acomodamos sus impuestos, el dinero que aportan al Estado y lo gastamos de una manera eficiente, realista y constructiva. **(Aplausos)**.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Chacón i Piqueras): Votaremos la autoenmienda del Grupo Mixto.

### — SOBRE MEDIDAS PARA EL MANTENIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES DE SERVICIO PÚBLICO FERROVIARIO DE LOS TRENES REGIONALES O DE MEDIA DISTANCIA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE IU, ICV-EUiA, CHA: LA IZQUIERDA PLURAL. (Número de expediente 161/001707).

La señora **VICEPRESIDENTA** (Chacón i Piqueras): Pasamos a la última proposición no de ley sobre medidas para el mantenimiento de las obligaciones de servicio público ferroviario de los trenes regionales o de media distancia. Tiene la palabra la señora De las Heras para su defensa.

La señora **DE LAS HERAS LADERA**: Creo que se ha hablado durante la mañana de manera suficiente sobre lo que está suponiendo el Plan de racionalización aprobado por el Consejo de Ministros del día 28 de diciembre, pero nuestra proposición no de ley plantea algo que tenemos que remarcar, y es que el Plan de racionalización no es más que la consecuencia del real decreto aprobado el 20 de julio por el Gobierno para la racionalización y liberalización del transporte ferroviario que, a nuestro entender, supone el desmantelamiento del ferrocarril público en el conjunto del Estado español. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)** Se aprobó ese real decreto de julio cuando aún estaba debatiéndose el cuarto paquete ferroviario en Bruselas. Este cuarto paquete, una vez concluido y aprobado, tiene de plazo —algo que quiero remarcar— para su cumplimiento hasta el año 2019. Ya dijimos en aquel momento que el Gobierno se precipitaba al tomar medidas que iban a llevar a la liberalización de manera precipitada y a la privatización del sector ferroviario por la situación económica en la que se encuentra el conjunto de Europa, y especialmente nuestro país, para cumplir con el déficit. Francia y Alemania no se han comprometido con ninguna medida extra de carácter liberalizador con este cuarto paquete ferroviario, pero sí ha comprometido Bruselas al resto de Europa. No queremos que Europa sea el siguiente proceso de laboratorio neoliberal iniciado en Gran Bretaña y Argentina con consecuencias nefastas. Desde luego, los ajustes no van a hacer mejor esa privatización de los servicios. ¿Qué se planteó en julio que hoy tenemos que volver a recordar? Pues la privatización de Renfe, dividiéndola en cuatro sociedades anónimas para viajeros, mercancías y logística, mantenimiento y material rodante. Todo esto con las consecuencias para el empleo y la calidad del mismo que ya estamos viendo y que sabíamos que iba a llegar; el desmantelamiento y la pérdida de calidad del servicio; la desaparición de FEVE, que hemos vivido de manera precipitada y rápida, y algo que nos tendrá que explicar el Gobierno y que esperamos de verdad que no ocurra, que es una nueva rectificación del decreto para dividir ADIF, que no se contemplaba en aquel momento. También la segregación y la supresión de líneas haciendo responsables, en el caso de que quiera mantener esa obligación de servicio, a las comunidades autónomas. En concreto, aquí se ha debatido —acabamos de hacerlo— con respecto a las repercusiones que tiene para Galicia, pero también para Andalucía, Castilla-La Mancha, Castilla y León, y el conjunto del Estado. Todo en cumplimiento del Reglamento de la Comisión Europea 1370/2007, de 23 de octubre, que marca cuáles son las obligaciones de servicio público. Esto se traduce en el Plan de racionalización de 28 de diciembre. Pero si realmente se tuviera que cumplir la obligación de servicio público que marca esta directiva, se tendrá que garantizar el derecho a la movilidad de las personas, el acceso a bienes y servicios, y la eficiencia energética. Por lo tanto, lo que pedimos desde La Izquierda Plural es que, efectivamente, se cumpla la obligación de servicio público porque esto

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 337

11 de junio de 2013

Pág. 42

no implica, no tiene por qué tener como consecuencia cerrar líneas, que es lo que se está haciendo. El Gobierno no está cumpliendo con su capacidad soberana de no cerrar estas líneas.

El tren convencional —que es algo que aquí no se ha dicho—, el tren normal ha sido abandonado durante muchos años, decenios, en nuestro país. Las planificaciones con respecto al tren convencional llevadas a cabo tanto por los Gobiernos del Partido Popular como del Partido Socialista, han quedado supeditadas en pos de la alta velocidad. Es verdad que en otros momentos también se cerraron líneas y frecuencias de media distancia, una vez que se implantaron las infraestructuras de alta velocidad, dejando sin conexión a trenes regionales. La supresión de líneas de frecuencia que, en este caso, se comprometían como obligación de servicio público a ser cubiertas con otro transporte alternativo no se ha cumplido. El autobús muchas veces no llega a localidades donde se ha suprimido la estación del tren y esto lo sabe el señor Ayala. El informe de Ineco que, efectivamente, fue en inicio pedido por el Gobierno del Partido Socialista, atiende a premisas únicamente de carácter economicista, sin tener en cuenta el carácter social. Esas premisas economicistas también son erróneas, tampoco pueden servir como justificación, porque el ahorro que se está planteando —así lo ha dicho el director general de Renfe— es de 15 millones a corto plazo y 51 millones a medio plazo. Estamos hablando de que un solo kilómetro de AVE —hace poco hemos tenido conocimiento de lo que ha costado 1 kilómetro de AVE, de media, Madrid-Barcelona— ha costado 14,4 millones de euros. Desde luego, no estamos hablando de un ahorro cuando en la variante de Asturias hay que tener en cuenta que va a costar entre 40 y 60 millones de euros el kilómetro de vía férrea de alta velocidad. Nada comparable con el servicio de carácter público, social, de derecho de los ciudadanos y las ciudadanas a la movilidad; nada comparable. Esta no es una cuestión económica. Es una cuestión ideológica, claramente ideológica, impuesta desde Bruselas: la liberalización para la posterior privatización del transporte ferroviario. Negocio a cambio de derechos. Eso es lo que ahora mismo está primando.

Se ha hecho con total falta de información y de transparencia; mal que le pese al señor Ayala es así. A día de hoy todavía no tenemos una idea global de las líneas y frecuencias que se van a recortar. Se han eliminado viajes en las páginas web —se ha dicho aquí— sin ninguna notificación a los usuarios. Señor Ayala, usted ha dicho: ¿Dónde están los viajeros que se quedan sin servicio de tren? Eso no es verdad. Ningún viajero ni ninguna viajera en este país se ha quedado sin servicio de tren. A vuelapluma he tenido la oportunidad de sacar una noticia de un periódico local. Le invito que venga conmigo, señor Ayala. La convocatoria tendrá lugar mañana, miércoles 12 de junio, en la localidad de Barrientos y la realizan las localidades de Santa Marina del Rey y Valderrey. En Barrientos hay una estación de tren a la que le van a quitar el sentido, se va a quedar sin paradas y se va a quedar en la mínima expresión —es lo que dice la noticia, la estoy leyendo— con los recortes puestos en marcha por el Gobierno de España y les condenan —dicen los vecinos— a la práctica incomunicación en esta localidad. Muchas de estas localidades pequeñas necesitan del tren para que sus jóvenes puedan ir a la universidad, para que puedan ir al trabajo o para que puedan ir al médico. Estas son las consecuencias que están sufriendo ahora mismo con estos recortes. Se les han recortado esos servicios básicos y esos derechos de raíz. Estos recortes provocan la desvertebración del país, el abandono del mundo rural y el aislamiento completo de esas zonas, mientras que se sigue apostando por la alta velocidad.

Acabo, señor presidente. Por eso, nosotros pedimos que atajemos de raíz este problema; que se derogue el Real Decreto de 20 de julio, por el que se adoptaron las medidas en materia de infraestructuras y servicios ferroviarios; que el Gobierno abra un puente de diálogo con la oposición, con los sindicatos, con los usuarios y con los profesionales; que tenemos de plazo hasta 2019 para cumplir con la directiva europea, y que se redefina el Plan de racionalización para que se cumpla con la directiva europea en la obligación de servicio público. Además, creemos que hay que potenciar y hacer una firme apuesta por el ferrocarril convencional porque es el que realmente vertebraba el territorio y da garantías del derecho a la movilidad.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo de Unión Progreso y Democracia, tiene la palabra el señor Martínez Gorriarán.

El señor **MARTÍNEZ GORRIARÁN**: Intervengo brevemente para decir que no tengo nada más que añadir a lo ya dicho anteriormente y, como he manifestado, apoyaremos también esta proposición en la línea de las otras.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 337

11 de junio de 2013

Pág. 43

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el diputado don Rafael Simancas Simancas.

El señor **SIMANCAS SIMANCAS**: Quiero expresar brevemente el respaldo del Grupo Socialista a esta proposición no de ley y añadir algún argumento más, si cabe. Sacar viajeros de los trenes y llevarlos a la carretera no es racionalidad en el transporte español, es irracionalidad o trenecidio, si le gusta más la expresión al portavoz del Grupo Popular. Suprimir servicios ferroviarios básicos no es racionalidad, es ir en contra de la racionalidad, del interés general, de la garantía del derecho básico a la movilidad de los ciudadanos y causar un grave quebranto, riesgo de aislamiento y de desvertebración en muchos territorios de nuestro país. No voy a remontarme a los años ochenta ni a la República ni a la restauración borbónica, pero voy a recordarle al portavoz del Grupo Parlamentario Popular que la última revisión del Libro Blanco del transporte de la Unión Europea data de marzo de 2011, hace muy poquito tiempo. En ese documento que respalda el Gobierno español, al menos en teoría, se expresa el objetivo común de una traslación modal de la carretera al ferrocarril del orden del 50%. Ese es el objetivo, horizonte 2050, que un 50% de los viajeros que actualmente van de un lugar a otro por carretera lo hagan a través del ferrocarril. Este es el objetivo que el conjunto de los europeos hemos establecido en este libro blanco. El Gobierno de España con este plan de racionalización va en sentido diametralmente opuesto. El informe de Ineco, que se ha mencionado aquí y que tengo delante, en sus conclusiones no habla de más criterios clasificatorios que el nivel de ocupación y el nivel de cobertura económica. No hay un solo índice medioambiental a la hora de establecer referencias en cuanto a que unos servicios sean más eficientes o menos; son criterios puramente economicistas que a nosotros y al conjunto de los ciudadanos entendemos que no nos sirven, porque hay otras rentabilidades a considerar además de las económicas. Ahorro y eficiencia sí, pero busquémoslos de una manera más razonable. Por ejemplo, ¿por qué no ahorrar en las facturas de las consultoras privadas, que tantos millones facturan a Renfe en estos días? ¿O por qué no buscamos más eficiencia en una política tarifaria distinta? Porque la última idea de la ministra con relación a las tarifas del AVE nos ha supuesto al parecer un 4% más en venta de billetes pero una pérdida de entorno a 10 millones de euros en un solo trimestre. No es una medida muy inteligente desde el punto de vista del ahorro y de la eficiencia. Piénsese en modificar este tipo de comportamientos y de actuaciones antes que en suprimir servicios básicos para los ciudadanos. Abramos un nuevo proceso de racionalización en los contenidos y en las formas y, por favor, téngase en cuenta que la utilización del tren no es algo ocioso. La gente no viaja en tren simplemente por gusto, la gente viaja en tren para ir a trabajar, para ir a estudiar, para ir al hospital, para ir a visitar a sus allegados. La gente necesita el tren, es un servicio básico; no es un elemento ocioso del que se pueda prescindir debido a una medida de supuesta racionalización que no tiene en cuenta las necesidades básicas de los ciudadanos.

Y con relación a las formas, por favor algo de transparencia. Cuelguen ya de una vez un listado en la página web del Ministerio de Fomento con los servicios que se mantienen y los que se suprimen. ¿Tanto cuesta eso? Este servicio, se mantiene; este servicio, se suprime; este servicio, se modifica y se sustituye por un autobús. ¿Por qué tanta ocultación? Den la cara. Si están tan satisfechos de este plan de recortes, pónganlo en la página web para que todo el mundo pueda comprobarlo, porque hoy día todavía los ciudadanos se están enterando del recorte de servicios cuando llegan a la estación y no pueden coger el tren que iban a coger. Esta es la realidad. Por tanto, racionalización en los contenidos y en las formas sí, irracionalidad no, señorías que apoyan al Gobierno.

Y, por favor —con esto termino—, que la ministra dé la cara. Está bien mandar al presidente de Renfe por delante ante los medios de comunicación o a sus portavoces de grupo, que para eso están, pero la ministra debe dar una explicación a los ciudadanos en un asunto tan importante. Cada vez que hay por inaugurar un tramo de 100 metros en una carretera la ministra se desplaza kilómetros y kilómetros, da una rueda de prensa, se da un pantallazo para el telediario. A lo mejor, este asunto que según nos dice el presidente de Renfe va a afectar a 900.000 ciudadanos merece también una explicación pública de la señora ministra. Y, por favor, que vaya más allá de esa célebre frase que pasará a los anales de la historia política de este país, porque la ministra dijo algo así como que no va a suprimir ninguna estación pero, eso sí, los trenes no pararán en ellas. Señorías, que la explicación vaya un poquito más allá si es posible.

El señor **PRESIDENTE**: Se me había olvidado antes, por lo que pido disculpas. Tiene que intervenir para fijar posición la diputada del Grupo Mixto, doña Rosana Pérez.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 337

11 de junio de 2013

Pág. 44

La señora **PÉREZ FERNÁNDEZ**: Hemos hablado mucho durante la mañana sobre este tema y no me voy a repetir, pero quiero manifestar mi apoyo a la proposición no de ley que acaba de exponer la portavoz del Grupo de Izquierda Unida. Después de escuchar los argumentos expuestos aquí por los distintos portavoces, y en concreto por el portavoz del Grupo Popular respecto a la proposición no de ley que nosotros habíamos presentado, me reafirmo, señor presidente, en que efectivamente el plan de racionalización y su aplicación ha sido una desfeita, y acabo de comprobar, por las intervenciones que he escuchado, que no solo en Galiza. No ha sido para nada —no lo comparto con usted, señor Delgado— un día de cambio porque, en todo caso, ese cambio es precisamente para todas aquellas empresas que están esperando con las manos abiertas la liberalización y la privatización que el Ministerio de Fomento acaba de autorizar poniendo en marcha este plan de racionalización. Por lo tanto, efectivamente, una gran desfeita.

El señor **PRESIDENTE**: Finalmente, para fijar la posición del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el diputado don Andrés Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Ciertamente esta mañana hemos hablado en reiteradas ocasiones sobre este plan de racionalización de los servicios ferroviarios y creo que las posiciones ideológicas de los distintos grupos parlamentarios han quedado claras, pero, señor presidente, yo quisiera remarcar algunas cuestiones que, o no se han leído, o no se han querido leer por parte de los representantes de los grupos parlamentarios que solo quieren el desgaste del Gobierno y la crítica por la crítica en cuanto ven que pueden tener una rentabilidad electoral por criticar alguna decisión del Gobierno, como efectivamente puede ser que deje de establecerse una relación ferroviaria que afecta a alguien. Como hay quien piensa que el dinero público no le cuesta a nadie, como pensaba la ínclita ministra de Cultura —nada menos que de Cultura— del Partido Socialista, doña Carmen Calvo, que piensa que los Presupuestos del Estado es dinero que cae del cielo, entiendo que se hayan hecho algunas de las manifestaciones que se han hecho aquí, y entiendo que se diga que no hay más criterio que el economicista. Pero no es verdad, señor presidente, y yo quisiera recordarles a los señores diputados y a la señora De las Heras, que es la titular de esta proposición, las cuestiones que se expresan en el estudio y sobre todo las que han dado lugar al acuerdo de diciembre del año pasado. La regla que ha dirigido los trabajos para definir los servicios ferroviarios que serán objeto de declaración de obligación de servicio público, de supresión o de modificación, es la de que ningún territorio y por consiguiente ninguna persona quede sin servicio de transporte público colectivo para cubrir sus necesidades de movilidad. Se han hecho, como he dicho anteriormente, consultas con los representantes sindicales de Renfe Operadora, y he dicho antes —y ahora lo voy explicitar más— que se han establecido tres criterios objetivos y que se ha efectuado el análisis con criterios de intermodalidad, siguiendo una metodología comparativa de la eficiencia de la línea ferroviaria frente a otros modos alternativos. Así, se ha estudiado la eficiencia medioambiental sobre la base del ahorro de costes medioambientales debido a las emisiones de gases de efecto invernadero; la eficiencia social, sobre la base de los ahorros de costes externos, accidentes, ruido, impacto sobre la naturaleza, paisaje y entorno urbano; y de eficiencia económica, sobre la base de los ahorros en coste económico por viajero y kilómetro. Por lo tanto, no es verdad lo que aquí se está diciendo de que solo se tenían motivaciones economicistas. Y para la declaración de obligación de servicio público ha sido requisito fundamental resultar más eficiente que los modos de transporte alternativo en términos de intermodalidad. La sistemática que se ha seguido en el análisis de cada una de las líneas es la siguiente: una línea ferroviaria de media distancia se considera eficiente y por tanto susceptible de ser declarada OSP cuando los costes medioambientales, sociales y económicos por viajero/kilómetro transportado sean inferiores a los costes medioambientales, sociales y económicos por viajero/kilómetro transportado en los modos alternativos: autobús regular y coche privado. Antes de proponer la supresión parcial o total de un servicio ferroviario, se analizan las posibles medidas a adoptar para hacer viable la explotación, que pueden consistir en: utilización de trenes de larga distancia para prestar servicios de media distancia, aprovechando el exceso de capacidad que pudiera existir en estos, que como ustedes saben es amplio y ya se están poniendo en marcha; cambio de material, ajustando la oferta a la demanda, con mejora de aprovechamiento —antes se ha dicho que no se tenía en cuenta la capacidad de los trenes, pero sí se ha tenido—; modificación de horarios y frecuencias, reduciendo los servicios menos demandados, y otras medidas que pueden llegar a la reorganización total de la oferta. Es decir, que en cualquier caso se ha hecho un análisis exhaustivo de los servicios que se podían mantener y, como he dicho antes, solo los que están por debajo de ese 15% de este porcentaje de análisis y de eficacia son los que han tenido que suprimirse. Pero lo

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 337

11 de junio de 2013

Pág. 45

que es cierto es que se garantiza siempre el transporte público, bien por ferrocarril o bien por autobús, en las poblaciones que pudieran quedarse sin estos servicios ferroviarios directos.

Para finalizar, señor presidente, me gustaría que los diputados fuéramos conscientes de que no podemos confundir gasto con inversión, porque aquí se confunde lo que cuesta la ejecución de una infraestructura, que es una inversión, con lo que cuesta el gasto de mantenimiento o de la explotación. Estamos confundiéndolo y no sabemos de lo que estamos hablando. Evidentemente, en ningún caso se está abandonando la red convencional, sino antes al contrario: se está haciendo que sea más rentable, más perdurable y por lo tanto más mantenible, y eso es lo que alguien no quiere escuchar y lo mira con ojos de miope, de ver solamente que en un momento determinado hay un servicio que se suprime porque tiene un pasajero a la semana.

Por último —y con esto sí que acabo de verdad, señor presidente—, lamento mucho que el señor Simancas hable superficialmente. La revisión del Libro Blanco de la Unión Europea es de 2006, aprobado en 2011, y como yo he dicho antes, las previsiones del libro blanco sin revisar eran de los porcentajes ferroviarios a 2020 y ahora, como él mismo ha reconocido, se han llevado a 2050, prueba inequívoca de que no se han podido poner en marcha las directrices de la Unión Europea ni en otros países, ni tampoco en España.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, vamos a comenzar las votaciones. **(Pausa)**.

Creo que ya estamos todos y todas. Vamos a comenzar las votaciones. En primer lugar, votamos una proposición no de ley relativa a la creación de un centro de control del tráfico aéreo en Euskadi, del Grupo Parlamentario Vasco. Se vota en sus propios términos.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 3; en contra, 23; abstenciones, 17.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

A continuación votamos la proposición no de ley relativa al acondicionamiento la carretera N-232 en el tramo que discurre entre el límite de la provincia de Castellón y la intersección de la carretera provincial de Ráfales. Es una iniciativa del Grupo Parlamentario Socialista y vamos a votarla en los términos de la enmienda transaccional presentada.

**Efectuada la votación, dijo**

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

Votamos la proposición no de ley sobre las obras de mejora de acceso, de aparcamiento y de conectividad con autobuses de las nuevas instalaciones de ADIF para las estaciones de AVE de Alicante y de Villena. Es una iniciativa del Grupo Parlamentario Socialista y la vamos a votar en sus propios términos.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 15; en contra, 23; abstenciones, 5.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición no de ley sobre el impulso al modelo de las ciudades inteligentes en España. Es una iniciativa del Grupo Parlamentario Popular que se vota en sus propios términos.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 24; en contra, 3; abstenciones, 15.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Proposición no de ley por la que se insta al Gobierno a aceptar la quinta libertad en los tratados internacionales de aviación civil. Es una iniciativa del Grupo Parlamentario de Convergència i Unió y se vota en los términos de la enmienda transaccional presentada.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 40; abstenciones, 3.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Proposición no de ley sobre el plan de racionalización del transporte ferroviario. Es una iniciativa del Grupo Parlamentario Socialista que se vota en sus propios términos.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 17; en contra, 23; abstenciones, 3.**

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 337

11 de junio de 2013

Pág. 46

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos la proposición no de ley sobre la necesidad de rehabilitar estructuralmente los firmes de las carreteras. Es una iniciativa del Grupo Parlamentario de Unión Progreso y Democracia, que 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 relativa a los planes del Ministerio de Fomento para suprimir servicios de media distancia ferroviaria, en concreto en Galicia. Es una iniciativa presentada por el Grupo Parlamentario Mixto, Bloque Nacionalista Galego, que se vota en los términos de la autoenmienda presentada.

### **Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 20; en contra, 23.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición no de ley sobre medidas para el mantenimiento de las obligaciones de servicio público ferroviario de los trenes regionales o de media distancia. Es una iniciativa presentada por el Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural. Se vota en sus propios términos.

### **Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 17; en contra, 23; abstenciones, 3.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Concluimos votando la proposición no de ley sobre coordinación de la posición española respecto a los sistemas de navegación por satélite europeos. Es una iniciativa del Grupo Parlamentario Popular que se vota en sus propios términos.

### **Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 37; abstenciones, 6.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Se levanta la sesión.

**Eran las dos y veinte minutos de la tarde.**