



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

Año 2014

X LEGISLATURA

Núm. 519

Pág. 1

## FOMENTO

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

**Sesión núm. 30**

**celebrada el martes 11 de marzo de 2014**

Página

**ORDEN DEL DÍA:**

**Preguntas:**

**Del diputado don Félix Lavilla Martínez, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre:**

- **Inversiones en mantenimiento en las carreteras de la red estatal en la provincia de Soria desde el año 2008 (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/032006). (Número de expediente 181/001565) ..... 2**
- **Inversión de ADIF en materia de estaciones en Soria en los años 2012 y 2013 (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/032009). (Número de expediente 181/001566) ..... 2**

**Proposiciones no de ley:**

- **Para la construcción del anillo ferroviario de Antequera. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000164) ..... 6**
- **Relativa al estudio de las posibilidades de implantación de ancho internacional (UIC) en el corredor mediterráneo entre Tarragona y Castellón, que permitan compatibilizar los tráficos ferroviarios de ancho ibérico con los de ancho estándar. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/002481) ..... 11**
- **Sobre la acometida de obras e instalaciones para reducir y evitar peligro de circulación en los pasos a nivel de Fuenmayor. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/002259) ..... 14**

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 519

11 de marzo de 2014

Pág. 2

- Relativa al mantenimiento de la dependencia directa de AENA del servicio de extinción de incendios y salvamento. Presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 161/002291) ..... 16
- Relativa a la operatividad del aeropuerto de Asturias y de aquellos que prestan un servicio necesario y de evidente utilidad pública. Presentada por el Grupo Parlamentario de Unión Progreso y Democracia. (Número de expediente 161/002349) ..... 20
- Sobre el incremento de la oferta de tren directo Asturias-Madrid. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/002416) ..... 23
- Sobre la creación de una tarifa especial en la red ferroviaria de interés general para las personas desempleadas. Presentada por el Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural. (Número de expediente 161/002421) ..... 27
- Relativa a los peajes de la AP-9 y a la necesidad de aprobar un plan global de mejora de la N-550. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/002472) ..... 31
- Relativa a la ejecución de la autovía A-15 entre Medinaceli y Soria. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/002482) .. 35
- Relativa a la ejecución del tramo Benavente-Zamora perteneciente a la autovía Ruta de la Plata A-66. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/002483) ..... 39

Se abre la sesión a las diez de la mañana.

### PREGUNTAS:

**DEL DIPUTADO DON FÉLIX LAVILLA MARTÍNEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE:**

- **INVERSIONES EN MANTENIMIENTO EN LAS CARRETERAS DE LA RED ESTATAL EN LA PROVINCIA DE SORIA DESDE EL AÑO 2008 (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/032006). (Número de expediente 181/001565).**
- **INVERSIÓN DE ADIF EN MATERIA DE ESTACIONES EN SORIA EN LOS AÑOS 2012 Y 2013 (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/032009). (Número de expediente 181/001566).**

El señor **PRESIDENTE**: Damos comienzo a la sesión de la Comisión de Fomento. Advierto a sus señorías que, dada la composición del orden del día, es previsible que no votemos antes de la una de la tarde, dependiendo del ritmo de las proposiciones no de ley.

En primer lugar, vamos a sustanciar las dos preguntas escritas que fueron convertidas en preguntas orales. Va a responder el señor secretario general de Infraestructuras, don Manuel Niño González, al que damos la bienvenida. Como saben ustedes, el tiempo para cada orador es de cinco minutos —cinco minutos para el diputado que hace la pregunta y cinco minutos para el secretario general— a distribuir a su gusto. Quiero recordar también que para las proposiciones no de ley el tiempo de intervención es de siete minutos para el autor, cinco para los enmendantes y tres para fijar posición. Sin más dilación, comenzamos con las preguntas. Doy la palabra al diputado don Félix Lavilla Martínez.

El señor **LAVILLA MARTÍNEZ**: Queda formulada la pregunta en sus propios términos.

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

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 519

11 de marzo de 2014

Pág. 3

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Señorías, el compromiso del Gobierno con Soria se ha reflejado en los Presupuestos Generales del Estado durante los años 2012 y 2013, años en los que se ha destinado a la red de carreteras del Estado en Soria la cifra de 121,8 millones de euros, de los que 40,3 millones han ido destinados a conservación y 81,5 a construcción. Está previsto que en los Presupuestos Generales del Estado se inviertan 52 millones de euros, de los que 22,2 serán destinados a conservación y 30 a construcción. Para el ministerio es particularmente prioritario el mantenimiento y conservación de la red de carreteras del Estado, como está establecido en el Pitvi, para garantizar un servicio adecuado y una circulación viaria en condiciones de seguridad, comodidad y fluidez. Para la consecución del citado objetivo, desde el año 2008, la Dirección General de Carreteras ha ejecutado una inversión en materia de conservación y mantenimiento de la red viaria —que es por lo que me pregunta su señoría— en la provincia de Soria por un importe de 114,08 millones de euros. Quiero destacar que el año 2013 es el año de este periodo en el que mayor inversión se realiza, habiéndose destinado durante el mismo 23,79 millones de euros a la provincia de Soria.

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

El señor **LAVILLA MARTÍNEZ**: Es labor de este diputado —que lo es por la provincia de Soria, como lo fue también el presidente del Congreso antes de serlo— y es objeto de la pregunta que hoy se formula controlar la acción de Gobierno y vigilar que se cumplan los compromisos electorales que asumió el partido que ganó las elecciones. En este caso nos estamos refiriendo al mantenimiento de las carreteras. Normalmente —el presidente de la Comisión lo sabe— en la provincia de Soria hemos mantenido una actitud muy positiva, una actitud de diálogo abierto con el Gobierno. No mencionaré en esta Comisión —porque entra dentro de la cortesía parlamentaria— las prioridades que planteamos, pero sí le diré que por nuestra parte hemos cumplido y, evidentemente, la otra parte —lo dejaremos en eso— no lo ha hecho. Por ello, a partir de ahora, todas sus señorías tendrán que escuchar —lo siento— todas las preguntas escritas transformadas en orales, porque vamos a cumplir con exquisito rigor la labor que los ciudadanos nos han encomendado.

En el caso del mantenimiento de las carreteras, quiero hacerle una observación importante, señor Niño. El tramo más peligroso de España en estos momentos, según una agencia de seguridad de carreteras, está en la provincia de Soria. Concretamente se trata del tramo entre Calatañazor y Valdealvillo. Es un tramo de la autovía A-11, la autovía del Duero, que no han impulsado y está totalmente paralizada. Analizaré en el poco tiempo que tengo algunos de los datos que usted ha dado.

Como la pregunta se centra en el mantenimiento de las carreteras e incide en la seguridad, quiero preguntarle si el Ministerio de Fomento se compromete a actuar de manera inmediata en ese tramo de autovía, en el tramo de Santiuste, para corregir el punto más peligroso de España en materia de seguridad viaria. Estamos hablando del más peligroso; no es que sea de los más peligrosos, es que es el más peligroso. ¿Por qué digo esto? Porque es verdad que se han invertido las cantidades que usted ha dicho. Tengo aquí la lista. El total de inversiones desde el año 2008 es de 131 millones, realizadas en cantidades prácticamente similares a lo largo del tiempo. Sin embargo, se observa una cantidad importante en el año 2013 —también en el año 2012— en la A-2, para la comunicación con Madrid —que es importante para Soria, pero que no deja de ser el sur de la provincia—, en una infraestructura que vertebraba Zaragoza con Soria. Si nos ceñimos exclusivamente a las carreteras interiores de la provincia, que tiene 10.240 kilómetros cuadrados, observaremos que las inversiones y las obras bajan sustancialmente. La petición que le hago de invertir en este tramo Calatañazor-Valdealvillo debiera ser una prioridad. Este diputado agradecería que el ministerio asumiera al menos el compromiso de impulsar este tramo de entre los cinco que existen en la autovía del Duero. Lo ideal sería que se impulsaran los cinco, pero por lo menos este, ya que en él se encuentra el enclave más peligroso de España. Esa sería una razón añadida, siguiendo, ¡jojo!, los criterios de la propia ministra de Fomento: uno, continuar con las obras que ya estaban iniciadas —en este caso lo están; es verdad que están reprogramadas y no se han reiniciado, pero el tramo está adjudicado y está hecha toda la tramitación—; otro, el estado de ejecución de la obra —criterio que en este caso no se cumpliría— y, por último, la seguridad viaria, que sí se cumpliría. Por tanto, señor secretario general, le pregunto, a partir del contexto y las cifras que le he dado para invertir más en el interior y con este criterio, si usted se compromete a mejorar este tramo concreto de la autovía y a invertir en él.

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

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 519

11 de marzo de 2014

Pág. 4

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Quiero reiterarle que en los años 2012 y 2013 la inversión ha alcanzado 122 millones de euros, tanto en la parte destinada a conservación como en la destinada a ejecución de nueva infraestructura. Quiero indicarle también que desde los acuerdos de no disponibilidad presupuestaria del Consejo de Ministros de mayo de 2010 ha habido un importante repunte en la inversión total en el año 2013. El año de menor inversión fue el año 2011. El ministerio está haciendo un importante esfuerzo inversor en el contexto económico en el que nos encontramos para desarrollar las actuaciones prioritarias en Soria. Como bien conoce su señoría, Soria es la capital de provincia española que todavía no está conectada a la red de autovías o autopistas. Esperamos concluir felizmente esa conexión durante esta legislatura.

Quiero destacar el importante esfuerzo que estamos haciendo en la A-15 y que conoce su señoría. Fue una autovía que se inició bajo el Gobierno del Partido Popular, con un estudio informativo realizado en el año 2000, y que todavía no ha sido finalizada. Cuando el Gobierno llegó, al comienzo de la presente legislatura, todavía faltaban por ejecutar 88,4 millones de euros y quedaban por completar los tramos Medinaceli-Radona y Sauquillo del Campo-Almazán. Aparte de esto, en el tramo que se había puesto en servicio en el año 2010, entre Radona y Sauquillo del Campo, faltaban todavía algunas actuaciones. Durante estos años hemos hecho un importante esfuerzo para culminar estas inversiones.

Se ha referido a un tramo que considera especialmente peligroso en la A-11. Quiero indicarle que esta también fue una autovía impulsada, mediante un estudio informativo, por el Gobierno del Partido Popular en el año 2000. Hubo distintos anuncios de finalización de esta autovía en su conjunto por los Gobiernos anteriores en el periodo 2004-2011. También se indicó que se iba a hacer mediante un contrato de colaboración público-privada, como seguramente conoce su señoría, para evitar la paralización de las obras, pero tampoco se llevó a cabo. Después del acuerdo de no disponibilidad del año 2010, las obras en la autovía A-11 han sido paralizadas *sine die*. El Ministerio de Fomento tiene intención de retomarlas tan pronto como puedan encajar las disponibilidades presupuestarias para llevarlas a cabo. Consideramos que son obras prioritarias, junto con la prioridad número uno, que es finalizar la autovía A-15.

Ha hecho también una alusión a la concesión de la autovía A-2. Esta autovía es de las denominadas de primera generación y en ella se han realizado importantes obras de mejora y modernización.

Finalmente, quiero destacar uno de los compromisos que asumió la ministra al comienzo de la legislatura, que fue hacer frente al pago de compromisos de ejercicios anteriores. En la provincia de Soria esta cantidad alcanza los 25,8 millones de euros. De ellos, 6 millones han ido destinados a expropiaciones, en el año 2012, y casi 20 millones a obligaciones en materia de carreteras, revisiones de precios, métodos alemanes, liquidaciones, modificaciones e intereses de demora. Esto, como se puede imaginar su señoría, ha condicionado en parte la labor del ministerio durante estos años. En todo caso, vamos a seguir impulsando el desarrollo de las actuaciones prioritarias en la red de carreteras de Soria, incluidos también el mantenimiento y la seguridad vial, que para nosotros es una prioridad. Tenga por seguro que con los créditos de conservación mejoraremos la seguridad en el tramo al que ha hecho alusión su señoría.

El señor **PRESIDENTE**: Para formular la siguiente pregunta, tiene la palabra don Félix Lavilla Martínez.

El señor **LAVILLA MARTÍNEZ**: ¡Hombre! Me he ceñido a la pregunta, he mantenido una actitud lo más positiva posible, como se verá en el «Diario de Sesiones», y no esperaba un mitin con buenas maneras del señor secretario general, pero ya que me ha brindado la oportunidad y ha abierto el debate entro encantado en él, porque lo que esperan los ciudadanos es que se invierta en Soria y se cumplan los compromisos electorales.

La historia no se puede trocear por donde uno quiere. Dice usted que la autovía Soria-Medinaceli la comienza este Gobierno y parece que la termina este Gobierno. No, señor secretario general, eso no es así. Es verdad que el estudio informativo, lo tengo aquí delante, aparece en el Boletín Oficial del Estado del 1 de marzo de 2003. Es verdad también —parece que eso se le ha olvidado— que uno de los tramos figura como autopista de peaje; algo que el Gobierno socialista —como fue su compromiso electoral— suprimió y transformó en una autovía libre de peaje. No es menos cierto que en toda la legislatura, hasta el año 2004, es decir, cuando Aznar sale del Gobierno, en este tramo, Medinaceli-Soria —al que usted se ha referido anteriormente y en el que ahora hablamos de las infraestructuras ferroviarias— ni siquiera realizaron el primer trámite, que es la declaración del impacto ambiental para saber por dónde va la carretera. Ocho años tardaron y ni siquiera terminaron este trámite. Por si esto se pone en duda, tengo

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 519

11 de marzo de 2014

Pág. 5

aquí el Boletín Oficial del Estado para que el señor presidente lo pueda distribuir a sus señorías. Concretamente, se publica el lunes 22 de diciembre de 2004, como usted bien sabrá, con un Gobierno socialista.

Ha hecho usted referencia a pagos. Entro a saco con este asunto, porque si hay una provincia verdaderamente machacada en el tema de financiación en materia ferroviaria y en materia de infraestructuras es la provincia de Soria. Usted sabe —tuve amparo del Senado por unanimidad, porque el Gobierno de Aznar se negaba entonces a facilitarme los datos— que a la provincia de Soria, que tendría que haber sido receptora neta de los Fondos de cohesión, tan solo llegaron 180.000 euros. Eran fondos europeos que llegaban a España para cohesionar el territorio, y en la provincia más despoblada de España, que tiene unos parámetros en muchas de sus comarcas peor que Laponia, solamente se invirtieron 180.000 euros. Eso lo dice todo. Podemos entrar a desmenuzar con detalle todas las infraestructuras que se hicieron en esa legislatura.

Habla usted de pagos. ¡Hombre! ¡Por Dios! Hicieron poco, pero pagaron menos. Túnel de Piqueras: método alemán; lo pagó el Gobierno socialista, salvo 12 millones que se acaban de pagar ahora. Autovía del Duero, tramo Burgo de Osma: lo pagó en un 70 % el Gobierno socialista. Variante de Ágreda: la obra, íntegramente el Gobierno socialista. Dije un día que cuando fue Cascos a hacerse la foto allí igual no había pagado los canapés, y efectivamente fue así, lo pagó íntegramente el Gobierno socialista. Agua pasada no mueve molino. Yo le hecho una pregunta concreta. En materia ferroviaria ustedes se comprometieron a hacer AVE por todos los sitios. No han hecho absolutamente nada. De 2 millones de euros —tengo aquí la respuesta—, 30.000 euros, 6.000 euros, es decir, prácticamente nada, migajas. En materia ferroviaria Soria es la gran abandonada de este Gobierno. No hicieron nada en la etapa de Aznar, no trajeron Fondos de cohesión a la provincia de Soria y, en materia ferroviaria, no han cumplido sus compromisos electorales. ¡Ojo! Y hablando de la autovía del Duero, ustedes eran concededores de las circunstancias y usted se olvida de algo importante. Después de esa reprogramación del Ministerio de Fomento, hubo una enmienda socialista, por importe de 17 millones de euros, a la que usted nunca hace referencia, que se aprobó, se gestionó y se gastó para la provincia de Soria. Le quiero recordar, señor Secretario General, que las Cortes de Castilla y León, por unanimidad, aprobaron una proposición no de ley para que se impulsara la A-11, la autovía del Duero. Repito, la aprobaron por unanimidad. Por tanto, no me diga que se reprogramó. Ustedes se comprometieron con bastante intensidad y no han cumplido. Los ciudadanos quieren inversiones concretas.

Me dice que van a terminar la comunicación de Soria con Medinaceli. ¡Solo faltaría! Les quedaba poco menos del 20 % en el tramo Almazán-Sauquillo y solo un tramo en Radona-Medinaceli. Esperemos que sea en 2014, que fue su compromiso y lo han reiterado por todos los lados. Hay una enmienda del Grupo Socialista a la proposición que se debatirá después y que quiere precisar que sea en 2014.

Le reitero la petición anterior a la que usted no me ha contestado. Sé que no van a reabrir la autovía del Duero en sus cinco tramos, pero comprométanse al menos, en materia ferroviaria, a ejecutar los 19 millones de euros que estaban reprogramados, pero que eran una inversión adjudicada, porque es un compromiso mínimo —ya ni siquiera les pedimos el AVE al que se comprometieron ustedes—, y comprométanse a realizar una actuación urgente en 2014 en ese tramo tan peligroso entre Calatañazor y Valdealvillo, por la seguridad en el tráfico, porque todo aquel que pasa se puede ver afectado. Estas son las dos peticiones concretas que le traslado.

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

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Señoría, no he pretendido hacer un mitin, sino simplemente reflejar la situación, demostrable, en la que nos encontramos.

La segunda pregunta que me ha hecho es relativa a las inversiones en las estaciones. Globalmente, quiero indicarle que el compromiso del Gobierno y del Ministerio de Fomento abarca también el ferrocarril. Ahora mismo, como bien conoce, solo existe una línea ferroviaria entre Torralba y Soria. Habrá que preguntarse por qué el resto de las líneas que en los años setenta atravesaban Soria hoy no existen. Habrá que preguntarse cuándo se cerraron y por qué se cerraron. Independientemente de esta cuestión, que no es objeto de mi respuesta, quiero decirle que en relación con el ferrocarril, en el año 2012, el Ministerio de Fomento gastó el 93 % de lo presupuestado y en el año 2013 el nivel de ejecución fue del 117 %. Como sabe, ADIF es la encargada de la gestión y de la administración de la infraestructura ferroviaria y para llevarlas a cabo el Estado le abona anualmente unas cantidades que se han mantenido prácticamente constantes en los años 2012, 2013 y 2014. Hay una diferencia en el año 2013, pero está

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 519

11 de marzo de 2014

Pág. 6

motivada porque la cantidad que se refleja en los Presupuestos Generales del Estado es sin IVA. Si consideramos el IVA, estamos hablando de 13 millones de euros, que es la cantidad que se destina para la administración de la infraestructura ferroviaria que se circunscribe a la línea Torralba-Soria. Además de la administración, se vienen realizando inversiones, como sabe su señoría, en la línea Torralba-Soria, que le quiero detallar. Recientemente han finalizado las obras del tramo Coscurita-Soria, a cuya terminación está previsto destinar este año 2 millones de euros. Así, el itinerario quedaría renovado desde las proximidades de Torralba, 12 kilómetros en dirección hacia Soria, hasta el kilómetro 57. Como ya conoce, porque fue objeto de una contestación a una pregunta oral de su señoría, continuaremos con las obras adjudicadas de acuerdo con las disponibilidades de las traviesas que resulten de la renovación que actualmente se está haciendo en un tramo en el País Vasco, entre San Sebastián e Irún. Los trabajos que hemos culminado han consistido en la renovación y mejora del balasto y han sido ya finalizados.

En cuanto a estaciones, aunque las inversiones que venimos realizando durante los últimos años han sido reducidas en este concepto, el Gobierno anterior, en el año 2009, no realizó ninguna inversión en estaciones, es decir, la inversión fue cero. En el año 2012 y en el año 2013 la inversión total ha ascendido a unos 36.000 euros, que aunque es una cifra reducida, nos ha permitido, por ejemplo, hacer el recrecido de los andenes en la estación de Soria, y en otras estaciones, la mejora del mantenimiento propio de la estación. Aparte, se ha construido un muro de contención en San Leonardo de Yagüe, se ha hecho el saneamiento en Torralba del Moral, que, como sabe, está cerca de Medinaceli, y se ha reconstruido el tejado de una vivienda de la estación en Arcos de Jalón. Seguiremos dedicando nuestros recursos a la mejora de la infraestructura ferroviaria, a su mantenimiento y también a las estaciones, con el objetivo de optimizar hasta el último euro invertido.

Ha hecho también referencia a la alta velocidad. Seguimos trabajando en el estudio informativo. Como sabe, hubo un estudio informativo que se adjudicó en la legislatura 2000-2004. Luego ustedes hicieron otro nuevo, pero ese nuevo estudio informativo entre Torralba y Soria no avanzó suficientemente en los ocho años de Gobierno socialista. No obstante, seguimos trabajando. Es una inversión costosa —como ya le detallé en una respuesta a una pregunta oral—, pero nuestro objetivo es mejorar los tiempos de viaje a través de una línea de alta velocidad entre Madrid y Soria.

El señor **PRESIDENTE**: Terminado el turno de preguntas, despedimos al secretario general y proseguimos en un minuto. **(Pausa)**.

### PROPOSICIONES NO DE LEY:

#### — PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL ANILLO FERROVIARIO DE ANTEQUERA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000164).

El señor **PRESIDENTE**: Reanudamos la sesión con el debate de la primera proposición no de ley del orden del día, relativa a la construcción del anillo ferroviario de Antequera, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista y a la que se han presentado tres enmiendas. En primer lugar, para defender la iniciativa, tiene la palabra don Miguel Ángel Heredia Díaz.

El señor **HEREDIA DÍAZ**: Señorías, en 2010, el Gobierno del Partido Socialista planteó un proyecto estratégico para Andalucía, que perseguía convertir a Málaga y a Antequera en referentes tecnológicos y de investigación ferroviaria y captar empresas de la construcción del anillo ferroviario de Antequera, una actuación que quedó definida y con financiación incluida antes de la llegada de Rajoy a la Moncloa. De esta forma, Málaga iba a pasar a ser la única provincia de toda España en tener un ciclo integral del AVE. Además de todas las líneas proyectadas, los socialistas reactivamos en su día los talleres de Los Prados en Málaga, otorgándoles carga de trabajo y recualificación tecnológica y pusimos en marcha el Centro de Tecnología Ferroviaria en el Parque tecnológico de Andalucía, junto al anillo de pruebas, convirtiendo de esta forma la provincia de Málaga en un polo tecnológico mundial en materia de movilidad sostenible. El anillo ferroviario iba a ser el único circuito de pruebas de trenes preparado para velocidades de hasta 520 kilómetros/hora y tenía previsto, según las previsiones y estudios que se hicieron en su día, la creación de entorno a 7.200 empleos durante su construcción y posterior puesta en marcha, con el compromiso de apostar por la contratación en la comarca, en la comarca de Antequera y en la provincia de Málaga, que se iban a beneficiar de los 386 millones de euros que invertiría el Gobierno de España en estas instalaciones. Esa era la previsión y ese era el punto de partida. Con la llegada del Partido Popular al Gobierno, el proyecto ha descarriado, primero por desinterés y luego por incapacidad. El proyecto

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 519

11 de marzo de 2014

Pág. 7

estuvo un año y medio guardado en un cajón, mientras el Partido Popular estaba buscando otras ubicaciones diferentes. Ahí se puso encima de la mesa el tema de Castilla-La Mancha e incluso de Galicia. Cuando desistió de cambiar la ubicación, porque la inversión estaba vinculada al territorio, licitó la construcción y explotación, el 7 de agosto de 2013, mediante un concurso público-privado, pero con unas condiciones tan duras que ninguna empresa se presentó. Licitó la actuación, pero no se presentó ninguna empresa y todo fue un absoluto fiasco. El compromiso de ejecución del anillo es estar terminado antes de finales de 2015, pero teniendo en cuenta los plazos, que eran aproximadamente de tres años de construcción, no estaría listo. ¿Cuál es el problema de este retraso? Que puede suponer la pérdida de los 215 millones de euros que tiene previstos Europa —fondos europeos— para la construcción de esta actuación. El incumplimiento de los plazos también puede suponer que perdamos los ensayos de la línea La Meca-Medina y de otros proyectos internacionales en concurso. Las dudas sobre la continuidad del proyecto han ido aumentando si cabe al no incluirse ninguna partida en los Presupuestos Generales del Estado de 2014 ni en la planificación plurianual para los próximos años. Los socialistas presentamos una enmienda a los presupuestos del presente año para que se dotara al anillo ferroviario de una partida suficiente de cara a impulsar esta actuación, pero el Partido Popular se opuso y votó en contra de la enmienda. Además, existe un riesgo de que las empresas alojadas en el Centro de Tecnologías Ferroviarias abandonen el anillo si este no se ejecuta, dado que la actividad investigadora que desarrollan está ligada en gran medida a su experimentación en el anillo ferroviario. Este centro ha posibilitado a día de hoy la firma de cuarenta convenios de colaboración con empresas del sector ferroviario a nivel internacional para el desarrollo de investigación, tecnología e innovación, convirtiendo a este centro en un modelo de colaboración público-privada y en un referente internacional, que ha generado casi un centenar de puestos de trabajo de alta cualificación, al margen del personal propio de ADIF.

Ante esta situación y ante el tiempo que iba pasando, la Junta de Andalucía ha propuesto una salida *in extremis* para que la financiación europea no corra peligro y el CTF despliegue toda su potencia gracias a un circuito experimental en las vías del AVE entre Antequera y Sevilla. El Ministerio de Fomento ha rechazado la solución propuesta por el Ejecutivo andaluz. Esta es la enmienda que ha presentado Izquierda Unida, y nosotros estamos de acuerdo con la propuesta que se presentó en su día por la Junta de Andalucía. ¿Cuál es el problema? Que el Gobierno de la nación tardó aproximadamente veinticuatro horas en decir que no iba a utilizar eso y que descartaba la propuesta de la Junta. Por eso nosotros hemos ido hacia adelante. Si se descarta la propuesta de la Junta de Andalucía, nosotros queremos que se haga el anillo. ¿Por qué? Por dos razones. Una, porque estamos hablando de una inversión que ronda los 400 millones de euros —y en estos tiempos de crisis no estamos para perder una inversión de esas características— y, otra, por el importante empleo que se pueda generar.

¿Cómo está el proyecto a día de hoy? Están finalizadas y cerradas dos naves inmensas que tienen una longitud de 220 metros y una superficie de algo más de 19.000 metros cuadrados, que han tenido un coste de 6,6 millones de euros. Yo me pregunto, ¿para qué van a servir esas naves si no se hace el anillo? Tenemos ahí otro proyecto como el del aeropuerto de Castellón, terminado con una gran inversión pero que no sirve absolutamente para nada. Por tanto, con el proyecto del anillo ferroviario estamos en un punto de no retorno. El Gobierno tiene que mover ficha y lo tiene que hacer ya. En primer lugar, tiene que volver a licitar el contrato para la construcción y explotación del circuito, pero esta vez dejando al margen las duras condiciones que disuadieron a las empresas. Esto lo tiene que hacer cuanto antes, y por eso le instamos a que lo haga como muy tarde en el primer semestre del presente año, antes de que finalice el mes de junio.

Paralelamente, hemos planteado en nuestra enmienda de modificación que el Gobierno tiene que negociar una moratoria ante la Unión Europea para evitar que se pierdan los 215 millones de euros de fondos Feder de esta actuación, de los cuales —y este es un dato muy importante que quiero poner encima de la mesa en esta Comisión— hay ya 100 millones de euros que están ingresados en la tesorería de ADIF. Es decir, no es un dinero que tiene que venir de Europa, sino que Europa ya ha mandado 100 millones de euros que están en la tesorería de ADIF y que tendrían que ser devueltos. En circunstancias como las actuales, insisto, esa devolución, esa pérdida de inversión me parece absolutamente inadmisibles.

Ha habido muchas fotos. Fotos de la ministra de Fomento con el alcalde de Antequera, fotos de la ministra de Fomento con el alcalde de Málaga, pero no han servido absolutamente para nada. Desde que el Partido Popular llegó al Gobierno —y han pasado ya más de dos años— no ha dejado de planear la sombra de la duda sobre esta actuación que es clave para el futuro de la comarca de Antequera, para la provincia de Málaga y para el conjunto de Andalucía. Por tanto, nosotros pedimos menos fotos y más

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 519

11 de marzo de 2014

Pág. 8

celeridad para impulsar este proyecto que, insisto, puede permitir la creación de muchos puestos de trabajo y que, además, significa investigación, futuro y riqueza para Málaga y para Andalucía.

Termino con la enmienda del Grupo Popular. No podemos aceptarla porque, con todos mis respetos, esta enmienda no insta a nada. Podría decir que es un insulto a la inteligencia, pero no quiero utilizar este tipo de terminología, porque lo que pretendo es que entre todos seamos capaces de sacar el anillo adelante. Nos encontramos con que el Gobierno lleva más de dos años y medio, han pasado más de siete meses desde que se licitó anteriormente y el concurso quedó desierto. Por tanto, me parece que es un poco tarde para plantear una negociación con las empresas a ver si se presentan o no. Lo que queremos es presentar una resolución con un compromiso de fechas y, sobre todo, tratar de evitar que se pierdan los fondos europeos. Insisto en que estamos hablando de un proyecto de 400 millones de euros, que es el proyecto más importante, desde el punto de vista de la inversión, de toda Andalucía, porque generaría muchísimo empleo en la comarca de Antequera, en Málaga y en el conjunto Andalucía.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, para la defensa de la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario de La Izquierda Plural, tiene la palabra la diputada doña Ascensión de las Heras.

La señora **DE LAS HERAS LADERA**: Tenemos que comenzar señalando que la Junta de Andalucía, a través de la Consejería de Fomento y Vivienda, y con el apoyo de la Consejería de Economía, Innovación, Ciencia y Empleo, hizo llegar al Ministerio de Fomento una propuesta para utilizar de forma provisional la plataforma ferroviaria construida por la Junta de Andalucía entre Marchena-Sevilla y Bobadilla-Antequera-Málaga como anillo ferroviario, y así salvar los fondos europeos destinados a este proyecto, que está en el aire tras quedar desierta la licitación de su construcción y explotación. Por eso, sinceramente no podemos entender la apuesta desmedida del Grupo Socialista por la construcción de este anillo ferroviario, no solo porque es errónea y carece de perspectivas en términos de rentabilidad social, económica y medioambiental, sino porque, además, se contradice con la propuesta presentada por la Junta de Andalucía donde ustedes, señoras y señores del Partido Socialista, gobiernan junto a Izquierda Unida. Creemos que nuestra propuesta es válida, sostenible y eficiente y queremos que el Gobierno, a través del Ministerio de Fomento, la reconsidere, aunque en primera instancia la haya rechazado, porque, desde nuestro punto de vista, es la más válida.

No hay argumentos sólidos que puedan sostener la necesidad de construir una infraestructura de estas características. Así, la creación de los 7.000 puestos de trabajo, que se ha argumentado por el Grupo Socialista, además de estar sobrecuantificada —ustedes lo saben— no considera que estos puestos de trabajo solo serán efectivos durante la construcción, que se creará trabajo para mano de obra temporal y contratos precarios y que una vez terminado el proyecto, en todo caso esto se transformará en un número muy pequeño, mínimo, de empleo de alta cualificación, que posiblemente no vendrá de Andalucía.

Las previsiones de inversiones privadas de las que se habla en la proposición no de ley son indemostrables e improbables, se hacen bajo previsiones falsas de uso del anillo ferroviario, ya que se prevé alquilarlo todos los días laborables del año, con lo que pretenden obtener una recaudación anual de 2.160.000 euros, pero lo cierto es que las empresas ferroviarias, en la situación de crisis en la que estamos ahora mismo en España y también en Europa, tardan meses e incluso años en diseñar nuevos prototipos en ese anillo ferroviario y, por tanto, no tienen ni la necesidad ni la capacidad de tener que probar diariamente nuevos productos para sacarlos al mercado. Como se ve, parece imposible creer que va a haber estos beneficios. Pero si desde una posición *buenista* pensáramos que son ciertos, habría que restar los gastos de mantenimiento, de consumo de energía eléctrica, de reparaciones, de mantenimiento de las instalaciones, de vigilancia de las mismas, etcétera, que conllevará tener esa infraestructura y que están cuantificados —son datos de la propia Junta de Andalucía— en cerca de un millón de euros anuales. Por tanto, se tardarían 300 años en rentabilizar económicamente esta inversión, que está cuantificada en 620 millones de euros. Tampoco creemos que en Europa se pasen los mínimos controles ni que se cumplan las directivas medioambientales, porque la construcción de esta infraestructura conllevará la destrucción del suelo con taludes y movimientos de millones de toneladas de tierra; la construcción de puentes y alambradas romperá la comunicación y cortará las mallas de caminos, vías pecuarias, padrones, lindes, etcétera. El impacto medioambiental será inmenso, devastador, afectando a la flora y a la fauna, entre las que cabe destacar las lagunas de Fuente Piedra, la Ratoza y Herrera, todas ellas humedales declarados reservas naturales y que figuran en listados internacionales. Andalucía tiene una riqueza espectacular en humedales que la sitúan en primera línea en Europa. Parece que ustedes no han tenido



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 519

11 de marzo de 2014

Pág. 9

esto en cuenta. La herida física que supondrá en la comarca el anillo y el levantamiento de cercas y terraplenes dejará a los pueblos de la comarca totalmente comunicados entre sí. Este es otro dato que no han tenido en cuenta.

Nos parece increíble que el Grupo Parlamentario Socialista siga apostando a toda costa por el AVE, cuando estas políticas de inversiones desproporcionadas en los AVE se han demostrado inútiles desde el punto de vista social, porque se utiliza por una minoría, y catastróficas desde el punto de vista económico, ya que agudiza la estafa de la crisis, que se ha visto agravada en nuestro país por la construcción de infraestructuras de forma especulativa, desmedida e inútil, que ha traído una pérdida de derechos sociales y una extrema debilidad y pobreza para la mayoría social. Ante esta situación de desempleo insoportable y de emergencia social en la que nos encontramos, no podemos admitir que vengan propuestas del Grupo Socialista que pretendan continuar con el mismo modelo agotado e inútil, cuando además está gobernando en la Junta de Andalucía con Izquierda Unida, y cuando allí se han buscado soluciones mucho más efectivas, sostenibles y más rentables económica y socialmente.

Queremos pedir al Gobierno que recapacite, que lo vuelva a mirar. Eso es lo que tenemos que hacer desde aquí. Por eso, hemos presentado la enmienda que permite utilizar la plataforma existente, que no solo facilita sino que permite que todas las empresas de tecnología que están allí asentadas se mantengan, que no se pierdan las subvenciones, el dinero dado por Europa y que, además, a través del ferrocarril se aumente la accesibilidad y la movilidad desde Andalucía con el resto de la península. Espero que el Grupo Parlamentario Socialista admita la enmienda de La Izquierda Plural, porque realmente es una propuesta que viene de la Junta y pensamos que va a ser muy difícil que ustedes puedan defender aquí una cosa y la contraria en Andalucía.

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

La señora **DE SANTA ANA FERNÁNDEZ**: Habiendo escuchado a mis colegas de Izquierda Unida, de La Izquierda Plural y del Grupo Socialista, creo que se han puesto de manifiesto una serie de antecedentes administrativos. Me gustaría recordar algunos que creo que son importantes, como que con fecha 8 de abril de 2013 es la Dirección General de Ferrocarriles la que resuelve aprobar el proyecto de construcción del anillo ferroviario de Antequera. Posteriormente, tal y como exige la ley, se someten a información pública todas las fincas que estaban afectadas por una expropiación forzosa. Con fecha 2 de julio de 2013 se anuncia en el Boletín Oficial del Estado la licitación en la que la fecha límite para que las distintas empresas soliciten la participación es el 7 de agosto de 2013, constatándose que ninguna empresa presenta solicitud para poder participar en dicho proyecto. Posteriormente, el Consejo de administración de ADIF, con fecha de 27 de septiembre de 2013, acuerda declarar desierto el procedimiento de adjudicación y en la actualidad —esto es lo que gustaría señalar— ADIF está analizando si pudiese existir interés por parte del sector privado en el desarrollo de esta actuación.

Quiero dejar muy claro que el Gobierno de España apuesta y sigue trabajando por el anillo ferroviario de Antequera, y muestra de ello es la enmienda que nosotros presentamos, que me gustaría que fuese valorada por el Grupo Socialista. Esta enmienda, por supuesto, tiene contenido, tiene recorrido y un gran alcance para la comarca de Antequera, puesto que pedimos al Gobierno que se realicen todas las actuaciones que sean necesarias y que permitan determinar si existe interés por parte de las empresas, por parte del sector privado para así poder reactivar esta actuación. La voluntad del Gobierno es implicar a las empresas en el proyecto, porque si estas no ven viabilidad lo que no podemos hacer es dejar vías muertas en mitad de la vega de Antequera. Por tanto, apostamos por este proyecto y esperamos la colaboración de las empresas. Nos gustaría que le quedara bien claro al Grupo Socialista, señor Heredia, que no hay desinterés ni falta de capacidad. También le anuncio que en estos momentos se está negociando con la Unión Europea esa moratoria que piden ustedes para que no haya pérdida de fondos.

El Partido Popular de Málaga, el Partido Popular de Antequera, todo el Gobierno de España, somos perfectamente conscientes de que este proyecto tendrá un impacto socioeconómico positivo para toda Andalucía, desarrollándose tejido económico, tejido empresarial y, por supuesto, creándose puestos de trabajo. Pero la situación es la que es y la realidad es que quedó desierto el procedimiento de licitación. Por ello, todos los esfuerzos están encaminados a que pueda existir interés por parte del sector privado. Por esta razón, pido al Grupo Socialista que acepte nuestra enmienda, porque si de verdad le importa este proyecto debemos trabajar todos juntos; que trabaje también el Grupo Parlamentario Socialista junto al Gobierno de España, porque de lo contrario lo que se pondría de manifiesto sería que a ustedes únicamente

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 519

11 de marzo de 2014

Pág. 10

les interesa hacer oposición al Gobierno de España desde el Gobierno de la Junta de Andalucía. Hagan ustedes lo que tienen que hacer desde la Junta de Andalucía: gobernar el Partido Socialista junto con sus socios de Izquierda Unida.

Me ha llamado la atención que en la exposición de motivos se haga referencia a los 7.000 puestos de trabajo que se pueden generar. En estos momentos, la Consejería de Fomento de la Junta de Andalucía, al frente de la cual está Izquierda Unida, abandona la línea AVE Sevilla-Bobadilla, abandona ese eje ferroviario transversal dejando en la estacada una inversión de 279 millones de euros. Yo me pregunto cuántos empleos se están perdiendo por paralizar esa línea de alta velocidad. Aunque escuchando la exposición que ha hecho mi compañera de La Izquierda Plural desde luego no me extraña que la Junta de Andalucía, cuya Consejería de Fomento, repito, está en manos de Izquierda Unida, decida abandonar esta inversión. Llevarse el anillo ferroviario a ese eje ferroviario transversal tiene un problema, que es que técnicamente es inviable porque no se cumplen las condiciones para que pueda haber esas pruebas de alta velocidad.

Los andaluces estamos pagando la ineficacia y la incapacidad de la gestión que está haciendo Izquierda Unida junto con el Partido Socialista en la Junta de Andalucía. Espero que dejen la confrontación con el Gobierno de España y que hagan lo que tienen que hacer. Quiero recordar que en el año 2003 fue la Junta de Andalucía la que pidió taxativamente al Gobierno de España que el eje ferroviario transversal fuera de su competencia. Por tanto, intenten acabar esa infraestructura tan necesaria para Andalucía y apostar por el anillo ferroviario. Ahora el Partido Socialista exige mucho al Gobierno de España, pero cuando ellos estaban en el Gobierno de España —voy a citar algún dato de la línea Bobadilla-Granada; por cierto, una parte muy importante de esa línea pasa por la provincia de Málaga— dejaron una serie de proyectos que literalmente eran humo, porque no tenían ningún tipo de financiación ni ningún presupuesto. De los 735 millones de euros que costaba la integración del AVE en Granada, cero euros en los presupuestos del Gobierno socialista de España; de los 400 millones de euros de la variante de Loja, que prácticamente linda con la provincia de Málaga, no hubo ni un solo euro en ningún presupuesto. Fíjese en lo que sí hicieron ustedes que ahora tanto defienden el empleo y los puestos de trabajo. Voy a dar un dato del 1 de enero del año 2012. En esa fecha, por expropiaciones a pequeños propietarios de obras que había hecho el Gobierno socialista de España se debían 715 millones de euros, correspondientes a los años 2004-2011. Esa es la gestión del Gobierno socialista. Esta es una situación grave e injusta que ha perjudicado muchísimo a las familias de Andalucía, porque para todas esas expropiaciones, de los 600 millones de euros que puso el Gobierno de España, nada más y nada menos que 100 millones vinieron para Andalucía. Por tanto, demuestren, si pueden, que no están en la confrontación por la confrontación y en hacer oposición al Gobierno de España desde la Junta de Andalucía. Si de verdad les importa el anillo ferroviario de Antequera, les pido que acepten nuestra enmienda.

El señor **PRESIDENTE**: En el turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario de Unión Progreso y Democracia, tiene la palabra el diputado don Carlos Martínez Gorriarán.

El señor **MARTÍNEZ GORRIARÁN**: La verdad es que es una iniciativa que no nos sorprende demasiado, porque profundiza en la concepción de cómo tiene que ser la inversión del Estado, que es la tradicional del Partido Socialista y ahora también del Partido Popular, que a nosotros nos parece francamente equivocada. No sorprende este empeño en profundizar en un modelo que ha demostrado no solo sus riesgos sino su incapacidad para cambiar el famoso modelo productivo que nos mantiene anclados en una economía tan dependiente de circunstancias coyunturales y tan débil ante crisis como la que estamos padeciendo, y de la que tantísimo nos va a costar salir. No vamos a apoyar esta proposición precisamente por eso, porque pensamos que redundaría, insisto, en un modelo equivocado.

Por otra parte, lo que nos parece bastante endeble es la exposición de las ventajas que se atribuyen a este anillo ferroviario, el número de empleos que se crean, porque no se sabe exactamente de dónde van a salir y suena un poco a la vieja música del cuento de la lechera. La verdad es que lo que sabemos, y eso sí que está documentado, es que inversiones en burbujas de infraestructuras como las que ha habido en estos años, que nos han llenado el país de aeropuertos sin aviones, de trenes de lujo que no pueden ser utilizados por sus usuarios naturales, son en parte responsables de la crisis, de la bajada de la inversión del Estado y de la inversión pública en economía productiva. Por tanto, esta no es la dirección en la que hay que ir. Por otra parte, como no vemos que la cosa tenga solidez argumentativa, es decir que se nos demuestre que será una inversión con efectos económicos multiplicadores en el empleo, en el desarrollo de la industria y en el desarrollo de la innovación y de la tecnología, nos vamos a abstener.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 519

11 de marzo de 2014

Pág. 11

Pensamos que lo que realmente hace falta es un cambio de mentalidad. No se trata de seguir prometiendo imposibles a base de inversiones multimillonarias que van a crear no se sabe cuántísimas empresas, que tampoco se sabe de dónde se van a sacar. Lo que sí sabemos, por cierto, es que la mayor parte de las empresas implicadas en la alta velocidad no tienen sus sedes empresariales en la zona de Antequera sino bastante lejos y que muchas de ellas ni siquiera son españolas. Por estas razones, repito, nos abstendremos.

El señor **PRESIDENTE**: A los únicos efectos de determinar su posición sobre las enmiendas, doy la palabra al señor Heredia.

El señor **HEREDIA DÍAZ**: En relación con la propuesta del Grupo Popular, he deducido de sus palabras que prácticamente asumen dos puntos de nuestra proposición. En primer lugar, que han pedido una moratoria a la Unión Europea para que no se pierdan los fondos; en segundo lugar, que se están buscando las mejores condiciones para tratar de llegar a acuerdos con las empresas. Solamente tenemos diferencias en el primer punto, que es el tema de los plazos. Si realmente hay voluntad política por parte del Grupo Popular de impulsar este proyecto, si somos capaces de acordar una fecha concreta para el inicio de las obras, como lo que nosotros queremos es consenso y acuerdo porque, insisto, es muy importante para la zona y para la creación de empleo, para la innovación e investigación tecnológica en materia ferroviaria, podríamos alcanzar una transaccional.

— **RELATIVA AL ESTUDIO DE LAS POSIBILIDADES DE IMPLANTACIÓN DE ANCHO INTERNACIONAL (UIC) EN EL CORREDOR MEDITERRÁNEO ENTRE TARRAGONA Y CASTELLÓN, QUE PERMITAN COMPATIBILIZAR LOS TRÁFICOS FERROVIARIOS DE ANCHO IBÉRICO CON LOS DE ANCHO ESTÁNDAR. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/002481).**

El señor **PRESIDENTE**: Me plantea el señor diputado, y secretario de la Mesa, que como tiene que debatir otra iniciativa parlamentaria en otra Comisión si les importaría al señor Luena y a la señora Bravo que debatiéramos esta primero.

El señor **LUENA LÓPEZ**: ¿Y después la nuestra?

El señor **PRESIDENTE**: Efectivamente. Se lo agradezco en nombre del señor diputado.

Debatimos la proposición no de ley relativa al estudio de las posibilidades de implantación de ancho internacional en el corredor mediterráneo entre Tarragona y Castellón, que permitan compatibilizar los tráficos ferroviarios de ancho ibérico con los de ancho estándar. Esta iniciativa ha sido presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso y la defenderá la diputada doña Ángeles Esteller Ruedas.

La señora **ESTELLER RUEDAS**: Quiero destacar que el corredor mediterráneo es una obra prioritaria para el Gobierno, como consta en el Pitvi 2012-2024, pero también como lo demuestra la inversión que se está haciendo por parte del Ministerio de Fomento en el 22 % de todas las conexiones ferroviarias del país. **(El señor vicepresidente, Ruiz Llamas, ocupa la Presidencia)**. Hay que recordar que en los años 2012 y 2013 se invirtieron 2.433 millones de euros y que para el año 2014 hay una inversión prevista de 1.005 millones de euros. También se ha conseguido que la Unión Europea lo haya incluido como eje prioritario y diferenciado de la Red transeuropea de transportes.

Antes de centrarme en la defensa de la proposición, quiero destacar que el corredor mediterráneo es un proyecto crucial para potenciar el desarrollo y la competitividad del sistema logístico localizado a lo largo del Mediterráneo, consolidado en la zona de integración económica a nivel europeo. El corredor tiene un elevado peso en la economía española, tanto en su actividad industrial como portuaria, y será un polo de atracción turística. Alrededor de este eje se concentra el 48 % de la población, el 45 % del PIB y el 50 % del tráfico terrestre de mercancías, y conecta los cuatro puertos de mayor tráfico de contenedores, Barcelona, Tarragona, Valencia y Algeciras, con un gran potencial de tráfico de mercancías. En este sentido, el ministerio está trabajando también para mejorar los accesos a los puertos del Mediterráneo e implantar el ancho internacional en sus conexiones ferroviarias. Quiero recordar que en el puerto de Barcelona en el año 2012 se puso en servicio el acceso provisional y en el año 2014 hay una dotación de 32 millones de euros para el acceso definitivo. Es vital esta conexión y esta entrada y salida de mercancías rápidas. En una primera fase se ha implantado el ancho estándar del puerto hasta la frontera francesa, y la prolongación del ancho estándar a Tarragona, Castellón, Valencia, Alicante, Murcia y

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 519

11 de marzo de 2014

Pág. 12

Cartagena modificará en transporte ferroviario en España y permitirá la conexión con el norte de Europa. Este proceso supone un cambio que afecta a empresas ferroviarias y al proceso de adaptación para tener soluciones alternativas de todos los actores intervinientes, infraestructuras, material móvil, circulaciones, sistemas de integración del transporte en la red principal, accesos a puertos y de producción.

Quiero destacar que en el tramo entre Vandellós y Castellón se ha tomado la decisión de adoptar como solución de referencia en los proyectos redactados y licitados el cambio de ancho puro a la doble vía existente, pasando del ancho ibérico actual al ancho estándar. Esta apuesta requiere la implicación del resto de actores del transporte ferroviario mediante la realización de inversiones en sus instalaciones y material móvil, y afecta a empresas como Ford, Renfe, Activa Rail y Comsa. El Ministerio de Fomento se ha reunido con ellos y les ha explicado los proyectos para implicarles también en este desarrollo tan importante. Estas empresas, naturalmente, tienen una cierta inquietud por la envergadura y el alcance de este trazado y, por tanto, es necesario realizar un estudio de capacidad y costes de los tramos Vandellós-Castellón que analice las distintas posibilidades para implantar el ancho UIC, sin perjuicio de ser completadas por otras vías de apoyo.

Este es el motivo por el cual el Grupo Popular presenta esta proposición para estudiar las posibilidades de implantación del ancho internacional en el corredor mediterráneo entre Tarragona y Castellón que permitan compatibilizar los tráficos ferroviarios de ancho ibérico con los de ancho internacional, que sometemos a la consideración de esta Comisión.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Llamas): A esta proposición no de ley se han presentado dos enmiendas, una del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) y otra del Grupo Socialista.

Para la defensa de la enmienda de Convergència, tiene la palabra el señor Macias Arau.

El señor **MACIAS I ARAU**: La portavoz del Grupo Popular nos presenta una proposición no de ley que de alguna manera viene a reconocer algo que se había planteado hace unos meses, que era ser capaces de compatibilizar la necesaria e imprescindible instalación del ancho de vía internacional —esta es una aspiración clara de todos los agentes que están presentes a lo largo del corredor mediterráneo, expresada por representantes empresariales, sociales, por las comunidades autónomas, etcétera— con la necesidad de preservar los servicios ferroviarios existentes que, lógicamente, se prestan en estos momentos en ancho ibérico, dada, además, la gran vulnerabilidad y debilidad de los tráficos ferroviarios de mercancías. Por tanto, parece lógico que antes de acometer una actuación de esta magnitud se vean las posibilidades de mantener al máximo los tráficos existentes. A mi juicio esta es la necesidad más importante.

El Grupo Popular nos pide que aprobemos esta proposición no de ley instando a que se estudien estas posibilidades. Evidentemente, uno que ha pedido esto, en nombre de Convergència i Unió, por escrito y de forma oral en múltiples iniciativas parlamentarias desde hace más o menos un año, no puede dejar de dar apoyo a esta iniciativa, porque significaría una gran incoherencia. Lo que pasa es que desde que esto se planteó por primera vez ha transcurrido un año. Ha costado un poco que el Gobierno tuviera en cuenta esta opinión y los plazos para el cumplimiento de los compromisos del corredor mediterráneo son realmente muy ajustados. No lo digo tanto desde el punto de vista de los intereses de Cataluña, que yo represento, sino desde el de los intereses de resto de las regiones de más al sur. Un retraso en esta vía perjudicaría de forma muy, muy importante al puerto de Valencia y a todos los operadores del País Valencià, de Murcia y de Almería. Para nosotros, su proposición no de ley debería complementarse con una pequeña frase, que es la que presentamos como enmienda. Se trataría simplemente de añadir: Sin que ello suponga ningún retraso en el calendario establecido. De hecho, en estos momentos la licitación está paralizada y ya existe un cierto retraso. No nos gustaría que esta intervención del Parlamento se utilizara para justificar un retraso. No nos gustaría que se dijese: Como el Parlamento ha votado una proposición en el sentido de que se estudie esto, ya tenemos la excusa para retrasarlo. Evidentemente, señora Esteller, usted no es responsable de esto, pero sabe perfectamente que a principios del año 2000 se licitó la construcción de la plataforma entre Vandellós y Cambrils y que esta plataforma lleva ya doce años prácticamente construida sin que hasta ahora se hayan instalado las vías. Hay un largo historial de incumplimientos, de dilaciones, de parálisis absolutamente incomprensibles en este corredor. Repito, no se comprendería que esta proposición no de ley fuera utilizada como excusa para volverlo a paralizar. Insisto en llamar la atención especialmente sobre los intereses de Valencia y de Murcia, que podrían verse gravísimamente afectados si esto supusiera una interrupción en el proceso constructivo, que dispone de un calendario anunciado por la propia ministra. Con este objetivo y solo con él presentamos esta enmienda, que pide que no haya ningún retraso. Me gustaría que fuera admitida, porque serviría para dar tranquilidad,

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 519

11 de marzo de 2014

Pág. 13

en el sentido de que estas posibilidades se van a estudiar, pero este estudio no va a ser una excusa para paralizar una actuación tan importante como la del corredor mediterráneo. Espero que nuestra enmienda sea atendida y que no haya más dilaciones en una infraestructura tan imprescindible para la economía de todo el corredor del Mediterráneo.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Llamas): A esta proposición no de ley se ha presentado una enmienda del Grupo Socialista. Para su defensa tiene la palabra el señor Ruiz i Carbonell.

El señor **RUIZ I CARBONELL**: Al leer esta iniciativa parlamentaria me quedé un tanto perplejo —creo que esa es la palabra—, porque si el tramo ferroviario del que hablamos, entre Castellón y Vilaseca —localidad que está junto a Tarragona—, va a tener exclusivamente ancho internacional es porque el ministerio, con la actual ministra al frente, así lo decidió. Por si la memoria me fallaba, he echado mano de las notas de prensa que están colgadas en la página del ministerio y de su reflejo en los medios de comunicación. Así he podido comprobar que en las notas de prensa del anterior Gobierno, cuando se habla del corredor del Mediterráneo, se habla siempre de ambos anchos de vía, el internacional y el ibérico. Lo pueden comprobar, por ejemplo, en la nota de prensa, todavía colgada, del 16 de marzo de 2011, sobre la presentación del estudio técnico del corredor, en la que participaron autoridades de Cataluña, Valencia, Murcia y Andalucía con el entonces ministro José Blanco. En ellas se lee que todos los nodos logísticos y los puertos tienen que estar conectados tanto en ancho ibérico como en ancho internacional. Así tenía que ser hasta que la ministra de Fomento presentó el proyecto de implantación del ancho UIC en el corredor ferroviario mediterráneo —diciembre de 2012— en Valencia, en un encuentro con empresarios. También está colgado en la página. Dicho documento refleja que una vez finalizadas las obras solo existiría entre las localidades de Castellón y Vilaseca ancho de vía internacional y que dicha vía continuaría hasta la estación del Camp, donde enlazaría con el trazado Madrid— Barcelona. Naturalmente, dicho anuncio, hecho a bombo y platillo y —déjeme decirlo— poco reflexionado, a nuestro juicio, produjo alarma en buena parte de las provincias de Castellón y Tarragona entre los usuarios o potenciales usuarios del transporte ferroviario, que vieron que peligraba la posibilidad de llevar sus mercancías hasta el sur de España en ferrocarril y viceversa, y no digamos ya, como se ha dicho, al puerto de Valencia, que quedaría prácticamente aislado. La alarma se manifestó de manera especial en lo que llamamos les Terres de l'Ebre —Tortosa, Amposta, el Delta del Ebro—, donde son muchos —por ejemplo, los estudiantes de la Universidad de Tarragona, Rovira i Virgili— los que tienen que desplazarse a la ciudad de Tarragona. Hoy hay hasta quince trenes cada día que van en cada sentido entre Tarragona y Tortosa. La alarma se ha producido como consecuencia de que la vía de ancho internacional proyectada, que ya se está ejecutando, transcurre lejos de la ciudad y llega, como he dicho, a la estación del Camp, que se llama así por la comarca, pero que también se podría llamar así por estar en mitad del campo, a veinte minutos en coche del casco urbano de Tarragona. Por lo publicado por el ministerio, tampoco quedaba claro qué sucedería con los trenes que utilizan el ancho ibérico y desde Barcelona van en dirección sur —Tarragona, Terres de L'Ebre, Castellón, Valencia—, puesto que podrían quedarse sin posibilidad de ir más hacia el sur de la estación urbana de Tarragona, ciudad que, por cierto, se quedó sin los trenes de alta velocidad que unen Madrid y Barcelona y que ahora se podría quedar sin los que unirían Barcelona y Valencia, en definitiva los que unirían todo el centro y sur del Mediterráneo español con Barcelona y con el sur de Francia. Ante esta anunciada desaparición del tramo Castellón-Tarragona de ancho ibérico, el Ayuntamiento de Tarragona, con un amplio apoyo de los ciudadanos, del resto de las instituciones del territorio y de la Generalitat, ha solicitado al ministerio y a ADIF que, para intentar solucionar el problema que se nos avecina, se aproveche el tercer carril, entre Vilaseca y Castellbisbal, para que los trenes diarios de ancho internacional procedentes del sur de Valencia y de Castellón puedan llegar a la estación urbana, con una conexión entre esta vía y la del AVE que une Madrid y Barcelona más allá de la ciudad, a unos kilómetros, donde pasan las dos vías muy cerca una de la otra, casi paralelas. Pues bien, antes de tener una respuesta definitiva por parte del ministerio y de ADIF, que parecía que podía ser favorable, la propia ministra, a finales de enero, en un acto en Barcelona —página web del ministerio— anuncia que ha pedido a los técnicos del ministerio que estudien mantener el ancho ibérico en este trazado, y en febrero, en una reunión con Ferrmed, el ministerio explica a este *lobby* que está estudiando el tema. Precisamente esa es la razón que ADIF y el ministerio dan este mismo 25 de febrero —la publican los medios de comunicación— para paralizar la adjudicación de los dos tramos en los que se divide el tramo entre Castellón y

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 519

11 de marzo de 2014

Pág. 14

Tarragona. Fue una razón bien recibida por los afectados, que muestran preocupación por que esto, además de ser una rectificación, que lo es, se convierta en una excusa para retrasar todavía más las obras y para dejar la ciudad de Tarragona una vez más al margen. Ahora bien, si el ministerio, con la ministra al frente, ha hecho público que está dispuesto a rectificar, se suspende temporalmente la licitación y se está haciendo un estudio que permita hacer compatibles los tránsitos ferroviarios de ambos tipos de ancho, ¿a qué viene que el Grupo Popular inste en esta proposición al ministerio a que haga algo que ya está haciendo? Estamos convencidos de que se fían de los compromisos públicos de la ministra y cuesta creer que quien redacta sus proposiciones no se lea, como he hecho yo, las notas de prensa del ministerio o que no tenga en cuenta lo que las instituciones del territorio afectado están negociando con ADIF o con el ministerio. Esto nos hace pensar que presentan la PNL tan solo para rellenar su cuota hoy aquí. Pero así y todo nos gustaría llegar a un acuerdo, porque aunque ya se está haciendo lo que ustedes piden, su iniciativa no deja de recoger algo que es de sentido común y que casa perfectamente con la declaración de Alicante, suscrita por los socialistas de las comunidades por las que transcurre el corredor del Mediterráneo. Sin embargo, la encontramos incompleta, y por eso hemos redactado una enmienda, para recoger y dar solución a la preocupación que entidades, instituciones y ciudadanos y ciudadanas del territorio por el que transcurre han manifestado.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Llamas): ¿Algún grupo quiere intervenir para fijar posición? **(Pausa)**.

Señora Esteller, tiene la palabra para manifestar la aceptación o rechazo de las enmiendas.

La señora **ESTELLER RUEDAS**: Aceptamos la enmienda de *Convergència i Unió*, porque el compromiso del Gobierno es implantar el corredor mediterráneo, seguir el calendario de las obras previsto y, por tanto, que no haya ninguna demora por el hecho de que se realice este estudio. Al contrario, queremos que sea complementario.

Rechazamos la enmienda del Grupo Socialista.

### — SOBRE LA ACOMETIDA DE OBRAS E INSTALACIONES PARA REDUCIR Y EVITAR PELIGRO DE CIRCULACIÓN EN LOS PASOS A NIVEL DE FUENMAYOR. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/002259).

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Llamas): Pasamos al punto cuarto del orden del día: Proposición no de ley sobre acometida de obras e instalaciones para reducir y evitar el peligro de circulación en los pasos a nivel de Fuenmayor. Ha sido presentada por el Grupo Socialista y para su defensa tiene la palabra el señor Luena.

El señor **LUENA LÓPEZ**: Señorías, les pongo en situación. Hablamos de la línea de ferrocarril Castejón-Bilbao y de seis pasos a nivel que constituyen desde hace muchísimos años un peligro para la población de Fuenmayor, para los peatones y fundamentalmente para los vehículos agrícolas, que tienen que transitar por caminos rurales y que tienen que cruzar la vía por seis pasos a nivel que son muy peligrosos. Cuatro de ellos no tienen señalización luminosa o acústica alguna y constituyen un peligro para todo el municipio, pero fundamentalmente para aquellas personas que tienen que circular por esas zonas porque tienen trabajos que hacer en zonas colindantes. Dispongo de una serie de fotografías en las que cualquier miembro de la Comisión puede comprobar lo peligroso de estos pasos a nivel. Tal es así que a lo largo de los años se han producido varios accidentes —algunos fatales y otros graves pero no tan fatales— que han llamado la atención de las fuerzas políticas del municipio de Fuenmayor, de todo el pueblo, pero sobre todo de su ayuntamiento. La última vez, a finales del año pasado, de manera unánime, el pleno del ayuntamiento pidió la señalización luminosa y acústica de cuatro de estos pasos a nivel y la mejora de los accesos. Esas son las dos grandes reivindicaciones que figuran en la proposición no de ley del Grupo Socialista. En primer lugar, dotar de señalización luminosa y acústica a cuatro puntos: el 93/122, el 94/356, el 95/610 y 96/815. Como les digo son pasos a nivel que no tienen ninguna señalización luminosa ni acústica, ninguna. En segundo lugar, proponemos señalar como tránsito cortado y/o prohibición de paso el situado en el punto kilométrico 90/837, y en tercer lugar, la pavimentación y el acondicionamiento del firme en los seis pasos que están abiertos al uso en la actualidad.

Este es el fondo de la cuestión señorías, el elevado riesgo, la peligrosidad objetiva de esos seis pasos a nivel y la unanimidad de todos los grupos políticos en torno a señalarlos, suspender alguno de ellos y,

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 519

11 de marzo de 2014

Pág. 15

en todo caso, mejorar los accesos. El asunto es muy concreto y, por tanto, es sencillo de explicar y es más sencillo aún pedir su apoyo. Como les decía al principio, esta es una deuda contraída históricamente por las administraciones con el municipio de Fuenmayor. Esto es así. Que otras administraciones no hayan acometido estas obras no justifica que no se haga ahora, porque los únicos que acaban pagando son los habitantes del municipio de Fuenmayor. Es una iniciativa que merece el respaldo de esta Comisión y así se lo pido a sus señorías, especialmente a las del Grupo Popular, en tanto que es el grupo mayoritario y el que da apoyo al Gobierno. Me he dirigido al Grupo Popular, porque creo que puede desarrollar una sensibilidad, la misma que han tenido sus concejales en el Ayuntamiento de Fuenmayor. Los concejales del Partido Popular han hecho una reivindicación en Fuenmayor y ahora ustedes pueden transformar esa reivindicación de sus compañeros en una sensibilidad en esta Cámara. Pueden hacerlo. Pueden tener complicidad con esta iniciativa y darle su respaldo. De momento, parece que el Grupo Popular no está dispuesto a apoyarla. Hay una petición expresa de consenso por parte del Grupo Socialista a través de una transaccional. Sé que la respuesta del Grupo Popular, al menos a través de una rueda de prensa, se basa en las competencias municipales y en las subvenciones para el arreglo de los caminos rurales. Históricamente se pedía la supresión de estos pasos a nivel, señorías, pero ahora estamos hablando de la señalización luminosa y acústica de cuatro de ellos, de la actuación en la seguridad global de los seis y de la mejora de los accesos, y lo que procede en este momento es hablar de compromiso más que de competencias. Esta es la petición que les hago a todos ustedes. Aquí tienen las fotografías. Esos seis pasos, especialmente cuatro de ellos, son muy peligrosos. Históricamente no se ha actuado y ha llegado el momento de hacerlo, porque nunca había habido un consenso como el que hay ahora en el municipio de Fuenmayor, consenso que integran las fuerzas de Izquierda Unidad, del Partido Popular y del Partido Socialista. El consenso que nos traslada el municipio de Fuenmayor debería transformarse aquí en un compromiso para solicitar al Gobierno que, al margen de las competencias —podríamos tener aquí una discusión muy fina sobre el ejercicio de las competencias—, se comprometa a solucionar este problema histórico y suprimir así los peligros existentes para los ciudadanos de Fuenmayor, especialmente para los que trabajan allí y tienen que manejarse diariamente con vehículos.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Llamas): Dado que no se han presentado enmiendas a esta proposición, pasamos directamente al turno de fijación de posiciones. Por el Grupo Popular, tiene la palabra doña Concepción Bravo.

La señora **BRAVO IBÁÑEZ**: En primer lugar, quiero agradecer al señor Luena, al diputado riojano del Grupo Socialista, el tono en el que ha presentado esta enmienda. Además, como ha señalado, ayer mismo hemos hablado personalmente de este tema.

Como bien ha dicho el diputado riojano, el municipio de Fuenmayor, ubicado en La Rioja, vive principalmente de la agricultura y los caminos que transcurren por la línea de ferrocarril Castejón-Bilbao son muy utilizados por los agricultores y otros usuarios. Comparto con él esa sensibilidad por mejorarlo todo, porque cuánto mejor tengamos los caminos rurales y las infraestructuras mejor será para La Rioja, y para eso estamos aquí, para trabajar por nuestros convecinos, por nuestros ciudadanos. Comparto esa sensibilidad y aquí me tendrá siempre de la mano, ayudando y compartiendo todo esto.

Por otra parte, como también ha señalado usted, este es un tema histórico, no es de hoy. Es un tema que se ha venido debatiendo en el pleno del Ayuntamiento de Fuenmayor casi desde 2004. Se debatió mucho en 2008 y 2009, cuando en el Ayuntamiento de Fuenmayor gobernaba el Partido Socialista —además, la alcaldesa lleva muchísimo tiempo—, que también gobernaba aquí. Usted ha dicho, sin ninguna acritud, que el hecho de que otro partido, otro Gobierno, no lo haya hecho —como así ha sido durante ocho años— no quiere decir que no se haga ahora. Usted igual que yo fue diputado en la legislatura pasada y podría haberlo reivindicado ante el Gobierno del Partido Socialista. Insisto, eso no es justificación para que nosotros no lo hagamos. A mi me gustaría decirle ahora que sí, pero tengo que aclararle algunas cosas.

En el primer punto, dicen ustedes: Dotar de señalización luminosa y acústica, clasificando como clase B, pasos a nivel protegidos por señalización luminosa y acústica, según la Orden Ministerial de 2 de agosto de 2001; usted ha señalado los cuatro pasos y el kilómetro en el que están. Respecto a este primer punto, tengo que decirle que estos pasos cuentan con la protección que, en función de sus características, establece esa orden ministerial de 2 de agosto de 2001, en materia de protección y supresión de pasos a nivel. En el punto 2, del artículo 8, dice textualmente la orden que, si así lo requiriese el organismo titular de la infraestructura de la carretera o camino, en los pasos a nivel se podrán instalar clases de protección

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 519

11 de marzo de 2014

Pág. 16

superiores a las que correspondan en aplicación de esta orden, siempre que dicho organismo asuma a su cargo la diferencia de los costes entre ambas instalaciones. Evidentemente, esto no solamente depende del Gobierno de la nación. Usted señalaba que esta no era una cuestión de competencias, pero yo creo que sí lo es. Aquí hay tres administraciones, dos a nivel local y regional y una central. El Ayuntamiento de Fuenmayor tiene mucho que decir, mucho que invertir y también lo puede hacer.

Respecto a los puntos segundo y tercero, en los que entra más el ayuntamiento, puesto que hablamos más de caminos, tengo que decirle que la señalización de caminos, así como su mantenimiento y conservación corresponde a los titulares de los mismos, en este caso al Ayuntamiento de Fuenmayor. Además usted sabe muy bien que existen órdenes regionales para mejorar caminos rurales. Ese es un proyecto que el Gobierno de La Rioja está llevando adelante desde hace muchos años y el Ayuntamiento de Fuenmayor, usted lo sabe muy bien, puede suscribir esos convenios.

Finalmente, ADIF indica que efectúa el mantenimiento y conservación del firme en la intersección del camino con la vía férrea, que es su competencia, y señala que en este caso particular es el adecuado a las características de estos pasos a nivel.

Esta es la opinión del Gobierno del Partido Popular, que como responsable del grupo parlamentario le hago llegar. Esta es nuestra postura, pero recojo el guante de sensibilidad que me lanza y en todo lo que sea mejorar el trazado viario, los caminos rurales o cualquier otra iniciativa en este sentido nos encontrará trabajando por los municipios de La Rioja y apoyando sus propuestas.

### — RELATIVA AL MANTENIMIENTO DE LA DEPENDENCIA DIRECTA DE AENA DEL SERVICIO DE EXTINCIÓN DE INCENDIOS Y SALVAMENTO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ). (Número de expediente 161/002291).

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Llamas): Pasamos al punto quinto: Proposición no de ley relativa al mantenimiento de la dependencia directa de Aena del servicio de extinción de incendios y salvamento. Ha sido presentada por el Grupo Parlamentario Catalán de Convergència i Unió. Para su defensa, tiene la palabra el señor Macias.

El señor **MACIAS I ARAU**: Esta es una cuestión que surgió hace unos tres años, cuando con las primeras propuestas de mejora del modelo aeroportuario —que conllevaban la separación entre Aena como *holding* y AENA Aeropuertos— se situó a los bomberos dependientes de esta institución en la órbita de Aena Aeropuertos. Es evidente que los bomberos de los aeropuertos realizan un servicio público de un interés excepcional y es relevante que se garantice la prestación de ese servicio de interés público a través del mantenimiento de su carácter de funcionarios públicos. Ustedes saben perfectamente que quien les habla está plenamente convencido de que en el campo de las infraestructuras hay un amplio margen para las fórmulas de colaboración público-privada, es decir, que los agentes privados puedan intervenir en la prestación de servicios, pero siempre respondiendo a unas pautas de servicio público que el Estado o las administraciones competentes deben preservar. Para nosotros, el actual modelo aeroportuario no es un modelo satisfactorio. Hemos trabajado durante años para que sea modificado, pero en este margen de cambio de modelos, creemos que hay unas circunstancias que deben preservarse. En este caso, los bomberos aeroportuarios deben continuar teniendo una adscripción pública. Si ahora se privatizase total o parcialmente Aena y por tanto todo aquello adscrito a esta empresa, los bomberos no deben ser transferidos al sector privado. Hay varias posibilidades para que el control aéreo, la vigilancia, la titularidad de ciertas instalaciones y todo lo que revista especial interés público y, por tanto, necesite la tutela directa de las administraciones públicas quede en manos de las mismas.

Por ello, presentamos una proposición muy simple —otros grupos han planteado alguna similar— que pide que el servicio de extinción de incendios y salvamento se mantenga dentro del ente Aena, independientemente de que se coordinen con las actividades de Aena Aeropuertos, que es donde están funcionalmente adscritos los bomberos en este momento. Para nosotros esta no es una cuestión menor. Se trata de garantizar en cualquier caso los máximos niveles de seguridad. Nuestra Administración aeroportuaria, por suerte y a pesar de algún desgraciadísimo accidente, tiene unos índices de seguridad muy elevados, unos índices de respuesta a las contingencias muy positivo y un nivel de profesionalidad de los cuerpos que garantizan las incidencias —entre ellos el de bomberos— muy alto. Antes de empezar cualquier proceso de privatización de Aena Aeropuertos, hay que resolver la cuestión. La fórmula puede ser muy simple: que permanezcan dentro del ente público Aena, que no sean transferidos, que no sean vendidos —parece ser que la idea que tiene el Gobierno en estos momentos es vender una cuota, se



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 519

11 de marzo de 2014

Pág. 17

habla del 60 % de la empresa Aena Aeropuertos— y que tengamos la plena garantía de que este servicio se presta desde la Administración pública. La lógica competitividad, que defendemos y que la gestión privada podría garantizar en ciertos casos, no tiene nada que ver con la garantía de la seguridad. La garantía de la seguridad es absolutamente prioritaria para nosotros y en este sentido presentamos esta proposición no de ley.

Contemplo con cierta sorpresa que no ha habido ninguna enmienda, lo cual puede significar bien que todos los grupos están de acuerdo o bien que el grupo de la mayoría no está de acuerdo. Esto me extrañaría, porque este no es un tema menor, sino profundamente delicado. Es un tema al que debemos dar una respuesta. Me temo que el hecho de que esta proposición no de ley no salga adelante va a ser un paso atrás muy importante en una cuestión en la que no se debería incurrir en este momento en ningún riesgo. En estos temas son necesarias la máxima seguridad y las máximas garantías y una dependencia pública es la mejor garantía de seguridad.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Llamas): Como a esta iniciativa no se han presentado enmiendas, pasamos al turno de fijación de posiciones, de menor a mayor. Por el Grupo Mixto, tiene la palabra doña Rosaura Pérez.

La señora **PÉREZ FERNÁNDEZ**: Nosotros somos uno de esos grupos, a los que aludía el señor Macias, que en alguna ocasión hemos presentado iniciativas en este mismo sentido, porque efectivamente —y aquí sí que a diferencia de lo que expresaba el señor Macias— nosotros creemos que la gestión de los aeropuertos debe permanecer íntegramente en manos públicas. Si partimos de esa base, evidentemente la seguridad de esos aeropuertos, y la que le proporcionan, por tanto, los cuerpos de bomberos y de protección, creemos que hay que preservarla por encima de cualquier cuestión de índole comercial. Para nosotros la seguridad en los aeropuertos es igual que en otros medios de transporte, es decir, es un servicio esencial, no es una mera actividad aeroportuaria. Estamos hablando de un servicio que es obligatorio según la normativa internacional de aviación civil y, por tanto, creemos que las administraciones públicas deben garantizarlo; es decir, debe estar en manos públicas.

Hay una cuestión que quisiéramos poner encima de la mesa, y es que los datos económicos indican que este servicio de extinción de incendios y salvamento hasta ahora se garantiza con las tasas aeroportuarias, puesto que lo pagan las compañías por cada avión que llega a cada aeropuerto. Pensamos que al externalizar o privatizar un servicio tan singular, tan importante, aparecerían consecuencias perjudiciales, contrarias al interés general y, desde luego, a la vocación de servicio público de los profesionales. En fin, creemos que se produciría una situación contraria al interés general y también a la seguridad ciudadana y a la protección civil. Por eso concordamos al cien por cien con la propuesta que hace Convergència i Unió. Como a nosotros también nos sorprendió que no hubiese enmiendas presentadas, entendemos —ojalá sea así— que todos los grupos van a apoyar la propuesta.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Llamas): Tiene la palabra el señor Simancas.

El señor **SIMANCAS SIMANCAS**: Voy a solicitar permiso al señor Presidente para que este diputado madrileño aproveche su intervención en la Comisión de Fomento para participar, de alguna manera, en la conmemoración del 10.º aniversario de la tragedia del 11 de marzo en Madrid, toda vez que los diputados que nos encontramos en esta sesión no podemos participar en los actos institucionales que se han convocado para el día de hoy. Baste decir —creo que hablo en nombre de todos los presentes— que hoy es un día para recordar y honrar la memoria de todas las víctimas del 11M, así como para recordar y honrar también el buen trabajo prestado en aquella jornada por los servidores públicos del Estado y por los voluntarios que asistieron a las víctimas. **(El señor presidente ocupa la Presidencia).**

Dicho esto, quisiera manifestar en nombre de mi grupo parlamentario la posición favorable a la proposición no de ley que ha incluido en el orden del día el Grupo de Convergència i Unió. Mi grupo ha presentado una iniciativa idéntica, como otros grupos, en esta Cámara. Esta es una buena oportunidad, no obstante, para reconocer y valorar muy positivamente la profesionalidad, la vocación y la buena labor que llevan a cabo muchos profesionales de ámbitos diversos en los aeropuertos españoles. Especialmente hoy es merecido que se destaque el trabajo y la profesionalidad de los funcionarios que se dedican al salvamento y a la extinción de incendios en los aeropuertos españoles. Es razonable que los servicios de salvamento y extinción de incendios se mantengan en el ente público Aena y que no se transfieran a la empresa Aena Aeropuertos. ¿Por qué? La razón fundamental es la de procurar evitar el riesgo de su

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 519

11 de marzo de 2014

Pág. 18

privatización. Es un servicio demasiado importante, demasiado decisivo para la seguridad para que sea gestionado con criterios de mera rentabilidad económica por una empresa privada. La garantía máxima de la seguridad es la que aconseja mantener este servicio y a sus profesionales en el marco del ente público Aena, tal y como se plantea en la iniciativa de Convergencia i Unió.

Hay un trasfondo que no podemos obviar en el debate de esta proposición no de ley, y es el temor de quienes impulsan esta iniciativa a la eventual privatización de Aena. Los profesionales del salvamento y de la extinción de incendios en los aeropuertos españoles temen que se privaticen los aeropuertos y, por tanto, también sus servicios. Esto nos lleva a constatar de una manera fehaciente la poca información que en torno a este proceso suministra el Gobierno tanto a los profesionales de los aeropuertos españoles como a los grupos parlamentarios de esta Cámara. Estamos hablando de un sector estratégico para la economía, para la sociedad española y no sabemos qué tiene en mente el Gobierno en cuanto a su futuro; no sabemos si pretenden mantener a Aena en las condiciones actuales, si quieren privatizar una parte, si quieren privatizarla totalmente, etcétera. Estamos a mitad de la legislatura y aún no sabemos cuáles son las intenciones del Gobierno a este respecto. Aquí no se ha dicho nada y lo hemos preguntado. No sabemos qué va a pasar ni con los profesionales de salvamento y extinción de incendios ni con el resto de los profesionales ni con los aeropuertos de interés general del Estado. El actual presidente de Aena, que no es un experto en aeropuertos, pero sí en negocios financieros, ha manifestado a todo aquel que ha querido escucharle que su intención es privatizar Aena, pero la ministra, a pesar de nuestros requerimientos, no nos ha aclarado nada aquí. Públicamente ha dicho algo así como que el Estado tendrá la mayoría en el capital de Aena. ¿Qué significa esto? ¿Qué el Estado va a tener el 51% del capital de Aena o que el Estado se va a quedar con un paquete mayoritario pero en minoría en el conjunto del capital de Aena; es decir, que va a tener el 40% frente a un 60% privado? No sabemos a qué atenernos y esto es bastante grave. Hay un hecho incontrovertible, que no se puede discutir, que es que el consejo de administración de Aena ha hecho una consulta al Consejo Consultivo de Privatizaciones del Estado en la que se establece un plan: el 60% del capital de Aena pasará a manos privadas a través de dos paquetes: uno, con un grupo de accionistas importantes de referencia y, otro, que se venderá en Bolsa. Esto es lo que sabemos a través de una filtración del Consejo Consultivo de Privatizaciones, pero el Gobierno todavía no nos ha contado nada, ni a nosotros ni a los profesionales de salvamento y extinción de incendios ni a los territorios que tienen intereses estratégicos sobre el funcionamiento de algunos aeropuertos de interés general del Estado. No sabemos absolutamente nada.

Aprovechando el debate de esta proposición no de ley, queremos reiterar nuestra oposición a los planes que se manifiestan en esta consulta al Consejo Consultivo de Privatizaciones del Estado. Entendemos que la privatización de la mayoría del capital de Aena hará perder al Estado y, por tanto, a la sociedad española, la posibilidad de mantener las sinergias positivas que produce un gran operador aeroportuario español. La Unión Europea no permitirá un monopolio privado en la gestión aeroportuaria en España. Ya es discutible un monopolio público, pero un monopolio privado no se va a permitir. Eso llevará a trocear una eventual Aena privada, lo que tendrá consecuencias negativas para el interés general del Estado, ya que, evidentemente, subirán tasas, bajarán inversiones, decrecerá el empleo, bajará la calidad —es nuestra previsión— y se podrán cerrar algunos de los aeropuertos que actualmente arrojan pérdidas en su cuenta de resultados, porque en una Aena pública tiene sentido mantener algunos aeropuertos que son de interés general del Estado pero que no tienen rentabilidad económica y, sin embargo, en el marco de una Aena privada esto es más discutible. Por tanto, pedimos al Gobierno, en el contexto del debate de esta proposición no de ley, que aclare qué es lo que va a hacer con Aena, qué es lo que quiere hacer con Aena. Sabemos que quiere aminorar la deuda. Nos parece bien. Se trata de una deuda importante, a nuestro juicio justificada y viable, que se decidió en tiempos del Gobierno del Partido Popular y en tiempos del Gobierno del Partido Socialista, porque no fue una idea socialista ampliar el aeropuerto de Barajas o el del Prat. Hemos constatado que han bajado las inversiones, que mantienen un nivel de tasas muy alto, pero no sabemos qué es lo que quieren hacer en cuanto al mantenimiento de la titularidad pública de la mayoría accionarial y reclamamos una respuesta al respecto. Es importante que sepamos a qué atenernos, porque hablamos de una herramienta, de un instrumento en manos de la sociedad y de la economía española extraordinariamente importante, como es la red aeroportuaria española.

Termino como empecé, apoyando en nombre de mi grupo parlamentario esta iniciativa para mantener el servicio de salvamento y de extinción de incendios de nuestros aeropuertos en manos del ente público Aena, para mantener la seguridad aeroportuaria.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 519

11 de marzo de 2014

Pág. 19

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor González Vázquez.

El señor **GONZÁLEZ VÁZQUEZ**: Mi grupo también, cómo no, se suma al recuerdo de las víctimas de la tragedia del 11M.

Conviene recordar que esta propuesta que debatimos tiene su causa en el Real Decreto-ley 13/2010 —repito, año 2010— que, entre otros aspectos, prevé la modernización del sistema aeroportuario a través de un nuevo modelo de gestión de los aeropuertos de interés general, y que crea Aena Aeropuertos, S.A. para asumir todo el conjunto de funciones y obligaciones en materia de gestión y explotación de servicios aeroportuarios. También conviene recordar que esta sociedad comienza a ejercer sus funciones el 8 de junio de 2011, según orden del Ministerio de Fomento de aquella época, y todo el personal de salvamento y extinción de incendios de Aena pasó ya a Aena Aeropuertos, S.A. Esto es así, señorías, en dos disposiciones, un real decreto-ley y una orden ministerial que vio la luz en los años 2010 y 2011 y en el Real Decreto 862/2009, que regula la extinción de incendios en aeropuertos. Esto nos lleva a hacer dos reflexiones previas a nuestra argumentación. La primera, en relación con la posición del Grupo Socialista, que ha presentado una proposición no de ley idéntica a esta, pero que no la ha querido traer aquí a debate. Durante toda su argumentación, el representante socialista ha estado hablando de la privatización, el 90 % del tiempo de la privatización y el 10 % de esta proposición, del no traspaso del servicio de extinción de incendios a Aena Aeropuertos. ¿Acaso el Grupo Socialista no conocía los efectos que esta normativa iba a tener sobre el personal de Aena que se transfería a la nueva sociedad gestora con aquella legislación? ¿Acaso antes no había problemas con la seguridad aérea y ahora sí? ¿Qué dijo el Grupo Parlamentario Socialista en 2011 cuando los bomberos de Aena se manifestaban por toda España reivindicando su condición funcional? ¿Por qué antes la adscripción era correcta y, sin que haya ocurrido nada desde entonces, ahora no lo es? Con todo respeto quiero decir que esto se llama oportunismo político.

La segunda reflexión está relacionada con el grupo proponente. He revisado el «Diario de Sesiones» del Pleno en el que se convalidó el real decreto en cuestión y tampoco he visto ninguna referencia o disconformidad con lo que hoy nos plantea. El Grupo Parlamentario Catalán no se opuso al inicio del proceso de privatización; tan solo estaba en contra de lo que ellos denominaban privatización centralizada. Jamás planteó ese debate que hoy se nos propone en relación con el cuerpo de extinción de incendios. ¿Qué ha cambiado en estos tres años? ¿Qué ha pasado? Creo que también es cuestión de oportunismo político.

Rápidamente, respecto al fondo de la propuesta, diré que en lo que se refiere al servicio de extinción de incendios y salvamento, la organización de Aviación Civil Internacional no excluye que estos servicios puedan ser prestados por empresas públicas participadas con capital privado. Así pasa en Francia, en Alemania y en Reino Unido. Es cierto, por otra parte, que el cuerpo de bomberos de aeropuertos de Aena cuenta con medios muy especializados para salvamento y extinción de incendios en el ámbito del propio aeropuerto o en el exterior, pero no es cierto que el cambio de régimen jurídico de los trabajadores les deje fuera o suponga un paso atrás en el ámbito de la protección civil. La Ley de Protección Civil considera a este servicio de salvamento y extinción de incendios de Aena Aeropuertos, S.A. colaborador de protección civil y, por tanto, está a disposición de las autoridades competentes de protección civil, siempre que no haya detrimento del plan de autoprotección al que están adscritos. La argumentación de la propuesta que debatimos y la del Grupo Parlamentario Socialista —insisto en que es la que no debatimos— coinciden plenamente con el informe de Asobopa, la Asociación de Bomberos Profesionales de Aeropuertos, y se hacen eco de la petición de estos 1.500 profesionales. Yo también he recibido a algún bombero y conozco el informe, pero yo les he hablado con claridad. He reconocido y reconozco su labor excepcional y su adiestramiento y eficacia en la materia de seguridad aeroportuaria y he intentado despejar cualquier duda sobre su futuro profesional, en el sentido de que no hay riesgo de menoscabo de sus condiciones laborales ni tampoco para sus puestos de trabajo. Más adelante será el momento de hablar, si es que hay que hacerlo, de la privatización o no de este servicio de extinción de incendios.

En fin, cosas de la vida y paradojas de la política socialista. Quienes diseñaron y aprobaron este nuevo modelo de gestión aeroportuaria ahora, por oportunismo político, lo repudian. Una vez más será el Grupo Parlamentario Popular el que aporte coherencia, sentido común y responsabilidad al debate parlamentario. Por ello, votaremos en contra.

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

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 519

11 de marzo de 2014

Pág. 20

El señor **MACIAS i ARAU**: Quiero intervenir simplemente por dos cuestiones. La primera, muy breve, porque se ha hecho referencia al oportunismo político de CiU. Quiero recordar que en la anterior legislatura nosotros ya presentamos, precisamente para oponernos a este traspaso, una proposición no de ley que decayó al terminar la legislatura. La acusación de oportunismo es infundada o es que está mal informado.

He pedido la palabra, sobre todo, para sumarme, en nombre de Convergència i Unió, al recuerdo de las víctimas del trágico accidente de hace diez años y, una vez más, mostrar nuestro sentimiento absoluto de solidaridad con los ciudadanos de Madrid, con todas las personas afectadas que hoy reviven este recuerdo tan trágico. Como el señor Simancas ha hecho referencia a ello, no lo voy a repetir, pero me parece que a los que tenemos una representatividad más allá de la provincia de Madrid hoy nos toca estar junto a los ciudadanos madrileños. Señor presidente, le agradezco que me haya dado esta oportunidad.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Macias, por su pertinente intervención.  
En relación con el mismo tema, me pide la palabra el señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: No llevo ningún asunto en esta Comisión, pero no quería dejar de expresar, en nombre del Grupo Parlamentario Popular, el sentimiento hacia todo el pueblo de Madrid, hacia toda España, hacia todas las víctimas y sus familiares por revivir hoy, tal como ha dicho el señor Macias, una jornada tan trágica, tan triste como fue hace diez años el 11 de marzo. Por tanto, expresamos nuestro sentimiento, nuestro recuerdo y toda nuestra consideración hacia las personas que de una u otra manera sufrieron con los atentados del día 11 de marzo, y esperamos, como todos hemos dicho, que hechos de esta naturaleza no vuelvan a producirse jamás.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor González Vázquez.

El señor **GONZÁLEZ VÁZQUEZ**: Intervengo para decir que la matización del portavoz de CiU no contradice en nada mi argumentación.

### — RELATIVA A LA OPERATIVIDAD DEL AEROPUERTO DE ASTURIAS Y DE AQUELLOS QUE PRESTAN UN SERVICIO NECESARIO Y DE EVIDENTE UTILIDAD PÚBLICA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE UNIÓN PROGRESO Y DEMOCRACIA. (Número de expediente 161/002349).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente proposición no de ley, relativa a la operatividad del aeropuerto de Asturias y de aquellos que prestan un servicio necesario y de evidente utilidad pública. Esta iniciativa ha sido presentada por el Grupo Parlamentario de Unión Progreso y Democracia. Para su defensa, tiene la palabra el señor Martínez Gorriarán.

El señor **MARTÍNEZ GORRIARÁN**: Esta iniciativa tiene que ver con una situación particular, que en este caso afecta al aeropuerto de Asturias, que es para el que proponemos un cambio en los planes del Ministerio de Fomento, pero que en general tiene que ver también con una reflexión más amplia sobre la política aeroportuaria, a nuestro parecer contradictoria, que se está siguiendo desde hace algunos años en España y que consiste en que, por una parte, como es sabido —y se ha hecho incluso popular—, se ha tendido a una proliferación de aeropuertos, muchas veces sin ningún estudio previo de utilidad, de necesidad, de demanda, etcétera, que ha desembocado en el conocido fenómeno de los llamados aeropuertos sin aviones, mientras que, por otra parte, hay aeropuertos que prestan un servicio evidentemente rentable desde el punto de vista social y de la cohesión territorial, que en realidad generan muy pequeños déficits, porque ya se sabe que en España son muy escasos los aeropuertos que arrojan beneficios, ya que la mayoría de ellos son deficitarios, pero evidentemente hay déficits y déficits. El aeropuerto de Asturias es uno de estos casos, ya que es de indudable interés, tiene un uso sostenible y sostenido y, sin duda, presta un gran servicio de transporte no solamente a Asturias sino, en general, a la cohesión territorial dentro de España.

Nos parece importante aprobar esta proposición no de ley para pedir al Ministerio de Fomento que, de acuerdo con el Gobierno de Asturias, revisen los planes que tenían que ver con la reducción de la pista del aeropuerto de Asturias como consecuencia de la necesidad de adaptar sus condiciones de seguridad al Real decreto 862/2009, de 14 de mayo, que establece unas nuevas especificaciones técnicas para los sistemas de seguridad, concretamente para el sistema ILS. Como ya es sabido, lo que ha propuesto finalmente el ministerio ha sido acortar la pista 150 metros para poder cumplir esas especificaciones, lo

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 519

11 de marzo de 2014

Pág. 21

que consideramos que no es una buena idea, como decía antes, desde un punto de vista general, porque es un aeropuerto necesario, que presta un servicio indudable y que, además, es sostenible, ya que la inversión necesaria para mantener unas condiciones de operatividad y la posible expansión futura de los servicios aeroportuarios no es demasiado alta, puesto que se habla de 3.022.813 euros. Por tanto, lo que proponemos es que se mantenga el actual Plan director del aeropuerto de Asturias, que se tenga en cuenta la posibilidad de mejorar sus instalaciones y prestaciones con un coste relativamente bajo y que, además, se haga cumpliendo todas las especificaciones de seguridad. Nos parece que es importante que esto se haga dentro de una revisión de la política aeroportuaria, de tal manera que se establezca una política de inversión en aquellos aeropuertos que no solamente son rentables en términos económicos sino que, además, prestan un servicio suficiente y necesario en su área de implantación; es decir, que son rentables desde un punto de vista social, que es el caso de este aeropuerto y de otros que hay en España en situaciones parecidas. No deberían sacrificarse las inversiones relativamente reducidas que este tipo de aeropuertos necesitan al mantenimiento de otras instalaciones aeroportuarias de muy difícil justificación. En su momento, guste o no, habrá que acometer una revisión del mapa de aeropuertos, pero esta no debería comenzar por tratar de manera igual lo que es desigual, en este caso por tratar mal a aeropuertos que son necesarios, que son rentables, que tienen demanda de uso, que tendrán más en el futuro y que además son fundamentales para la cohesión territorial de España.

El Grupo Socialista —me adelanto a decirlo— ha presentado una enmienda a nuestra proposición no de ley que aceptamos, puesto que no hay ninguna contradicción con lo que nosotros proponemos.

El señor **PRESIDENTE**: Para la defensa de la enmienda del Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Trevín Lombán.

El señor **TREVÍN LOMBÁN**: Defiendo esta enmienda basándome fundamentalmente en dos problemas que ahora explicaré. ¿Qué es lo que plantea el Ministerio de Fomento respecto al aeropuerto de Asturias? Que hay que obtener un certificado de seguridad, y para ello presenta como única solución disminuir la longitud de la pista de dicho aeropuerto. Hay más soluciones técnicas y, sobre todo, hay más actores. ¿Qué dos problemas vemos en esta imposición del Ministerio de Fomento? El primero, una forma de entender el poder; el segundo, un escaso compromiso del Gobierno de España con Asturias. Empiezo por el primero. Se impone una determinada decisión técnica que tiene implicaciones de presente y futuro para el aeropuerto de Asturias, sin tener en cuenta que ese aeropuerto tiene relación con el resto de sistemas de comunicación asturianos, carreteras, puertos, etcétera, es decir, que tiene relación con infraestructuras que son competencia del Principado de Asturias, sin entender que ese aeropuerto tiene una importancia decisiva en el desarrollo de actividades económicas, entre otras, la del turismo, que es competencia exclusiva del Principado de Asturias. Todo ello no parece importar para imponer una decisión. Esto se hace un poco al modo del Imperio inglés en el momento de imponer decisiones en la India que todavía no era independiente. Es un poco ejército de ocupación: Llegamos e imponemos sin escuchar. El primer problema es esa forma de entender el poder.

Segundo problema. Les decía que hablaba de un escaso compromiso del Gobierno de España con Asturias en materia de inversiones. Lo que está haciendo el actual Gobierno de España con Asturias en estos dos años es aplicar la conocida frase popular de «barato, barato, oiga; barato, barato». Lo que les estoy planteando no es un juicio de intenciones. Los datos aportados por el actual Ministerio de Fomento son contundentes al respecto. La inversión ejecutada por el Grupo Fomento en la Comunidad Autónoma de Asturias desde el año 2004 hasta el año 2011 fue de 4.460,9 millones de euros. Desde el año 2012 hasta el año 2013, ambos inclusive, 497,06 millones de euros. ¿Qué significa esto? Que en los ocho años de ejecución presupuestaria con Gobiernos socialistas Asturias recibió una media de 557,6 millones de euros al año, y en los dos años del actual Gobierno ha recibido 248,5 millones de euros, es decir, un 64,5 por ciento menos. Sé que ustedes inmediatamente me van a decir: Sí, pero no me puede comparar años de crisis con años de desarrollo. De acuerdo. Vamos a comparar los años 2010 y 2011, en plena crisis, con los años 2012 y 2013. Cuando hacemos esa comparación resulta que la media de los años 2010 y 2011 fue de 387,7 millones de euros anuales invertidos en Asturias por el Grupo Fomento; es decir, un 35,9% más que lo que se está invirtiendo ahora. La estrategia actual del Grupo Fomento con Asturias es la de «barato, barato». Por eso, esta es la única razón por la que se trata de imponer una decisión técnica concreta, que tiene implicaciones presentes y futuras para la operatividad en el aeropuerto de Asturias, para aspectos económicos de Asturias, para la intermodalidad con otros sistemas de comunicación y, por tanto, para cuestiones que son competencia exclusiva del Gobierno del Principado de Asturias.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 519

11 de marzo de 2014

Pág. 22

¿Es tan ilógico que en la actual España de las autonomías el Ministerio de Fomento acepte sencillamente sentarse en un comité coordinador para decidir un elemento que es importante para España pero que es imprescindible para el territorio en el que tiene que llevarse a cabo?

Esto es básicamente lo que se plantea en esta proposición no de ley que presenta el Grupo de UPyD, que nosotros vamos a apoyar, agradeciéndole que haya aceptado la enmienda que hemos presentado.

El señor **PRESIDENTE**: Para fijar posiciones, en primer lugar, en nombre del Grupo Mixto, Foro Asturias, tiene la palabra el señor Álvarez Sostres.

El señor **ÁLVAREZ SOSTRES**: Como preámbulo, quiero sumarme a lo que aquí se ha dicho sobre las víctimas del 11M; un lamentable suceso que excede con mucho las cuestiones de comunidad autónoma y de territorialidad. Repito que me sumo a ese sentimiento de recuerdo, respeto y consideración.

Dicho esto, paso al tema que nos ocupa. Efectivamente, la política de recortes del Gobierno en Asturias, por lo que se refiere a las infraestructuras de transporte, se continúa aplicando a todos los niveles. En materia de autovías, la del Cantábrico está paralizada en el suroccidente, y las conexiones por carretera de los puertos del Musel y Avilés están colapsadas. En materia ferroviaria se ha renunciado a la alta velocidad; la variante de Pajares está en fase de ralentización y adulterada, y ahora tenemos el forúnculo añadido de la estación de fondo de saco de León, que ha pasado a convertirse en un atractivo turístico de la zona. El turno segregador llega ahora al aeropuerto de Asturias. Digo segregador, porque se pretende reducir una pista de 2.200 metros en 150 metros. Desde diferentes ámbitos profesionales se ha descalificado esta reducción de la pista por considerar que restará competitividad a la instalación, impedirá la llegada de aeronaves de mayor fuselaje y eliminará algunas de las medidas de seguridad complementarias de las que dispone actualmente el aeropuerto.

Cabe hacerse tres preguntas: ¿Qué problemas han aparecido de repente en la pista del aeropuerto de Asturias, cuya ampliación fue inaugurada el 20 de diciembre de 2003, según el proyecto redactado por la dirección de Aena? ¿Por qué ahora existe la necesidad de acortar la pista? ¿Por qué antes de acortar la pista del aeropuerto de Asturias, sobre la base de cualquier legislación, no contempló Aena la disposición adicional segunda del Real Decreto 862/2009, que titula excepciones al cumplimiento de las normas técnicas de los aeropuertos? Esta disposición establece que la Secretaría de Estado de Transportes podrá otorgar excepciones en el cumplimiento de esas normas a aquellos aeropuertos que así se consideren sobre la base de su localización y sus circunstancias singulares. En todo caso, ¿por qué caben estas excepciones en el aeropuerto de San Sebastián —según comunicación ayer de la ministra Ana Pastor en el Senado— y no caben en el aeropuerto de Asturias, que tiene el mismo tipo de localización y los mismos problemas? Nos gustaría tener contestación a estas preguntas. No nos cabe más que suscribir los términos de la iniciativa parlamentaria del Grupo Parlamentario de Unión Progreso y Democracia, pidiendo la paralización de las obras de recorte de la pista del aeropuerto de Asturias, que en 2003, hace más de diez años, con proyecto elaborado y dirigido por la propia Aena, fue objeto de importantes inversiones para proporcionarle mejoras operativas, dotándole de avanzados sistemas de seguridad y operatividad.

Esta es nuestra posición en esta PNL que aquí se debate y que fue trasladada el pasado mes de enero al Senado en forma de moción para que fuera defendida por nuestro compañero el senador Oblanca. Apoyaremos la PNL.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra don Ovidio Sánchez Díaz.

El señor **SÁNCHEZ DÍAZ**: Voy a fijar la posición de mi grupo parlamentario respecto a la iniciativa de UPyD.

Hay un tremendo debate sobre el aeropuerto de Asturias, pero en ningún caso lo más grave es esto de lo que estamos hablando. El aeropuerto de Asturias está perdiendo pasajeros desde hace años. Hace diez años teníamos 900.000 pasajeros, mientras que Santander tenía 300.000. En este momento Santander tiene tantos pasajeros como Asturias: un millón. El debate sobre el aeropuerto puede hacerse siempre, pero la pregunta sería: ¿Por qué?, porque la reforma que se pretende hacer todavía no se ha hecho. Estamos actuando con la misma normalidad desde hace muchos años y resulta que Asturias está perdiendo pasajeros y Santander los está ganando permanentemente, en una zona de influencia cercana, en unos 200 kilómetros. En pasajeros, en vuelos, en destinos hay una gran oferta. Algún empresario en Asturias dijo que qué fácil sería gobernar en Santander, en Cantabria, con las oportunidades que se

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 519

11 de marzo de 2014

Pág. 23

pierden en Asturias. Este es un debate que lleva abierto mucho tiempo. En el Parlamento regional yo presenté bastantes iniciativas para que se estudiase este tema y se creasen alternativas al mismo. El Gobierno Socialista dijo que no le interesaba para nada, que prefería que la gente anduviese por el interior de Asturias a que anduviese bajando al extranjero e incluso a que la gente del extranjero viniese a Asturias. Por eso ahora me sorprende especialmente la intervención del Grupo Socialista: ¡Esto es tremendo! ¡Van a quitar 150 metros! Pero si todavía no se ha quitado nada y el aeropuerto va para abajo. Hoy la prensa destaca que sigue cayendo el número de viajeros. El debate político debería ser este. ¿Qué vamos a hacer en el aeropuerto de Asturias para hacerlo más rentable y más atractivo? Se ve que hay mucha gente, especialmente el proponente, que no conoce el aeropuerto de Asturias. En 2009 —no gobernaba el Partido Popular— se dijo: Oigan, por medidas de seguridad, tenemos que tomar una serie de decisiones y además tienen que tomarse antes de marzo de 2016 —ya estamos al límite—. Dice usted: Que haya más alternativas. Es que usted no conoce el aeropuerto de Asturias, porque la próxima alternativa es una vaguada y como se nos ocurra rellenarla les escucharemos decir: ¡Un gran atentado ecológico! Por el otro lado está el acantilado y el mar. ¿Qué alternativas? Si hay que retrasar los indicadores, ¿qué alternativas hay? Las que menos dañen el tráfico. Resulta que esta que se propone no daña el tráfico en nada, en nada. Todas las aeronaves que trabajan en este momento en Asturias pueden seguir haciéndolo y son las que hay. No daña nada, simplemente se gana en seguridad. Creo que ustedes no estarán en contra de la seguridad. Cuando se suspenden los vuelos en Asturias porque no se puede entrar por culpa de la vaguada hay un grito: ¡Esto es un escándalo! Es verdad que se hicieron grandes inversiones, pero insuficientes, por lo que se ve, y a propuesta de los pilotos que dicen que muchas veces no se puede entrar porque la vaguada confunde. Por tanto, cogemos todo ese aparataje y lo retraemos y además se asegura que pueden operar todos los aviones, todos. Los aviones que se utilizan en Asturias, que son los que se utilizan en toda España, en los aeropuertos interiores, no tienen ninguna relación con esta decisión. Sin embargo, esto sirve para decir: ¡Está olvidada Asturias! ¡Esto es una vergüenza! ¡No llevan inversiones!, como decía el portavoz socialista. En la época socialista hemos invertido tanto. ¿En dónde?, pregunto yo. Zapatero decía que íbamos a inaugurar el AVE de León a Asturias en 2009, pero el 2009 ya se ha quedado muy atrás. ¿Dónde están las inversiones? Si las inversiones se hubieran hecho en la autovía del Cantábrico, ya estaría terminada; sin embargo, todavía nos queda este año en el que está invirtiendo el Partido Popular. Si se hubieran hecho en la variante de Pajares, que es lo más caro que tenemos, ya estaría terminada desde que gobernaron ustedes, en 2004; pues desgraciadamente todavía nos queda mucha obra y mucha inversión. Hay temas que no podemos tomar con esta frivolidad. Cuando hablamos de seguridad no se puede hacer con esta frivolidad. Dice usted: ¡Oiga! ¡No! ¡Que se tome otra medida! Hay que hacer lo que se puede hacer y esa no es una decisión política, es una decisión técnica. Por tanto, nosotros, en defensa de los usuarios del aeropuerto de Asturias y para garantizar su seguridad y su calidad en el viaje, votaremos en contra.

### — SOBRE EL INCREMENTO DE LA OFERTA DE TREN DIRECTO ASTURIAS-MADRID. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/002416).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente proposición no de ley, relativa al incremento de la oferta de tren directo entre Asturias y Madrid, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista. Para su defensa, tiene la palabra don Antonio Ramón María Trevín Lombán.

El señor **TREVÍN LOMBÁN**: Voy a tratar de reponerme de la intervención del diputado popular. Ha estado entre el cómic *underground* y el surrealismo más absoluto. Trataré de ir a cuestiones concretas que nos permitan afrontar realmente los problemas que tiene Asturias y huir del escapismo al que el diputado popular ha tenido que recurrir —lo entiendo perfectamente— ante la contundencia de las cifras y la falta de realidades del Ministerio de Fomento con Asturias.

¿De qué les voy a hablar ahora? Les voy a hablar de un problema asturiano, un problema geográfico con un síndrome consiguiente. Asturias, que tuvo escritores importantes que trataron de analizar cómo somos los asturianos, tuvo en Valentín Andrés Álvarez uno de los sociólogos, aunque fuera economista, que mejor nos definió. Decía que los asturianos estábamos muy marcados por la geografía —tenía razón— y que de la geografía nos marcaban fundamentalmente la cordillera y el mar —tenía razón—, pero ¿qué síndrome conlleva esta descripción real de Asturias? Un síndrome secular de aislamiento. Por tanto, todos los debates sobre infraestructuras, es decir, sobre comunicaciones, es decir, sobre superación de aislamiento en Asturias tienen una importancia singular. Miren hasta qué punto tienen importancia que

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 519

11 de marzo de 2014

Pág. 24

la primera página del medio de mayor difusión en Asturias hoy trae dos noticias sobre infraestructuras. La primera se refiere al aeropuerto y la disminución de pasajeros, efectivamente, en la que parece que el ministerio no tiene nada que ver. Don Ovidio Sánchez le pega la patada al balón y le adjudica esto al Gobierno de Asturias como si Aena no tuviera ninguna responsabilidad en ello. La segunda es sobre un tren de Asturias a Madrid que ha tenido siete horas de retraso tras sufrir tres averías en el trayecto. Esta primera página es una demostración de la importancia que tienen este tipo de debates en Asturias.

Cuando se plantea el AVE, se plantea un hito histórico para Asturias. La conexión de Asturias con el AVE, primero con la meseta y después con Europa a través de uno de los grandes ejes de comunicación europeo, significaba un salto histórico. Sin embargo, con el ministro Cascos no empezó bien este tema; empezó con prisas y a lo loco. El Gobierno comenzó renunciando a un elemento fundamental: el control del rigor de los proyectos, sobre todo, en una de las áreas de Europa con mayor complejidad geológica, y sobre todo, en una de las áreas de Europa donde más problemas hidráulicos e incluso de gas grisú podría haber por su componente carbonífero. A partir de esa renuncia, el Gobierno, con el señor Cascos, hizo varios lotes, hizo varias UTE, en las que participaron varias empresas, curiosamente con varios apuntes de Bárcenas y varios sumarios de Gürtel; pero este no es el caso que fundamentalmente nos ocupa.

¿Qué ha pasado a lo largo de estos años con la construcción del AVE, que nos hubiera evitado tener que discutir ahora la necesidad urgente de tener un tren directo Asturias-Madrid? Que las obras no avanzaron para nada en los años del anterior Gobierno popular, hasta el punto de que en el año 2004, en los tres meses que el señor Cascos fue ministro, solamente se invirtieron en el AVE 285.000 euros. En los nueve meses siguientes una ministra, curiosamente en este caso andaluza —ni siquiera era asturiana, como el señor Cascos—, invirtió 131 millones de euros. En ese mismo año, de un ritmo de burro de carga con el señor Cascos, pasamos a un ritmo de caballo andaluz con la ministra Magdalena Álvarez. En estos años, el Gobierno ha planteado varios compromisos respecto a la terminación del AVE a Asturias o al menos a la puesta en funcionamiento del tren, pero reiteradamente se han ido incumpliendo. Primero incumplió la ministra de Fomento cuando se comprometió a que en 2013 estaría acabada la autovía del Cantábrico; hoy todavía está en construcción. Después incumplió el propio presidente del Gobierno, que en sede parlamentaria, en el Congreso de los Diputados, se comprometió a que en este año, 2014, estuviera en funcionamiento en Asturias el tren con características de AVE que pasaría a través de los túneles de Pajares. Sería importante que a estas alturas de 2014 alguien del Gobierno o del Grupo Popular nos aclarase de una vez si se va a cumplir o no la palabra del presidente del Gobierno en sede parlamentaria. ¿Se van a poner en funcionamiento este año los túneles de la variante o no? ¿Cuánto vale la palabra del presidente del Gobierno de España con Asturias? Esto es lo que nos tienen que clarificar fundamentalmente, porque los datos que tenemos indican no ya que haya disminuido un 64,5% respecto a la media de los ocho años del Grupo Fomento en Asturias o —mucho más clarificador— que haya habido una disminución de un 35,9% en los años 2012 y 2013 respecto a 2010 y 2011, es decir, cuatro años de crisis, pero un 35,9% menos de inversiones con el Grupo Popular. El problema no está ahí, el problema es que, además de adjudicar en presupuestos mucho menos a Asturias, no se cumple. Tenemos la inversión ejecutada en el año 2012 —datos proporcionados por el ministerio— en alta velocidad: Nos adjudicaron 180 millones para 2012 y se ejecutaron 67, el 37,7%. Curiosamente, para Castilla y León se adjudicaron 732 y se ejecutó el 62,2%. A Galicia se le adjudicaron 1.028 millones de euros y se ejecutaron 789, el 76,7%, más del doble de ejecución que en Asturias. Para el año 2013 hemos solicitado la correspondiente información, pero el ministerio, seguramente por error de algún técnico, nos ha contestado con peras y manzanas. Esperamos tener los datos, aunque me imagino que no van a ser muy diferentes.

Esta es una situación de incertidumbre respecto a la terminación, de incertidumbre sobre si Asturias —voy acabando, señor presidente— va a estar conectada o no con la red de AVE española y europea, que nos preocupa. ¿Va a tener plataforma en ancho UIC el tramo León-La Robla? ¿Cuándo?, porque sin ese tramo UIC Asturias quedará aislada de la red de alta velocidad española y europea. El Gobierno no ha sido capaz de aclarar esto, independientemente de la puesta en funcionamiento de los túneles de Pajares. Lo que está claro en este momento es que el usuario asturiano que tenga necesidad de venir a Madrid, sea profesional o sea turista, necesita una oferta mayor de transporte público y hay una posibilidad clarísima de hacerlo en tren. Es verdad que en los últimos años ha habido una disminución del número de pasajeros por avión, pero al mismo tiempo ha habido un aumento importante en el número de pasajeros por tren, un 25%, según los datos del ministerio. Todavía está por debajo del avión, pero se está aproximando cada vez más. Nuestra



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 519

11 de marzo de 2014

Pág. 25

pregunta es: Si tenemos una oferta que conecte directamente con la demanda, es decir, un tren por la mañana temprano de Oviedo a Madrid directamente —por tanto, con menor ocupación— y vuelta en la tarde o noche de Madrid a Asturias directamente, ¿eso va a resolver parte de la demanda profesional y turística del usuario que tenga que hacer Asturias-Madrid o Madrid-Asturias? Creemos que sí, porque aunque el avión esté por encima del tren, si el año pasado aumentaron entre el 25 y el 30% los pasajeros entre Madrid y Asturias, Asturias está por encima de Cantabria en la utilización del tren. Me dirán: Lógicamente. Cantabria tiene menos habitantes; pero es que Asturias, en el trayecto Madrid-Asturias, tiene más pasajeros que Madrid-Galicia y Galicia tiene más habitantes que Asturias; y es que Asturias, en el trayecto de ferrocarril, tiene más pasajeros que Madrid-País Vasco, y Asturias tiene menos habitantes que el País Vasco. Con esto quiero decir que es un medio de comunicación importante para los asturianos y que puede ayudarnos a resolver el problema de la demanda real de medios de comunicación con Asturias.

Me parece que el Grupo Popular no va a tener más remedio que aprobar nuestra propuesta, sobre todo porque, como se ha publicado en un medio de comunicación asturiano, la pugna política del tren directo a Madrid es así porque el Partido Popular permite al PSOE adelantarse en la exigencia pública de una conexión que los propios asturianos vienen negociando desde hace más de un año. Ahora tienen la ocasión de apoyar la propuesta que les hacemos.

El señor **PRESIDENTE**: Para defender las enmiendas del Grupo Mixto, Foro Asturias, tiene la palabra el diputado don Enrique Álvarez Sostres.

El señor **ÁLVAREZ SOSTRES**: Señor Trevín, no puedo estar más de acuerdo con la exposición de motivos que usted ha escrito, pero no lo estoy con lo que le he escuchado, porque tiene muy poco que ver. Por cierto, sabrá, porque lo ha citado, que el señor Cascos, en su época de ministro, presentó un modelo de licitación. Usted, que ha gestionado y asignado y consignado pliegos de obra desde el Ministerio de Educación, sabrá el rigor que supone la definición de un modelo de pliego para el concurso de las empresas.

Le decía que estaba de acuerdo con su exposición de motivos, señor Trevín, porque en ella nos dice que el tráfico de viajeros entre Asturias y Madrid y viceversa aumentó un 25%, siendo uno de los más importantes de España. Nos dice también que el tráfico seguirá aumentando en el futuro siempre que haya acertadas medidas para la mejora del servicio. Nos traslada la opinión de Renfe de que el directo Madrid-Asturias es el de mayor grado de ocupación. Nos hace una didáctica disección sobre las aportaciones del ferrocarril al ahorro y a la eficiencia energética y sobre sus beneficios para el medio ambiente. Y termina usted con dos consideraciones con las que coinciden todos los usuarios: reducción de tiempos, especialmente con la supresión del fondo de saco de la estación de León y nuevos horarios comerciales. Son los dos temas que usted cita en sus consideraciones finales. Acertado, muy acertado, señor Trevín, pero como buen profesional de la educación seguro que les transmitió a sus alumnos que la relación causa-efecto es un elemento fundamental en la argumentación y en las conclusiones. Los efectos están claros: Madrid-Asturias, cinco horas de viaje. Pero su PNL solo habla de la necesidad de la oferta de nuevos horarios comerciales directos. No nos defraude, don Antonio. Queremos todos los trenes del mundo directos a Madrid, todos los que usted quiera, no uno, y yo le apoyo. Sin embargo, se le ha olvidado instar al Gobierno a incidir en otras medidas que solucionen problemas como las filtraciones en la variante, los deslizamientos de Campomanes, la instalación de las traviesas polivalentes o a solicitar los plazos de colocación de vías, catenaria y señalización o a licitar el tramo León-La Robla. Todos esos pequeños detalles, señor Trevín, que suponen en realidad el desmantelamiento de la alta velocidad para Asturias desde León, inciden —vaya usted a saber por qué— en los tiempos de recorrido y en el acercamiento de Asturias a Madrid.

Yo le apoyo en su petición comercial, pero admítame la enmienda de adición que usted mismo ha citado sin decirla. Quizás se le ha olvidado porque siente cierta turbación, cierta vergüenza al exponerla. ¿Cuál es esa enmienda? Supriman la estación de fondo de saco de León, que el señor Zapatero y su ministro, el señor Blanco, pusieron ahí por arte de birlibirloque. Este es el *quid* real, sin regates, sin distracciones y sin mirar para otra parte. Veinticinco minutos y sin empezar el AVE a pasar; ese es el ahorro que conlleva la supresión de la estación de León, y ya no le digo con el resto de las medidas que le acabo de citar, que suponen en torno a una hora más. También es cierto que nos perderíamos el espectáculo de ver cambiar al maquinista de posición recorriendo el tren cuando llega a León, un tren de corte alpino, que circula a 20 kilómetros por hora durante 16 kilómetros, entre ruidos chirriantes y en

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 519

11 de marzo de 2014

Pág. 26

algunos casos voces de ¡Mantecados de Astorga!, que me recuerdan a mi época de estudiante en Salamanca y que ya empiezan a oírse en la estación y en sus alrededores. A eso hemos llegado, a impulsar la venta ambulante. Querido diputado, dese un homenaje de sinceridad y de redención de usted mismo y de sus compañeros en el Gobierno de esa época y no silencie ese desafuero para Asturias, para León y para el resto de España que nos visita. Quizás el Partido Popular, que gobierna, pueda apoyar la enmienda que hemos presentado, que es muy sencilla: supresión de la estación de fondo de saco de León.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra don Ovidio Sánchez Díaz.

El señor **SÁNCHEZ DÍAZ**: Empiezo por agradecer al portavoz del Grupo Socialista sus elogios a la ministra de Fomento, porque si hay alguien al que hay que atribuir que el tren esté adquiriendo más pasajeros y teniendo una mayor rentabilidad es al ministerio, que está tomando medidas, abaratando costes y ajustando permanentemente la oferta y la demanda. Eso es bueno, porque demuestra que no estamos en posiciones muy distintas y que se está trabajando permanentemente.

Habla el señor Trevín de la palabra del presidente. Dice: El señor presidente del Gobierno dijo que a finales de 2014 se iba a inaugurar uno de los túneles... Y esa es una palabra que hay que cumplir. Es bueno que la palabra del presidente se cumpla siempre, pero el señor Trevín tiene una memoria frágil en estos temas, como le recordaba el anterior interviniente. El señor Zapatero, en 2005, prometió pública y solemnemente en León que la alta velocidad llegaría a Asturias en 2009. No sé si se acordarán, fue hace unos años. La palabra del presidente del Gobierno no ha sido todavía desautorizada, porque aún no hemos llegado al final de 2014, pero la del anterior presidente, que dijo que en 2009, está ya absolutamente desautorizada.

¿Qué nos plantea el señor Trevín? El planteamiento es lógico y en eso tiene razón. Los trayectos Madrid-Oviedo y Oviedo-Madrid, tienen que entrar, incomprensiblemente, en León. Parece lógico, pero no. Curiosamente, el señor Zapatero puso en León una estación donde no hay vía de salida. Por tanto, el tren tiene que entrar por una vía, dar marcha atrás y perder veinticinco minutos para entrar en León. Lo mismo ocurre cuando va de Madrid a Asturias, que entra en León, tiene que dar marcha atrás y salir. Eso hay que resolverlo y se puede hacer de dos maneras. La primera es haciendo una comunicación nueva con la estación, y eso se hará, pero es un trabajo medio, una inversión importante, que no bajará de los 200 o 300 millones de euros. Estoy seguro de que el ministerio está valorando todas las alternativas para que cuando el AVE sea definitivo eso no sea un inconveniente. Hoy esto nos preocupa especialmente a los que usamos el ferrocarril de vez en cuando. Por sus intervenciones, está claro que ninguno de los intervinientes que me han precedido usa el ferrocarril. ¿Qué le decimos al portavoz del Grupo Socialista? Nosotros hemos propuesto una enmienda en el sentido de que eso se está estudiando y vamos a procurar que se estudie una solución alternativa, por ejemplo, que algún tren pueda pasar directamente. Alguna solución hay que encontrar. Lo vamos a hacer, calculo que en un plazo no superior a dos meses. Estoy seguro de que el ministerio está trabajando en esa línea. Este tema hay que resolverlo, en eso estamos absolutamente de acuerdo, lo que no queremos es que sea una medida imperativa. Se está trabajando en ella, dejémoslos trabajar. Desde 2009 hasta ahora no se habían preocupado por esta medida; no nos haga ahora tener prisas, que dan muy mal resultado, como se ve. Por tanto, de acuerdo con ese tema. Vamos a resolverlo. El Gobierno sin duda alguna lo va a resolver en un plazo que calculo que será antes del verano. Sobre todo, señor Trevín —y eso ya no es un acertijo—, dentro de un año, en estas fechas, usted y yo podremos venir en AVE desde Asturias a Madrid, utilizando uno de los túneles de la variante de Pajares.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Trevín, tiene la palabra para manifestarse sobre la aceptación o rechazo de las enmiendas.

El señor **TREVÍN LOMBÁN**: Señor presidente, no voy a defraudar a don Enrique Sostres y voy a aceptar la enmienda que plantea.

Lamento mucho no poder aceptar la enmienda del Grupo Popular, porque no llega tan siquiera a pellizco de monja. Me alegro del compromiso del portavoz del Grupo Popular, que ha dicho que en dos meses tendremos ese tren y que en un año pasaremos en tren por los túneles de la variante de Pajares —ha dado fechas—, pero déjeme que sea escéptico, porque sabe muy bien que estábamos dispuestos a buscar el acuerdo para no votar diferente en esta situación y no ha sido posible. Si ese compromiso hubiera sido tan claro, ahora estaríamos votando una transaccional conjunta. Lamento mucho que no sea así.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 519

11 de marzo de 2014

Pág. 27

— **SOBRE LA CREACIÓN DE UNA TARIFA ESPECIAL EN LA RED FERROVIARIA DE INTERÉS GENERAL PARA LAS PERSONAS DESEMPLEADAS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE IU, ICV-EUIA, CHA: LA IZQUIERDA PLURAL. (Número de expediente 161/002421).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente proposición no de ley, para la creación de una tarifa especial en la red ferroviaria de interés general para las personas desempleadas. Es una iniciativa del Grupo Parlamentario IU, ICV-EUIA, CHA: La Izquierda Plural.

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

La señora **DE LAS HERAS LADERA**: Señorías, hay suficientes datos que acreditan que España se encuentra en una situación de emergencia social. Tenemos la mayor tasa de desempleo de Europa y contamos con la mayor precariedad en la cobertura social para este colectivo. Ante el riesgo de exclusión y la falta de derechos básicos que la pérdida de empleo y de subsidio conllevan para estas personas, creemos que es urgente tomar medidas que puedan paliar esta situación, que puedan aportar un mínimo de dignidad y medios de subsistencia que impidan que millones de personas en nuestro país puedan caer en riesgo de exclusión social.

Junto con el sector ferroviario de Comisiones Obreras, desde Izquierda Unida, La Izquierda Plural, hemos visto la necesidad de presentar esta propuesta ante esta Comisión para mejorar la distribución de la renta en términos de solidaridad vía servicios públicos, entendiéndolo que la movilidad es un derecho que debe garantizarse... (**Rumores**).

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, les ruego silencio.

La señora **DE LAS HERAS LADERA**: Como decía, es un derecho que debe garantizarse por parte del Estado en dos ámbitos que consideramos que son los que fundamentalmente afectan a este colectivo: la movilidad para poder buscar un empleo y para que puedan acceder a los bienes y servicios cuando viven de forma más aislada. También pretendemos posibilitar que puedan utilizar el transporte público para realizar desplazamientos de tipo cultural o de ocio, dada la especial situación anímica por la que de que hecho están pasando estas personas. Esto incide de forma muy negativa y, por tanto, estaríamos hablando en términos de salud pública. Hay estudios e informes que avalan esta cuestión de manera contundente. Cabe resaltar, además, que hay otros colectivos en situación de estabilidad social que por diversas razones se han visto beneficiados, en cuanto que se les han facilitado los viajes, lo que se ha justificado por razones sociales. Creemos que este colectivo de desempleados lo merece igual que los otros.

Estamos hablando también de un anclaje constitucional, porque el artículo 39 dice que los poderes públicos aseguran la protección social, económica y jurídica de la familia, el artículo 40 habla de la obligación de tomar medidas para la readaptación de profesionales, y el artículo 42 de que se velará por la salvaguardia de los derechos económicos y sociales de los trabajadores y trabajadoras españolas. Repito que también estamos hablando de ese anclaje. Como he dicho antes, la situación psicológica de este colectivo es muy preocupante y, por tanto, queremos fomentar los viajes con objetivos educativos, culturales o de ocio para que se les pueda dar estabilidad.

La justificación de Renfe u otras empresas ferroviarias para facilitar el viaje a otros colectivos que no sean el de desempleados, como pueden ser los pensionistas, que como todas y todos ustedes sabrán tienen una subvención hasta del 40%, los militares, los periodistas, los guardias civiles, los jóvenes y las jóvenes, la Policía Nacional, las familias numerosas, e incluso los asistentes a congresos y ferias profesionales tienen esos descuentos, se da desde una visión puramente economicista, ya que dicen que el atractivo del precio hace que se pueda competir con otros medios de transporte y que se fomente el uso del transporte ferroviario. Los desempleados, estamos hablando de 6 millones de personas, son el segundo mayor colectivo por categoría ocupacional después del de los pensionistas. Es cierto que su poder adquisitivo, obviamente, es menor, pero precisamente por eso se quiere un esfuerzo por parte del Estado, que debe ser capaz de dar cobertura directa a esos millones de personas prácticamente sin medios de supervivencia. El Gobierno debe dar una solución posibilista y poner los elementos propios, o sea, los de toda la ciudadanía, a disposición de este colectivo para que al menos puedan cubrir sus necesidades de viaje.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 519

11 de marzo de 2014

Pág. 28

Hay un dato importante que hay que tener en cuenta, y es que la actual ocupación de los trenes permite habilitar medidas comerciales que faciliten el viaje a estas personas. Hay que tener en cuenta que en los trenes de cercanías no se tiene que hacer reserva y que hay plazas suficientes, por lo que no hay problema para aprobar estas subvenciones. En los trenes regionales, la capacidad es suficiente y, además, no existen aglomeraciones que puedan evitar que estas personas accedan a ellos con tarifas reducidas. Si hablamos de los trenes de alta velocidad y larga distancia, es cierto que se ocupan bajo reserva obligatoria, pero precisamente esto permite que se puedan controlar los que van completos y los que tienen plazas libres. Lo que planteamos desde Izquierda Unida, La Izquierda Plural, es que si no se marcan restricciones para otros colectivos, tampoco debería haberlas para el de desempleados, y de esa forma podrían verse beneficiados. Tenemos que decir que en el año 2013 la ocupación en los trenes de alta velocidad y larga distancia fue del 74,7% y el aprovechamiento de plazas fue de un 61,4%, lo que demuestra que la capacidad de esos trenes se optimizaría con esta medida.

Lo que planteamos para tener acceso a esta tarifa es que se cumplan unos requisitos cuya limitación máxima ha de ser la de desempleado en busca de empleo; el beneficiario será tanto el titular como los hijos menores de edad que no tengan ingresos. Fuera de estas condiciones, creemos que no deben establecerse limitaciones que impidan el uso de este incentivo para facilitar la movilidad y la búsqueda de empleo. Los documentos acreditativos de estas condiciones serán definidos por la Administración, a través de Renfe, y deberán ser lo más simples posible para no perjudicar el acceso a este derecho. En cuanto a la acreditación, creemos que se debería definir un documento del tipo ya existente para otros colectivos, de modo que su presentación en los puntos de venta sea suficiente para acceder a esta tarifa. Respecto a las condiciones de venta y utilización, planteamos que la venta de esta tarjeta se haga por los canales más accesibles, es decir, en las estaciones con venta al público y en las agencias de viaje. Por lo que respecta a la utilización, no se debería poner ninguna traba. Las condiciones de utilización deberían asimilarse a las de la tarifa de familia numerosa, es decir, aplicando el 25% de bonificación. La compra de billetes con esta tarifa debería poder hacerse en estaciones con venta al público, agencias de viajes, máquinas autoventa o por Internet. Lo que pretendemos con estos descuentos es que los trenes sean accesibles y que todas las personas que estén desempleadas los puedan utilizar sin ningún tipo de trabas. Se trata, por tanto —termino, señor presidente—, de favorecer a un colectivo como es el de los desempleados, que está sufriendo de manera extrema las consecuencias de la crisis.

Pedimos al Gobierno responsabilidad y que garantice el derecho a la movilidad de todas las personas. Además, ante el proceso de liberalización y privatización del sector del transporte ferroviario de pasajeros, creemos que hay que blindar de manera taxativa el derecho a viajar que tienen estas personas.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra la señora Pérez.

La señora **PÉREZ FERNÁNDEZ**: Intervengo para decir, en nombre del Bloque Nacionalista Galego, que apoyamos esta iniciativa de La Izquierda Plural por varias razones. Independientemente de cómo se regulen luego las condiciones para tener acceso a esa prestación, creemos que en este momento dentro del Estado español existe un gran número de personas desempleadas, cerca de 6 millones, que están doblemente golpeados por la crisis. En primer lugar, el golpe más duro y más bajo, si se me permite la expresión, es el de quedarse sin empleo y tener una perspectiva de futuro absolutamente negra; en segundo lugar, en muchos casos, debido también a la política que está llevando a cabo el Partido Popular a lo largo de estos años de Gobierno, se han quedado sin una serie de prestaciones importantes que en otros momentos cubrían a estas personas sin ningún empleo. Estas prestaciones no solo les cubrían a ellos, sino también a sus familiares directos, porque muchos de los hijos de los desempleados se han quedado sin acceso a comedores escolares, a libros de texto o a becas para estudios universitarios. Repito que creemos que es un colectivo doblemente golpeado por la crisis. Sin menoscabo de otros colectivos que pueden tener una situación complicada, pensamos que su movilidad y su derecho al transporte público deberían estar garantizados por las administraciones públicas, sobre todo teniendo en cuenta que se está llevando a cabo una liberalización del transporte ferroviario que creemos que no va a contemplar las condiciones sociales de cada persona que acceda a los servicios ferroviarios.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), tiene la palabra el señor Macias.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 519

11 de marzo de 2014

Pág. 29

El señor **MACIAS I ARAU**: Mi grupo va a votar afirmativamente a esta proposición no de ley por un motivo fundamental, que es que nos parece sumamente razonable, ya que es una propuesta con criterios de estricta justicia. Todas las personas que están en paro, que sufren la crisis, cuyas familias padecen una serie de gravísimos inconvenientes, parece lógico que cuenten con algún tipo de contraprestación por parte de las administraciones públicas que les alivie de su sufrimiento en la medida de lo posible. Si estas medidas pueden favorecer su derecho a la movilidad, nos parece que pueden ser muy importantes.

Esta proposición no de ley está inspirada en la actuación de muchas administraciones territoriales, ayuntamientos, comunidades autónomas, consorcios de transportes, etcétera, que ya han adoptado medidas parecidas a esta, incluso realizando bonificaciones mucho mayores. Por ejemplo, en el sistema de transporte público metropolitano de Barcelona los ciudadanos que están en paro tienen una bonificación significativamente mayor que la que aquí se propone, y es algo que tiene una gran aceptación. Con la experiencia que seguramente nos da a muchos de nosotros la contemplación de estas buenas prácticas de algunas administraciones territoriales, creo que tiene sentido traspasarlas a la Administración General del Estado.

Creo que esta proposición que se presenta —todos los grupos presentamos a veces mociones o proposiciones no de ley algo precipitadas— está muy bien redactada, porque tiene en cuenta distintas cuestiones como, por ejemplo, cómo se va a hacer el título habilitante. En nombre de mi grupo quisiera manifestar nuestro apoyo a esta PNL y, además, nuestra felicitación al Grupo de La Izquierda Plural, porque esta es una de esas iniciativas que en estos momentos ayudan y son útiles. Espero que cuente con el apoyo de los grupos de esta Comisión.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Pezzi.

El señor **PEZZI CERETO**: Permítame, señor presidente, que muestre, como ha hecho mi portavoz en un tema de debate ferroviario, mi dolor por los atentados que se produjeron el 11M y mi solidaridad con las víctimas. También quiero manifestar la necesidad de seguir ayudándolas, porque estas actuaciones tienen un recorrido muy largo.

La iniciativa tiene la ventaja de tener los pies en la tierra. Acabamos de escuchar al presidente del Gobierno decir que los socialistas y otros todavía no se han enterado, pero que las cosas van mucho mejor. Ayer Metroscopia hacía una encuesta en la que se decía que el 91 % de los ciudadanos creen que la situación de la economía española es mala o muy mala. Rajoy nos ha puesto a los socialistas con el 91 % de la población española, que no es un mal porcentaje para andar en el futuro. Es verdad que la economía ha crecido un modesto 0,2 %, pero el 91 % de la población no lo percibe en su economía personal, en su modo de vivir, porque están desempleados, porque se les han quitado las ayudas del Estado del bienestar en educación, en sanidad, en dependencia, porque tienen menos derechos laborales, etcétera. Por tanto, cualquier iniciativa que incida en buscar una ayuda para los más desprotegidos, que sin duda son los parados, al Grupo Socialista le parece bien. Hay ayudas que nosotros estamos pidiendo en otros ámbitos, como los proponentes de esta proposición no de ley, en pobreza energética, en desahucios, etcétera. Nos parece que hay que seguir caminando para conseguir que los que están pasándolo peor en un momento de crisis puedan tener la mayor ayuda.

Esta iniciativa trae causa de una estrategia continuada de ayudas al transporte, citada por la proponente: se hace la tarjeta para familias numerosas, la tarjeta joven Renfe, la tarjeta dorada para los mayores de sesenta años, etcétera; es decir, hay precedentes generalizados, aceptados y que dan un buen resultado, lo que permite que los transportes públicos sean más útiles, se llenen más y, por tanto, que también sean más rentables. En el caso de los desempleados, hay precedentes clarísimos, como la tarjeta naranja que tenía Feve, que llegaba a acumular un 60 % de descuento. El portavoz de CiU ha dicho que en Cataluña se hacen descuentos a los desempleados hasta del 80 %, entre el 76 y el 80 %; en Toledo hay tarjeta urbana gratuita, etcétera. Hay muchísimas ciudades en las que el transporte público y urbano es gratuito o tiene unas reducciones muy grandes. Creemos que es importante seguir este camino.

Queremos decirle al proponente que, en cualquier caso, la mayoría de las administraciones públicas que han propuesto este tipo de ayudas, la Generalitat de Catalunya, Feve, algunos ayuntamientos, como el de Zaragoza, ponen requisitos poco más explícitos que los reflejados en esta PNL. En la proposición solo se habla de personas inscritas como demandantes de empleo, pero puede suceder que lo soliciten parados de un solo día o que reciban subsidios en cantidades relevantes. En otras administraciones las condiciones son que si reciben alguna ayuda esta deberá ser de un importe inferior al salario mínimo interprofesional o que lleve parado más tiempo, de manera que un solo día no genere el derecho. No

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 519

11 de marzo de 2014

Pág. 30

quiero entrar en esos requisitos porque la proposición no de ley tampoco los plantea. Como al final una PNL es un impulso político, es señalar al Gobierno un camino a recorrer, creo que hoy no es el momento de ver en Comisión si los requisitos que se fijan son idóneos y adecuados para que la medida a impulsar sea solidaria y justa.

El Grupo Parlamentario Socialista considera que en la situación en la que está nuestro país en este momento esta medida es necesaria y entra en la línea de ayudar a los que menos tienen, de buscar solidaridad, de buscar la mayor justicia, porque a veces en el furor de que todo va bien, de los brotes verdes y de las luces al final del túnel se olvida que el 91 % de la población no ha visto ni los brotes verdes ni la luz al final del túnel, sino que está pasando apuros gravísimos que obligan a las administraciones públicas, en este caso a los representantes de la soberanía popular, a ayudarles. El Grupo Socialista votará favorablemente.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Collarte.

El señor **COLLARTE RODRÍGUEZ**: Para un *madrigallego* como yo hoy es un día muy especial y lo será siempre. Nunca podré olvidar, como todos los que estábamos en Madrid esa mañana, lo que pasó hace diez años. Mi recuerdo para todas esas víctimas y sus allegados. Pero tampoco quiero dejar de tener un recuerdo para los ocho marineros desaparecidos, dos fallecidos y seis no encontrados, en el naufragio del pesquero gallego *Santa Ana* que se produjo ayer en Asturias frente al cabo de Peñas.

Si me lo permite el señor presidente, diré una pequeña maldad galaica al señor Trevín, que hizo una referencia sobre las formaciones de UTE y las adjudicaciones de lotes de obra. Creo que esos temas —y veinticinco años en la Administración me dan una cierta *auctoritas* para decirlo— conviene no revolverlos mucho. Él ha hablado de un paisano y compañero mío; yo no voy a hablar de un paisano mío. Supongo que él me entiende.

Entro ya de lleno en la proposición no de ley. Es evidente que a todos nos gustaría estar en condiciones, cómo no, de aceptar esa proposición; a todos nos gustaría que la gente que está en el paro, los grandes afectados por esta situación, pudieran no solo viajar gratis, sino comprar gratis y estar en condiciones de darles una asignación cuando han perdido su prestación por desempleo. A todos nos gustaría. Cuando digo a todos, me refiero también a estos diputados y diputadas del Partido Popular, que tanto les gusta a ustedes pintarnos como una especie de desalmados, a los que nada nos importa la situación en la que viven los que realmente la sufren de verdad y que son la cara más dura y más horrible de esta crisis que, como es público y notorio, es una circunstancia que nosotros hemos creado. Solo desde la recuperación económica y desde la generación de empleo se resolverá de verdad esta situación. Es cierto que hay actuaciones paliativas, pero únicamente alcanzando la recuperación económica —y da la sensación de que parece que empezamos a caminar por esa vía— se puede resolver esta situación. A nosotros, de verdad, igual que a ustedes por lo menos, nos gustaría ayudar, y creo que lo estamos haciendo, a caminar en esa dirección.

Ustedes son conscientes, igual que nosotros, de que la creación de una tarifa especial está más allá del ámbito de lo que creo que son las competencias de esta Comisión. Se ha dicho que esta proposición no de ley es un intento de impulso político. La creación de ese marco especial —y lo voy a recordar ahora muy brevemente, porque no tiene demasiado sentido insistir en ello— no es solo competencia de Renfe. Creo que pedir a Renfe que recorra ese camino no es lo más correcto. Los servicios de cercanías y media distancia que presta Renfe se encuentran declarados como obligación de servicio público, puesto que al tratarse de servicios ferroviarios fuertemente deficitarios no resultan autofinanciables, necesitando subvenciones para cubrir el déficit de explotación que generan. Los servicios de cercanías y media distancia están sujetos al régimen de precios autorizados, como ustedes saben. Citaré algunas tarifas especiales: abono mensual, bono-tren, abono mensual ilimitado, abono Studio, abono trimestral universitario, etcétera, que generan una serie de descuentos importantes. Lo mismo sucede en los trayectos de media distancia y alta velocidad convencional: ida y vuelta para viajeros de frecuencia baja, bonos de diez viajes y bonos mensuales. En los servicios de larga distancia hay promociones: billete Promo, billete Promo +, tarifa 4 Mesa, tarjeta joven Renfe, tarjeta dorada, bono AVE, cuyos descuentos oscilan entre el 35 y el 70 %, a los que habría que añadir los que se dan a familias numerosas, que son del 25 %. En las intervenciones de mis compañeros he oído decir que en algunas otras administraciones se habla de descuentos del 70 o del 75 %; es decir, que en ese momento hay un marco de tarifas, sin ser específico, para quienes están en situación de desempleo que se mueve en el entorno del 70 o del 80 % de descuento. Pues bien, repito, hoy tenemos entre el 35 y el 70 %.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 519

11 de marzo de 2014

Pág. 31

Insisto en que creo que es un camino que se podría recorrer, pero que realmente no se puede imponer a una empresa como Renfe la creación de una tarifa. Lo único que cabe es la gratuidad, y no creo que sea competencia de Renfe afrontar esa situación. Por estas razones, nos opondremos a la proposición no de ley.

### — RELATIVA A LOS PEAJES DE LA AP-9 Y A LA NECESIDAD DE APROBAR UN PLAN GLOBAL DE MEJORA DE LA N-550. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/002472).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente iniciativa, que es una proposición no de ley relativa a los peajes de la AP-9 y a la necesidad de aprobar un plan global de mejora de la N-550, presentada por el Grupo Parlamentario Mixto, Bloque Nacionalista Galego.

Para su defensa, tiene la palabra la señora Pérez.

La señora **PÉREZ FERNÁNDEZ**: Permítame, porque antes no lo hice, ya que estaba esperando que llegara el momento de defender mi iniciativa, en primer lugar, manifestar la solidaridad del BNG con todas aquellas familias que fueron duramente golpeadas hace diez años en aquel terrible atentado del 11M en Madrid. Deseo que todas aquellas víctimas y sus familiares que todavía no se han podido recuperar lo hagan cuanto antes. También, evidentemente, quiero mencionar, como no podía ser de otra manera, el barco que naufragó ayer en Avilés, cuya tripulación era, en su mayor parte, por desgracia, una vez más, gallega. En este momento, y salvo que hubiese novedades de última hora que yo desconozca, hay dos personas fallecidas y otras seis desaparecidas. Quiero mostrar nuestra solidaridad y nuestro apoyo —creo que este es un foro adecuado para hacerlo— a las familias. Espero que si estas personas desaparecidas finalmente han fallecido, sus cadáveres se recuperen cuanto antes.

Quiero referirme a la proposición no de ley que presenta el BNG. No es la primera vez que nos referimos a la subida de los peajes de la AP-9 en Galicia. Esta autopista vertebraba prácticamente todo el territorio gallego y es la conexión de muchos núcleos de población importantes, ciudades, pero también villas o ayuntamientos un poco más pequeños. Nuestra proposición no de ley no se refiere tanto a la subida que tuvo lugar a principios de este año 2014, que ha sido de un 1,85 %, aunque también, porque en este tema concreto vuelve a llover sobre mojado. Después de los importantísimos incrementos que tuvieron lugar en los años 2012 y 2013, a los que se les sumó la subida del IVA del año 2013, nos parece increíble que hayamos iniciado 2014 con otra subida de un 1,85 %. En este momento, la fortísima crisis económica es el telón de fondo y las autopistas, en concreto la AP-9, han perdido un importantísimo volumen de tráfico, entre otras cuestiones, porque los conductores no pueden asumir los altos costes: 219 kilómetros, que es el recorrido de toda la AP-9, es decir, Ferrol-Tuy, cuestan más de 20 euros para un vehículo ligero y más de 44 euros para un vehículo pesado. Evidentemente, la situación es difícil para todo el mundo, pero quiero poner el acento aquí en todas las personas que se dedican profesionalmente al sector del transporte, porque a la subida de los carburantes y a otras cuestiones que inciden negativamente en sus negocios particulares vamos a sumar ahora un nuevo incremento en los peajes de la AP-9. Los peajes de la AP-9, en todos estos años, exceptuando el año 2010, en el que el Gobierno congeló todas esas tarifas, se han venido incrementado un 30 %, es decir, han subido muy por encima del IPC. Por otro lado, a pesar de que el volumen de vehículos ha bajado en los tres primeros años de la crisis, la concesionaria, Audasa, ha seguido teniendo beneficios y en muchos casos, por ejemplo, en el año 2008, la recaudación de la concesionaria de la AP-9 se ha repartido íntegramente en beneficios. Por tanto, se sigue perdiendo volumen de tráfico, porque para muchos ciudadanos es insostenible circular con esos precios por la AP-9, pero a pesar de que se producen beneficios, la concesionaria no da ni un paso para bajar los precios.

Por otra parte, esta pérdida de volumen de tráfico de la AP-9 está significando un incremento muy importante de vehículos en la N-550 —y quiero aprovechar para mencionar aquí la enmienda que presenta el Grupo Socialista a esta proposición no de ley— y en la N-651, que no es más que la extensión de la N-550 de A Coruña a Ferrol y que no está en condiciones de soportar semejante tráfico, no solo por el estado de su firme, sino también porque atraviesa muchos núcleos de población y las medidas de seguridad vial no están suficientemente reforzadas.

Nuestra propuesta se dirige —se dirigía también cuando fue presentada— a la anulación de la decisión de incrementar la subida de los peajes para el año 2014, igual que lo habíamos pedido en los años 2012 y 2013, y a estudiar la recuperación de la titularidad pública de la AP-9. Esto es importante, porque hay

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 519

11 de marzo de 2014

Pág. 32

tramos, como el de A Coruña-Vigo, que llevan más de treinta años en funcionamiento y están más que amortizados. Creemos que debería volver a manos públicas para convertirse en una autopista pública y gratuita. Mientras tanto, seguimos demandando —así lo hemos expresado en otras iniciativas— que la concesionaria de la autopista gallega, Audasa, ponga en marcha, igual que se ha hecho en otros puntos del Estado español, un verdadero programa de descuentos para los usuarios de esta vía. Esto existe en otros puntos del Estado y no entendemos por qué aquí no puede haberlo.

Por último, en nuestra proposición no de ley nos referimos a la aprobación de un plan de mejora integral y de rehabilitación para esa N-550, que incluya la N-651. Quiero incidir en esto porque recientemente la ministra ha anunciado que se aprobaban alrededor de 200.000 euros para reparaciones en la N-550, pero únicamente en el tramo Santiago-A Coruña, cuando la N-550 va de A Coruña a Tuy y además hay que añadirle la N-651, de A Coruña a Ferrol, que pasa también por importantes ayuntamientos y núcleos de población.

Termino, señor presidente. En el caso de Galicia, la AP-9 —otras también, pero principalmente esta— es la autopista de peaje que vertebraba todo el país. Tiene que ser considerada como una conexión interna y la única vía alternativa es la N-550, por lo que debe haber actuaciones en los dos sentidos. Debe recuperarse la titularidad pública de la AP-9, con un programa de descuentos mientras tanto, y se debe tratar de mejorar en general el trayecto de la N-550 y la N-651.

Solo un segundo, señor presidente, para referirme a la enmienda que presenta el Grupo Popular, ya que antes lo he hecho a la del Grupo Socialista. El Grupo Popular presenta una enmienda a esta proposición no de ley que realmente no propone nada. Nos habla de instar al Gobierno a desarrollar las actuaciones programadas para el impulso de estudios, proyectos y obras de conservación en la carretera N-550, pero no dice nada de la AP-9. Tampoco nos queda claro a qué tramo de la N-550 se están refiriendo, porque las actuaciones que se están llevando a cabo en esta carretera son en el tramo Santiago-A Coruña. Por tanto, a no ser que se nos dé una explicación más convincente, no podemos aceptar esta enmienda.

El señor **PRESIDENTE**: Para defender la enmienda del Grupo Socialista, tiene la palabra a la diputada doña Paloma Rodríguez Vázquez.

La señora **RODRÍGUEZ VÁZQUEZ**: Como no puede ser de otra manera, quiero que quede constancia de la solidaridad del Grupo Parlamentario Socialista con Muros, con Galicia y con los marineros fallecidos del buque *Santa Ana* y sus familias.

Paso a la proposición no de ley que estamos debatiendo hoy. Se trata de un tema que tiene una trascendencia fundamental para Galicia, por lo que supone la red de carreteras del Estado, no solo en relación con la movilidad individual o colectiva de las personas, sino con la economía del país. La AP-9 vertebraba la comunicación entre las principales ciudades occidentales gallegas, de norte a sur, desde Ferrol hasta Tuy, y tiene un papel decisivo en la integración y articulación del sistema urbano gallego, impulsando la movilidad y la conformación del espacio Galicia-norte de Portugal, tan importante, y ordenando y jerarquizando el sistema de comunicaciones. Saben que la AP-9 inició su construcción en 1973 y la concesión privada fue prorrogada hasta el año 2048 por el Gobierno del señor Aznar, contra lo que mostramos en su momento nuestro rechazo.

Efectivamente, es una infraestructura estratégica, vital para Galicia, así como un instrumento fundamental de vertebración social y económica. Sin embargo, no cabe duda de que los desmesurados incrementos en los importes del peaje están mermando o dificultando a los usuarios y usuarias la utilización de esta autopista, tanto por particulares como por el transporte comercial y de mercancías. El propio Ministerio de Fomento sitúa la AP-9 entre las autopistas más caras de España y lo hace en el análisis anual del sector. Este informe, que no es nada halagüeño para Galicia, indica que, en relación con los vehículos de categoría 3, la AP-9 presenta los índices más elevados de España en el pago de su utilización; en los vehículos de categoría 2 es la tercera más cara de España, y en los vehículos de categoría 1 se presenta como la segunda más cara. Esta situación se agrava, como decía muy bien la proponente, por el hecho de que la AP-9 es una de las pocas autopistas del Estado que no contempla el establecimiento de ningún tipo de bonificación en tarifas en función de horarios o de épocas del año, situándose la red estatal, por término medio, en 0,035 euros por kilómetro, que ascienden a 0,162 euros por kilómetro en la autopista gallega. Galicia por tanto está sufriendo una clara discriminación, al ser la AP-9 la única autopista que no oferta ningún tipo de descuento. De esta forma, esta autopista tan demandada ha pasado de ser un elemento vertebrador de la economía de Galicia a ser un factor que disminuye nuestra competitividad. No solo es cara, sino que además presenta muy pocas mejoras en sus infraestructuras. Parece ser que



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 519

11 de marzo de 2014

Pág. 33

la concesionaria en los últimos tiempos en lo único que está invirtiendo de manera muy clara es en la automatización del peaje, con lo que se consigue una drástica reducción de la plantilla. Por resaltar algunos datos diré únicamente que aunque el peaje en la autopista AP-9, entre Ferrol y Tuy, ha subido con el comienzo del año un 1,85 %, hay muchas diferencias en los precios de los distintos tramos. Hay once recorridos en los que el precio ha sido congelado, es cierto, pero en otros se supera el 6 % de incremento. De los cuarenta y cinco recorridos que es posible realizar, suben treinta y cuatro; diez de ellos suben más de un 3 % y seis lo hacen por encima de un 5 %. El mayor ascenso, por cierto, lo asumirán los turismos que transiten entre Fene y Cabanas, con una subida de un 6,25 %; un nuevo golpe para la ya difícil economía de los usuarios y usuarias, que obviamente se van a tener que decantar por otro tipo de vías para desplazarse. Es imprescindible por tanto establecer unos planes para rebajar los peajes. Todo ello ha impulsado al Grupo Socialista a plantear en el Senado la liberalización de peajes en nodos importantes como Macenda y Guísamo, porque además se está sobresaturando la carretera N-VI, con todo lo que ello conlleva. Es necesario estudiar con detenimiento la posibilidad de explotación pública de la AP-9, para que siga siendo ese eje vertebrador del Atlántico en Galicia. Habrá que hacer un estudio que sirva realmente para conocer con transparencia la situación financiera de las posibilidades de rescate de la concesión.

En relación con la N-550, que une A Coruña y Tuy, el Grupo Socialista ha alertado reiteradamente de las deficiencias que presenta en múltiples tramos y así se constata a través de las enmiendas que hemos presentado a los Presupuestos Generales del Estado. Agradecemos la admisión de nuestra enmienda, porque entendemos que esta proposición no de ley tiene que hacer referencia a la carretera N-651, como continuidad de la carretera N-550, una carretera de especial importancia para la comarca de Ferrolterra, que constituye la vía principal gratuita de entrada y salida de la ciudad de Ferrol. Esta vía transita por Fene, Cabanas, Pontedeume, Miño y Betanzos y presenta un conflicto entre el necesario carácter viario y su condición de travesía a su paso por el centro urbano de varias localidades. Así se crea un problema importante de seguridad vial, tanto para vehículos como para personas que se desplazan a pie, por lo que requiere importantes mejoras, teniendo en cuenta además la negativa situación económica que viven hoy en día Ferrol y la comarca, que requiere un compromiso político firme en materia de inversiones que hagan posible la incentivación del tránsito de particulares y mercancías de forma fluida y gratuita. Esperamos que en esta Comisión salga adelante esta propuesta de mejoras viarias para Galicia, que tan necesaria resulta para la movilidad, la seguridad vial y la economía gallegas.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el diputado don Telmo Martín González.

El señor **MARTÍN GONZÁLEZ**: La proposición no de ley formulada por la diputada doña Rosana Pérez Hernández, del Grupo Parlamentario Mixto, sobre la autopista AP-9 y la N-550, se compone de cuatro puntos que voy a intentar desarrollar.

En el primer punto de la proposición se solicita la anulación del incremento tarifario anual. Quiero recordarle aquí a su señoría que la revisión de peajes que se aplicó el 1 de enero de 2014 corresponde a la actualización anual de los mismos en función de la variación del IPC, actualización que es de obligado cumplimiento. El procedimiento de revisión anual de las tarifas y peajes en las autopistas se establece en el artículo 77 y en la disposición transitoria sexta de la Ley 14/2000, de 29 de diciembre. Las autopistas de peaje se regulan por una normativa que forma parte de los contratos de concesión suscritos por las sociedades concesionarias y la Administración. Establece unos derechos y obligaciones tanto para la Administración como para el concesionario, como no puede ser de otra manera, y entre los derechos de este último se incluye la percepción del peaje con arreglo a las tarifas aprobadas y su actualización anual. Su incumplimiento acarrearía el pago de indemnizaciones que habría que deducir de los Presupuestos Generales del Estado y por tanto del bolsillo de todos los contribuyentes.

El segundo punto hace referencia a una posible recuperación de la titularidad pública de la AP-9 para convertirla en una vía pública y gratuita. Quiero recordar aquí que la autopista AP-9 es y ha sido siempre de titularidad pública, como el resto de las autopistas de la Administración General del Estado, con la particularidad de que su construcción y explotación se realizan bajo un sistema concesional. Siempre es posible un rescate de la concesión, pero conllevaría una indemnización a la concesionaria, según lo contractualmente pactado. El argumento de que debe liberarse la autopista de peaje porque ha sido ya suficientemente explotada durante estos años no tiene justificación legal, dado que el período de

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 519

11 de marzo de 2014

Pág. 34

explotación es el que está definido en el contrato concesional sobre la base de la estimación de ingresos que puedan cubrir los costes de construcción y explotación en dicho periodo.

La señora Pérez Hernández propone en el tercer punto solicitar a la concesionaria de la autopista AP-9 un programa de descuentos. Hay que señalar que la explotación de la autopista es responsabilidad de la sociedad concesionaria, que decide el posible establecimiento de descuentos comerciales, previa aprobación de los mismos por la Administración. Bonificaciones de este tipo ya existen en la autopista AP-9, como son las introducidas por el Real Decreto 633/2006, de 19 de mayo, para la gratuidad del peaje correspondiente a los recorridos O Morrazo-Vigo y A Coruña-A Barcala y, recientemente, el Real Decreto 104/2013, de 8 de febrero, para la bonificación parcial de peaje entre Pontevedra y Vigo, que en poco más de un año —quiero recordarlo— ha producido un ahorro de casi 4 millones de euros a los usuarios.

En lo que respecta al cuarto y último punto, tengo que decir que la carretera N-550 se repara continuamente a través de los trabajos ordinarios de reposición de firmes, que son ejecutados con cargo a los contratos de servicios de conservación y explotación de los distintos sectores de carreteras de las provincias de A Coruña y Pontevedra, a los que corresponde la N-550. Durante el año 2012, además de los trabajos puntuales de bacheo realizados dentro de los contratos de conservación, se invirtieron en la N-550, entre A Coruña y Santiago, 377.660 euros para trabajos de reposición de firme, 412.356 euros en la rehabilitación estructural del firme entre Redondela y Porriño y 317.602 euros en la mejora de seguridad vial y reordenación de accesos entre Redondela y Pontevedra. Además, en el año 2013, en los trabajos establecidos en los contratos de servicios de conservación y explotación, se invirtieron 97.446 euros en trabajos de reposición de firme entre A Coruña y Santiago. La elevada pluviometría de los últimos meses ha dificultado la ejecución de trabajos de reparación, además de acelerar el deterioro de la calzada. Por eso, el 19 de diciembre de 2013 se aprobó para el tramo de la N-550, entre A Coruña y Santiago, la ejecución de una actuación de emergencia para reparación de firme, con una inversión de 292.000 euros, obra que se inició el pasado 20 de febrero en la recta del polígono del Tambre, en Santiago de Compostela, que tan bien conoce la señora Pérez Hernández. También se han redactado proyectos de rehabilitación del firme en los tramos A Coruña-Ordes, Ordes-Santiago, Santiago-Padrón y Pontevedra-Redondela, entre otros, cuyas obras serán licitadas según las disponibilidades presupuestarias del ministerio. En definitiva, solo en obras de mejora, durante los años 2012 y 2013 se han invertido 1,5 millones de euros.

En cuanto a las obras de nuevas infraestructuras en la N-550, hay que destacar las siguientes actuaciones. En julio de 2013 finalizaron las obras de remodelación del nudo de O Pino en Pontevedra, con un presupuesto de 12 millones de euros, de los cuales 7 corresponden a 2012 y 2013. En febrero de 2014 se levantó la suspensión de las obras de la variante de Padrón, suspendidas en 2013, lo que permitirá retomar los trabajos en breve. En 2012 se invirtieron 5 millones de euros en esas obras. También se continúa con la redacción de los estudios informativos de las variantes Pontecesures y Valga y de las variantes del trazado de la N-550 entre Ordes y Sigüeiro y entre Sigüeiro y Padrón. En febrero de 2014 se ha dado orden de estudio para la redacción del proyecto de construcción de la variante de Ordes, que además es una vía que se considera prioritaria.

Teniendo en cuenta todo lo que acabo de exponer y considerando los cuatro puntos de la proposición no de ley presentada, rechazamos la iniciativa y proponemos el siguiente texto alternativo: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a desarrollar las actuaciones programadas por la Dirección General de Carreteras para el impulso de los estudios, proyectos y obras de conservación previstos en la carretera N-550, de acuerdo con las disponibilidades presupuestarias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Doña Rosana, tiene la palabra para pronunciarse sobre la enmiendas.

La señora **PÉREZ FERNÁNDEZ**: Antes anticipé que la enmienda no proponía absolutamente nada y mucho menos con respecto a la AP-9. Solo quiero hacer una puntualización, señor presidente. Veo, por la intervención del portavoz del Grupo Popular, que rescatar las concesiones nos llevaría a una indemnización por parte del Estado y por tanto de todos los contribuyentes, pero creo que algunos partidos, como el que está en el Gobierno, prefieren utilizar el dinero de los contribuyentes para rescatar autopistas en quiebra que para rescatar su titularidad pública.

El señor **PRESIDENTE**: Como ha abierto debate, cierra usted, señor Martín González.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 519

11 de marzo de 2014

Pág. 35

El señor **MARTÍN GONZÁLEZ**: Solamente quiero recordar a la señora Pérez que cuando se construyó la AP-9, que precisamente es la que dice ahora que es la más importante —es la única también— de Galicia, el partido en el que ella milita estaba completamente en contra, porque decía que era un navajazo a Galicia. Bienvenida sea al club de tratar de buscar lo mejor para los gallegos. Tengo que decir también que en los años que llevamos en democracia el Partido Popular retocó una pequeña parte, mientras que el Bloque, que apoyó en Madrid al Gobierno socialista del señor Zapatero y en Galicia al bipartito, no hizo absolutamente nada.

### — RELATIVA A LA EJECUCIÓN DE LA AUTOVÍA A-15 ENTRE MEDINACELI Y SORIA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/002482).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente proposición no de ley, relativa a la ejecución de la autovía A-15, entre Medinaceli y Soria. Ha sido presentada por el Grupo Parlamentario Popular. Para su defensa, tiene la palabra el diputado don Eduardo Fernández García.

El señor **FERNÁNDEZ GARCÍA**: Parece que una proposición no de ley de esta índole tendría que defenderla aquí el presidente de la Cámara, pero por razones obvias, el señor Posada, diputado por Soria, no puede estar aquí. Sin embargo, desde la solidaridad periférica, creo que un berciano suple a un soriano.

Todos los que estamos aquí queremos que nuestros territorios tengan en esta legislatura más y mejores infraestructuras. Casi todos creemos que hay una deuda histórica en cuestión de carreteras con nuestra provincia. Seguramente esto ya se escuchaba aquí cuando se inauguró el palacio en 1850, pero sigue siendo un apunte socorrido a día de hoy. Algunos incluso decimos lo mismo cuando nuestro partido está en el Gobierno de la nación y cuando está en la oposición. Desde luego, me sumo a quienes piensan que en su circunscripción, como en todas las demás, hay un déficit casi centenario de conexiones viarias y ferroviarias, en nuestro caso hacia Orense y Valladolid. Todos hacemos bien, señorías, en querer más y en reclamar más a todos los Gobiernos, pero sería bueno que lo hiciéramos a todos, con independencia de en qué posición nos encontremos cada uno. Sin embargo, es cierto que algunos ciudadanos de mi comunidad, los sorianos, casi tan ultraperiféricos como los bercianos, tienen algún déficit más, porque no llegan todavía a la capital por autovía y eso es algo que al Partido Popular le parece injusto y que se propone solventar en este año, por malo que sea el contexto presupuestario, que en este caso lo es. Yo quiero que todos los sorianos, en particular el señor Lavilla, puedan venir a Madrid por autovía, para que todos juntos podamos pelear por las infraestructuras que aún faltan en Soria. Quién sabe si de haberlo hecho en la legislatura anterior, si se hubiera tenido esta autovía en la legislatura anterior, algún otro parlamentario socialista hubiera podido venir para reclamar que se terminaran la A-15 o la A-11 y no estaríamos así. De momento, presentamos esta iniciativa para el impulso definitivo de la A-15, para llegar a la capital soriana y unirla con la capital de España, iniciativa que parece haber disparado en el Grupo Socialista, como siempre pasa con estas cosas, un cierto reto de imaginación para vender la idea de que ningún Gobierno del Partido Popular ha hecho ni un solo trámite por las autovías de Soria. Parece ser que ningún Gobierno del Partido Popular ha hecho ningún trámite por ninguna autovía en ningún lugar de España, porque siempre los han hecho los mismos. Sin embargo, en este momento esto no va a poder ser; ahora y en esta autovía en concreto no va a poder ser. Algo habremos hecho, algo habrán contribuido a hacer mis compañeros del Partido Popular de Soria, parlamentarios en esta casa y en el Senado, porque lo que es incontrovertible a estas alturas es que con la ministra Pastor, lo que durante treinta años no fue más que un deseo muy justificado de los sorianos, la conexión Soria-Madrid, puede convertirse por fin en una realidad definitiva con el trabajo de todos. No se trata de decir que uno hace y los demás simplemente miran. En lo que ahora se está rematando, en el tramo del que estamos hablando, el Gobierno anterior dejó al finalizar su mandato el 14 % de la ejecución y lo que ahora falta entre Medinaceli y Radona será hecho por el Partido Popular. Cada uno tiene que tener su propio mérito: 14 % los socialistas, 86 % el Partido Popular. Por fin algo habrá hecho alguien del Partido Popular por una autovía en Soria. Lo que toca ahora es acabar esta obra y es posible que toque no solo rematar sino también pagar. Sé que al señor Lavilla no le gusta esto de pagar y ya ha tenido ocasión de explicárselo al señor Niño en la primera parte de la Comisión. No solo hay que hacer las obras, hay que pagarlas y, a ser posible, cada uno dentro de su propia legislatura, para evitar estos bochornosos arrojidos de cifras de lo que uno hace: yo invito y tú pagas. Ahora el Partido Popular de Soria, sus parlamentarios, el presidente de esta Cámara, los senadores han conseguido un acuerdo con la ministra que está siendo muy efectivo para el impulso de lo que tanto

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 519

11 de marzo de 2014

Pág. 36

echaron de menos los sorianos a lo largo de las anteriores legislaturas. Ustedes, en su enmienda, pretenden desdibujar las cosas, y ya le voy a explicar cuál es nuestra posición en relación con ella. A esta infraestructura le pasó lo que a tantísimas otras en media España, que superó el exiguo paso del Pisit al Peit, pero no pudo con el salto, que debió ser un salto mortal, del Peit a la realidad, y ahí se fue quedando todo. Se quedó en un proyecto prometedor, pero en un proyecto que, no lo voy a negar, tuvo una fase impulsada por el Partido Socialista y dos impulsadas y acabadas —espero que en este año— por el Partido Popular. Pero como hay veces que a prometer no hay quien les gane, con todo lo que hayan prometido se arrojan la titularidad de lo que luego se va a hacer. Si yo digo: vamos a hacer autovías que van a llegar a todas las capitales y a todas las ciudades de más de 5.00 habitantes, cuando en algún momento lleguen en España podemos decir todos: esto ya lo dijo el Partido Popular en algún momento en el Congreso de los Diputados. Ustedes se arrojan en Soria todas las infraestructuras que se han hecho, pero curiosamente no las que se han dejado de hacer. En todos los equipos de Fomento, desde Alcalá Galiano hasta Ruiz Zorrilla, y a veces hasta Cambó, todo lo que se pueda hacer en Soria es exclusivamente mérito, obra e impulso suyo. Yo en eso no puedo estar de acuerdo. A eso se encamina el punto primero de su enmienda, a que vengamos todos a reconocer que esto es así. Yo tengo que decirle, señor Lavilla, que no puedo concluir que sea de esta forma. Vamos a dejarlo, si quiere, en que empatamos, en que todos tenemos mucho interés y en que todos, cada uno en su etapa de Gobierno, hemos hecho los méritos suficientes para tratar de agradar a los sorianos dando pasos importantes.

Pero es verdad que el papel lo aguanta todo. Los papeles son necesarios para luego poder echar asfalto, pero no son suficientes. En Soria, como en León y como en casi todos los sitios, aunque en algunos todavía no, los coches van por el asfalto. Los sorianos saben y sabrán quién les abre el asfalto en la autovía desde Soria hasta Madrid. En diciembre del año 2010 abrieron Radona-Sahuquillo, y nosotros el resto, simplemente el resto. Así debe ser la continuidad en obras de relevancia y de presupuestos como esta de la que estamos hablando. Debe haber continuidad entre los diferentes Gobiernos con una sucesión que implique que las autovías son obra de todos, que no se puede achacar la auditoría en solitario a cada uno de nosotros.

En cuanto a lo que falta, se dice técnicamente que a día de hoy tiene un grado de ejecución nada menos que del 53%. También es verdad que hay partidas para hacer posible que sea una realidad antes del año previsto, que es 2016. Nosotros no tenemos la esperanza, sino la convicción de que, dado que la ministra ha cumplido previamente su compromiso con el Partido Popular de Soria y con los sorianos al finalizar el año pasado el tramo anterior, este año —también se ha avanzado algo esta mañana— podremos tener la autovía completamente abierta. Sé que a eso va encaminado el punto segundo de su enmienda. Hemos tratado de llegar a un acuerdo, y créame que no es por aversión a las fechas definitivas, porque algunos representantes ministeriales ya han dicho que será este año. No digo esto por fe, sino por el convencimiento de que, como ya se hizo en el pasado y se va a volver a hacer ahora, el tramo que falta se terminará.

En cuanto al punto tercero, solo le digo cuán frágil es la memoria de los hombres. Dicen que en quince días traigamos aquí todos los proyectos técnicos. ¿Cuántos lapsos de quince días caben en las legislaturas entre los años 2004 y 2011? También se podían haber aplicado cada quince días a hacer algo en relación con todos los proyectos que faltan en cada una de nuestras provincias. Déjenos algo más de plazo. Vamos a ver si a lo largo del año 2014 van cayendo esos proyectos y, sobre todo, se pueden ir dando pasos hacia la adjudicación.

Por último, detecto que no han abandonado ustedes —hace ya muchos años que estamos en esto— esa vieja manía de sacar a relucir la autovía del Duero cuando no saben qué decir respecto a otras infraestructuras. Hablamos de la A-15, pero nos sacan aquí la A-11. Me parece mal tener que recurrir a ese asidero un poco endeble cada vez que gobierna el Partido Popular. Le diría que no vaya por ahí. No me lo ponga fácil para que le saque los colores a algún compañero suyo de grupo parlamentario cuando tenía responsabilidades en el ministerio, siendo ministro o secretario de Estado. No me lo ponga fácil, porque vengo aquí con la hemeroteca de lo que cada uno de nosotros decimos. En los años 2008 y 2009 sus compañeros dijeron muchas cosas de la autovía del Duero y de esta. Al presidente de mi comunidad autónoma, al señor Herrera, le reclamó prioridad mi paisano, el anterior presidente del Gobierno de la nación, el señor Rodríguez Zapatero. En el año 2009 el anterior secretario de Estado expresó su preocupación. Vamos a ver si pasamos de la preocupación a la realidad.

Termino diciéndoles que es verdad que nos quedamos un poco más tranquilos cuando Óscar López dijo que siguen trabajando en la aceleración de las obras, pero se les debió romper entonces el acelerador.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 519

11 de marzo de 2014

Pág. 37

Espero que nos ayuden a que aceleremos para que al final de este año la A-15 sea una realidad. Le pido que se apee, porque creo que es bueno, del discurso maximalista, porque no le va a desmentir el Partido Popular, ni el de Soria ni el de aquí, sino la realidad, y que nos sumemos todos a dar el último impulso político —antes se ha dicho aquí que una PNL es un impulso político— para que los sorianos definitivamente puedan ir por autovía.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Lavilla.

El señor **LAVILLA MARTÍNEZ**: En primer lugar, suscribo plenamente las palabras de mi compañero Rafael Simancas sobre el 11M. Eso me permite decirle —por lo que explicaré a continuación— que entiendo que el presidente del Congreso, por esta fecha, por ser el día que es, por el respeto a las víctimas, hoy no esté en esta Comisión. Esa es la única razón que le exime de no estar aquí defendiendo a su tierra y defendiendo esta proposición. Explicaré por qué. Si él hubiera estado aquí le hubiera resultado imposible no poner una fecha que ya ha anunciado el Gobierno, todo cargo gubernamental que ha pasado por Soria, como luego demostraré, cuarenta veces en Soria. El Parlamento va a aprobar algo, para que lo entiendan sus señorías, que va por detrás de lo que el Gobierno ha anunciado, cuando lo que trata de hacer una proposición no de ley es impulsar, pedir al Gobierno que se comprometa a acelerar algo. Vamos a aprobar algo —menos mal que el Gobierno no va a hacer mucho caso a lo que se aprueba— que deja una puerta abierta, cuando este tramo estaba acotado en el año 2014; ojo, este tramo de los seis tramos, porque no sé si a usted le han pasado mal los papeles o nos ha querido confundir. Entiendan sus señorías que estamos hablando de la comunicación de Soria capital con Medinaceli, que tiene seis tramos. De los seis, tres tramos entre Soria y Almazán fueron terminados íntegramente por el Gobierno socialista y hecha toda la tramitación, salvo el estudio informativo que se inició —eso es verdad, tengo aquí el Boletín Oficial del Estado— con el Gobierno del PP. Pero pasaron ocho años y ni siquiera terminaron la declaración de impacto ambiental, que es el primer paso para saber por dónde va la carretera. Por tanto, es un hecho objetivo que cuando termina la primera legislatura de Aznar, los sorianos no sabían ni siquiera por dónde iba la carretera. Ese es un hecho objetivo. El Boletín Oficial del Estado, como le he dicho al secretario general de Infraestructuras, del 22 de noviembre de 2004 —con un Gobierno socialista, que remata una prioridad que los socialistas sorianos habíamos demandado—, publica la declaración de impacto ambiental —hay que hablar con documentación—, que es cuando se inicia la tramitación para la licitación de proyectos y adjudicación de obras.

Hay tres tramos, como he dicho, entre Soria y Almazán, financiados, pagados y terminados por el Gobierno socialista. Quedaban otros tres, entre Almazán y Medinaceli. Uno de ellos —a sumar a los tres anteriores, porque ese dato se le ha olvidado a usted— lo abrió también el Gobierno socialista. En relación con el que quedaba entre Almazán y Sahuquillo, señorías, está la hemeroteca llena de las declaraciones de la presidenta del PP y de todo el PP diciendo que había que abrirlo en diciembre del año 2011, que era cuando estaba previsto. Es verdad que se hizo una modificación —que negaron y que ahora he podido acreditar que existía— de 5 millones. Estaba previsto que la obra estuviera terminada en junio del año 2012. Vamos a hablar con rigor, con fechas, con datos. ¿Cuándo se abre ese tramo? En diciembre del año 2013. Quedaba por ejecutar menos del 20 %, porque el resto lo hizo el anterior Gobierno socialista. Del último tramo de los seis —esto no había quedado claro—, es verdad, parece ser que estaba ejecutado tan solo un 14 %. ¿Y qué? Un 14 % de todo el conjunto de la autovía, que estaba prácticamente terminada. Yo no digo quién se lo va a atribuir. Los sorianos son muy inteligentes y sabrán cuáles son sus compromisos electorales. ¿Cómo se va a dejar por 13 kilómetros una autovía que conecta con Madrid y que ya están en obras? Eso lo resuelve hasta la propia Administración aunque sea sin ministro, porque sería un sinsentido. ¿Van a terminar ese tramo? Claro que sí, faltaría más. Pero es que sus compromisos electorales no fueron esos. Cuando ustedes —lo tengo todo recogido— aspiraban a sacar el segundo diputado —porque mi provincia solo tiene dos por razones poblacionales, aunque han ganado las elecciones y nosotros las hemos perdido— su principal compromiso electoral, incluido el del señor Herrera, fue que iban a terminar la autovía del Duero, y no han hecho nada. Es verdad que el anterior Gobierno hizo toda la tramitación, porque ustedes tampoco la terminaron, y también que solo se adjudicó y se ejecutó el 5 % de la infraestructura de la autovía del Duero en el tramo soriano; eso es verdad, el 5 %. ¿Cuánto se ha ejecutado tras ese compromiso? Nada. ¿No hay un acuerdo de las Cortes de Castilla y León —obviaré leerlo—, que

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 519

11 de marzo de 2014

Pág. 38

se aprobó el 23 de noviembre de 2011? Les invito a leer el boletín, porque es muy succulento, es increíble lo que dicen ustedes aquí, después de haber ganado las elecciones. ¿Qué dice la realidad? Que no han hecho nada. No le voy a leer las declaraciones del consejero de Fomento sobre la autovía del Duero.

Quiero dejar clara una reivindicación histórica para la provincia de Soria, porque es sangrante. Quiero dejar bien claro, para que figure en el «Diario de Sesiones», que la mayor injusticia para la provincia de Soria es la que se ha creado con el reparto de los fondos de cohesión. Será una deuda histórica que tendrá que compensar este Gobierno en el año y pico que queda. Le hablo de datos, de respuestas parlamentarias. En el año 2003 llegaron a España 10.124 millones de euros de fondos de cohesión. Sus señorías saben que estos fondos de cohesión principalmente tenían que llegar a los territorios despoblados. El Gobierno Aznar negó la respuesta ininidad de veces y me tuvo que amparar, por unanimidad, el Senado —entonces era senador— para que casi en el último tramo de la legislatura me diera los datos. Me los dio. ¿Saben cuánto se invirtió en Soria de estos fondos que consiguió Felipe González para España y que le tocó repartir al Gobierno Aznar? En la primera legislatura, 101.314 euros —respuesta parlamentaria oficial que puedo facilitar al presidente de la Comisión si alguien duda de mi palabra—. Entre los años 2000 y 2003, 7.867.769 euros. En total, para Soria, 7.969.083 euros. Esta es una deuda histórica con Soria. Estos fondos se gastaron donde fuera. Estarían bien gestionados, no lo sé, pero está claro que con Soria tienen una deuda histórica, porque esos fondos tenían que haber ido a territorios desfavorecidos, y a Soria, insisto, que es la provincia más despoblada de España y una de las más despobladas de Europa, no llegaron. Es verdad que después los socialistas de Soria conseguimos el Plan de actuación específico para Soria, que dio —es innegable— un impulso a las infraestructuras. Ya me he referido a esta, pero también estaban adjudicados y en obras todos los tramos de la autovía del Duero, que es verdad que hubo que reprogramar. Además, se invirtieron casi 20 millones de euros en el ferrocarril y se adjudicaron otros 19 millones, aunque ahora dice el secretario general de Infraestructuras que no puede continuar la obra porque no le llegan los materiales del norte. ¡Qué obra más imposible la de Soria! Van a tener que ir a Júpiter a buscar los materiales. Toda la legislatura en blanco. ¿Me dice usted que no pueden aceptar la enmienda y poner el año 2014 en el punto segundo para que hubiéramos firmado esa transacción, cuando lo ha dicho todo perro quisque del Gobierno que ha pasado por Soria? ¿Qué compromiso asume hoy el Parlamento para impulsar esta infraestructura? Quédese tranquilo, porque no les voy a dar el titular de mañana: El PSOE se opone a que se continúe avanzando... No, vamos a votar a favor, pero como también votaríamos que Soria ciudad es la capital de Soria provincia. Es que es obvio. Claro, ¡cómo nos vamos a oponer a eso! Es una proposición claramente insuficiente que no aporta nada a Soria.

Voy terminando diciéndoles en qué consiste la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista. No teman, ni usted ni el Grupo Popular, al punto primero. Termino de verdad, señor presidente, porque se habla pocas veces de Soria y por la discriminación histórica que padecemos algo debe figurar en el «Diario de Sesiones». El primer punto —repito que no le tengan miedo— dice: Acreditar oficialmente —en vez de la propaganda falsa que ponen ustedes en el preámbulo— todos los trámites administrativos en la ejecución de la A-15. ¿Quién tiene miedo a poner en el BOE cuándo han sido los trámites? Creo que nadie tiene que tener miedo a eso, a la verdad. No hay que tener miedo a la verdad. Se trata de poner la verdad en el punto primero. ¿Por qué no lo aceptan?

En el punto segundo, ya se lo he dicho, pongan que se abre en el año 2014. Aquí tengo decenas de documentos donde se puede ver que el Gobierno ha dicho que en 2014 se abre la infraestructura. Pónganlo. Luego, si quiere, aplazamos el debate —lo haremos gustosamente— sobre la autovía del Duero y sobre los compromisos electorales asumidos por el Partido Popular en materia de infraestructuras. Lo de los quince días se lo voy a explicar a sus señorías. El propio secretario general se comprometió en sede parlamentaria a que la redacción de proyectos del otro tramo que falta entre Soria y Tudela —ahí sí que se tenían que haber mojado ustedes y no han hecho nada— estaría entregada en diciembre de 2012. No los han entregado. No se trata de quince días, sino que se da una prórroga desde diciembre de 2012, que es más de un año, para entregar la redacción de proyectos, no para adjudicar la obra.

Esta es la enmienda del Grupo Socialista. Nos parecería positivo que por lo menos pusieran ustedes una fecha, el año 2014, y así poder firmar la transacción. Se lo pongo fácil, señor diputado. Agradezco al presidente la benevolencia que ha tenido para que haya podido defender un territorio desfavorecido que muchas veces no tiene la visibilidad que le corresponde.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Fernández García.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 519

11 de marzo de 2014

Pág. 39

El señor **FERNÁNDEZ GARCÍA**: Sobreponiéndome al asombro de cómo hemos podido ganar las elecciones en Soria, le diré que constato que solo nos hemos puesto de acuerdo en la deuda histórica. A partir de ahí no puedo coincidir en ningún otro punto de su enmienda. Por tanto, ruego que la proposición no de ley sea votada en los términos en los que ha sido presentada.

### — RELATIVA A LA EJECUCIÓN DEL TRAMO BENAVENTE-ZAMORA PERTENECIENTE A LA AUTOVÍA RUTA DE LA PLATA A-66. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/002483).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la última proposición no de ley, relativa a la ejecución del tramo Benavente-Zamora, perteneciente a la autovía Ruta de la Plata, A-66, presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

Para su defensa, tiene la palabra don Antonio Vázquez Jiménez.

El señor **VÁZQUEZ JIMÉNEZ**: Esta iniciativa que presento en nombre del Grupo Popular está referida a la ejecución del tramo de la Ruta de la Plata, Benavente-Zamora. El nombre de Ruta de la Plata es muy antiguo, viene del Camino de la Plata romano, que ha aparecido en los mapas y planos históricos durante muchos años, por la coincidencia de una gran parte del trazado Mérida-Astorga con ese camino. Es verdad que en el pasado siglo las infraestructuras eran trazados radiales que partían de Madrid hacia la periferia, pero en los últimos años del siglo XX se recuperan las grandes vías transversales para establecer una red mallada en todo el territorio español. Lo justifica el hecho de que a finales del año 2012 España tenía más de 195.000 kilómetros de carreteras, de las cuales más de 26.000, el 14 %, correspondían a la red del Estado y ese 14 % soportaba más del 51 % del tráfico de carreteras.

La autovía A-66, de Gijón a Sevilla, tiene una historia muy larga. Tiene más de 800 kilómetros y está en servicio desde hace muchos años. En el año 1983 comenzaron las obras en Oviedo hacia el sur y en el año 1985 se inauguró el primer tramo de ese trazado; el tramo Zamora-Benavente, de 49 kilómetros, es el último que queda para cerrar esa autovía de Gijón a Sevilla y los últimos tramos que entraron en servicio fueron los de Benavente-León, en el año 2003, y Zamora-Salamanca, en el año 2009.

Desde el año 1990, cuando se encargó el primer estudio informativo de este tramo, han pasado todo tipo de incidencias, y en diciembre de 2012 el Ministerio de Fomento procedió a la firma del contrato de concesión para la construcción, conservación y explotación de la autovía Benavente-Zamora, dándosele a un consorcio de empresas por un periodo de treinta años a partir de la formalización del contrato. El valor total de la operación asciende a 998 millones de euros, después de que la adjudicataria ofertara una baja sobre el canon de más de un 26 %; canon que la Administración queda obligada a pagar mensualmente por el criterio de disponibilidad, y llevará a cabo mediciones de contraste en su labor de inspección y control dentro de la política de colaboración público-privada que la ministra de Fomento, Ana Pastor, viene fomentando desde su incorporación al ministerio.

Los 49 kilómetros de este trazado, a los que he hecho referencia, se subdividen en tres proyectos: Castrogonzalo-Santovenia, de 14 kilómetros; Santovenia-Fontanillas de Castro, de 17 kilómetros; y el tramo de Fontanillas, que cierra con la capital, Zamora, de 16 kilómetros. El trazado de la autovía, que discurrirá lo más próximo posible a la actual N-630 para minimizar las afecciones ambientales, va a contar con dos calzadas de dos carriles con mediana de diez metros y tendrá cinco viaductos, veintiocho pasos superiores, diecisiete pasos inferiores y ocho enlaces. El trazado dispone de declaración de impacto ambiental y las medidas de protección ambiental suponen en torno al 11 % de la inversión de la obra, destacando la disposición de numerosos pasos de fauna y la reposición de vías pecuarias. La obra va a un buen ritmo, a pesar de las inclemencias del tiempo, por los movimientos de tierra provocados por el agua, están trabajando 288 personas y el impacto económico en la zona es importante.

El tramo de la A-66 entre Zamora y Benavente era el único, como decía, de la autovía Gijón-Sevilla que estaba pendiente. La entrada en servicio de este último tramo supondrá para los usuarios más rapidez, más comodidad y, sobre todo, más seguridad vial, especialmente para los vecinos de las siete poblaciones que atraviesa: Barcial, Villaveza, Santovenia, Granja de Moreruela, Riego, Fontanillas y Montamarta. Estos núcleos de población son atravesados actualmente por la N-630 y soportan una circulación media diaria de más de 8.000 vehículos. Insisto, sobre todo, en el riesgo de los vehículos pesados, porque en estos pueblos, como saben, se configuraban las fachadas longitudinalmente con la carretera, que hacía un poco de calle mayor de las poblaciones, ya que los vehículos de la época no eran lo que son hoy. Esta intensidad y, por consiguiente, peligrosidad, se ve incrementada en la actualidad en los primeros

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 519

11 de marzo de 2014

Pág. 40

kilómetros, pasada la ciudad de Zamora, porque coincide todo el tráfico de Gijón a Sevilla con el de Galicia, que se bifurca al norte de la capital, en el kilómetro 25, por la N-631, que también tiene un tráfico intenso desde Galicia hacia las comunidades de Castilla y León, Extremadura y Andalucía por el oeste de España. Hay que considerar, además, que Benavente es la segunda población de la provincia después de la capital, y que el entorno rural, con sus valles Tera, Esla y Órbigo, que tienen una fuerte producción agrícola y una implantación industrial importante, genera una gran demanda de tráfico pesado en el entorno de la zona.

Supongo que en la defensa de la enmienda el Grupo Socialista va a tener la tentación de decirnos que este proyecto había sido elaborado por el Partido Socialista, que estaba a punto de ser adjudicado, etcétera. Lo que quiero decir es que quien realmente ha adjudicado esta obra ha sido la ministra del Partido Popular, a quien se lo agradecemos.

Por las razones expuestas, especialmente por la de seguridad vial, en la que insisto, es por lo que presentamos esta proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: Para defender su enmienda, por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra don Antonio Camacho.

El señor **CAMACHO VIZCAÍNO**: Al Grupo Parlamentario Socialista le sorprende profundamente esta proposición no de ley presentada por el Grupo Popular, y le sorprende por tres motivos: por quien la presenta, por su contenido y por su finalidad. Históricamente, el Partido Popular nunca creyó en el tramo Zamora-Benavente, hasta el punto de que en 1990, en un periódico tan poco sospechoso para el Partido Popular como *ABC*, el Partido Popular hablaba de cerrar la Vía de la Plata desde Salamanca a Tordesillas, prescindiendo de Zamora y de Benavente. Por tanto, es una infraestructura que no dudo que en este momento el diputado del Grupo Popular tenga que defender, porque los zamoranos la defienden, pero que nunca estuvo en la cabeza del Partido Popular.

En segundo lugar, nos sorprende que el partido que apoya al Gobierno inste al Gobierno a continuar con la ejecución de una infraestructura que se está ejecutando. Deberían explicarnos si existe algún problema, si desde el Ministerio de Fomento se les ha trasladado algo que va a impedir la ejecución de una infraestructura esencial para Zamora, porque la licitación y la contratación pública funcionan de manera automática desde el momento en el que se adjudica. Si el Partido Popular tiene dudas, debería explicar a los zamoranos por qué tenemos que instar al Gobierno a ejecutar algo que se está ejecutando, porque no hacerlo implicaría una indemnización difícil de asumir.

Creo que no hay ningún problema para la ejecución de esta infraestructura. Me parece que lo que hay es una falta de ética política por parte del Partido Popular si a través de esta proposición no de ley pretende monopolizar una infraestructura en la que inicialmente no creyeron y, sobre todo, en la que no han hecho nada, desde el punto de vista de la voluntad política, para que la iniciativa se ponga en marcha. Quien creyó en ese tramo fue el Partido Socialista, quien inició los trabajos fue el Partido Socialista, quien lo elaboró técnicamente fue el Partido Socialista y quien lo licitó en agosto de 2011 fue el Partido Socialista. En definitiva, lo único que ha hecho el Partido Popular ha sido continuar con la licitación efectuada, porque cualquier otra opción, cualquier otra decisión hubiera supuesto una serie de indemnizaciones difíciles de asumir para los licitadores. Pero es que, además, mientras se estaba construyendo el proyecto de esta infraestructura, el Partido Popular no paró de criticar la fórmula utilizada, que era la de colaboración público-privada, que es exactamente la que se ha terminado adjudicando, y también criticó duramente el importe de la infraestructura que se iba a ejecutar, a pesar de que, por ejemplo, del Plan de carreteras de la Junta de Castilla y León 2002-2007 quedaron sin ejecutar más del 60% de las infraestructuras que estaban previstas.

En definitiva, que si en los últimos años alguien ha intervenido en las infraestructuras y en la estructuración de una red de comunicaciones, que es esencial para los ciudadanos zamoranos, ha sido el Partido Socialista, que a lo largo de ocho años incrementó notablemente las inversiones en relación con las hechas por el Gobierno anterior, ya que ascendieron a unos 650 millones de euros. El Partido Popular lo único que ha hecho aquí ha sido adjudicar una licitación que se efectuó en el año 2001, porque no podía hacer otra cosa. Por tanto, no puede ponerse ninguna medalla por haber adoptado una iniciativa política en relación con esta infraestructura. Pero a pesar de que ya estaba licitada han tardado más de dos años en iniciar la ejecución de esas obras.

Como veo que el diputado del Grupo Popular está especialmente interesado —como no podía ser de otra manera— en las condiciones de vida de los zamoranos, le invito en este momento a que presentemos,



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 519

11 de marzo de 2014

Pág. 41

incluso conjuntamente, toda una serie de proposiciones no de ley: una, destinada a garantizar la sanidad de los ciudadanos zamoranos, porque en este momento, y como consecuencia de los recortes bestiales llevados a cabo por el Gobierno del Partido Popular, están teniendo dificultades para acceder a ella; otra, para garantizar que los jóvenes zamoranos puedan estudiar con becas que permitan que puedan desarrollar sus capacidades a través de una formación universitaria; podríamos presentar otra en materia de empleo, instando al Gobierno a presentar un plan específico de empleo en Zamora, donde las cifras son malas, porque se siguen perdiendo puestos de trabajo, a pesar de que en la mayor parte del territorio en este momento el empleo comienza a crecer; firmamos otra en materia de despoblación, ya que Zamora es una de las provincias de España en la que la falta de posibilidades está ocasionando una despoblación que se incrementa mes a mes y que está por encima de la media de Castilla y León. Finalmente, le invito a firmar conjuntamente una proposición no de ley que inste al Gobierno a tener una política que permita, por ejemplo, la ubicación de la biorrefinería, por la cual nos hemos tenido que manifestar junto con el alcalde del Partido Popular de la localidad en la que se va a establecer, sin duda, en el momento en el que los socialistas asuman el Gobierno, porque eso supone abrir posibilidades para los zamoranos.

En definitiva, la proposición no de ley presentada es pura demagogia y creo que la situación de Zamora no está para demagogias, sino para instar al Gobierno a sacar a los zamoranos del agujero en el que se encuentran.

El señor **PRESIDENTE**: Para manifestarse sobre la enmienda, tiene la palabra el señor Vázquez.

El señor **VÁZQUEZ JIMÉNEZ**: No la vamos a aceptar, porque el señor Camacho, que es nuevo en Zamora y no conoce la situación ni la historia, plantea una enmienda en la que retrasa los plazos establecidos en el contrato público-privado. El plazo es de dos años, con lo cual finalizarían dos tercios de la obra antes de la fecha que él plantea. No lo entiendo. Señor Camacho, como decía, usted es nuevo. Le voy a leer un párrafo del «Diario de Sesiones» del Senado del 6 de octubre de 2009. Es el señor Blanco respondiendo a una petición presupuestaria del Partido Popular. Dice el señor Blanco: Este año hemos previsto la partida presupuestaria, ratificando así el compromiso que adquirí con el presidente de Castilla y León de contratar esa obra en 2010 y, señoría, lo voy a contratar en 2010, cumpliendo mi palabra, porque yo siempre cumplo mi palabra. «Diario de Sesiones» del Senado. Señor Camacho, no me venga ahora planteando aquí cuestiones de firmas y asuntos que nada tienen que ver con carreteras. **(Rumores)**. Ya digo, usted es nuevo. El problema del Partido Popular... **(Rumores)**.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Vázquez.

El señor **VÁZQUEZ JIMÉNEZ**: Voy terminando. **(Protestas)**.

El señor **PRESIDENTE**: No. Ya ha terminado.

El señor **CAMACHO VIZCAÍNO**: Perdón, señor presidente. El diputado del Partido Popular ha abierto el debate, me ha imputado un desconocimiento de la historia de Zamora y ha dado toda una justificación, cuando el trámite tenía por objeto simplemente determinar si se aceptaba o no la enmienda. Creo que al menos tengo derecho a treinta segundos.

El señor **PRESIDENTE**: Le doy treinta segundos y no más.

El señor **CAMACHO VIZCAÍNO**: Supongo que el diputado del Partido Popular no estuvo en Roma y conoce perfectamente la historia de Roma. No se trata de presencia, sino de interés, y el Partido Socialista ha demostrado su interés.

Por lo que se refiere a la enmienda, el propio secretario de Estado se comprometió a que la obra estaría abierta en el verano de 2015. En la enmienda hablamos del primer semestre, y el verano de 2015 comienza el 21 de junio, salvo que el diputado de Partido Popular tenga otros datos que desconoce el diputado del Partido Socialista.

El señor **VÁZQUEZ JIMÉNEZ**: Los plazos son veintidós meses, dos partes del trazado, y veinticuatro, otra parte. Partiendo de la fecha del acta de replanteo, que es el 11 de julio de 2013, estaríamos hablando de mayo de 2015, y usted dice que en el primer semestre, que es junio de 2015.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 519

11 de marzo de 2014

Pág. 42

El señor **PRESIDENTE**: Antes de la votación, ya que estamos todos presentes y varios portavoces de los grupos parlamentarios se han referido a lo acontecido hace justamente diez años en esta ciudad, en la que perdieron la vida 192 personas y resultaron heridas más de 2.000 en unos atentados, en unas estaciones y en unos trenes, quiero decir que todos nos sumamos, como Comisión, a estas expresiones de dolor y de reconocimiento a las víctimas.

El señor **TREVÍN LOMBÁN**: Señor presidente, le pediría que hiciera referencia al naufragio del pesquero, ya que varios diputados también lo han recordado.

El señor **PRESIDENTE**: Me parece muy bien. Efectivamente, todos compartimos el dolor por la tragedia que se ha producido en las costas asturianas, el naufragio de un pesquero en el que ha habido dos fallecidos, desgraciadamente, y hay varios pescadores desaparecidos en estos momentos. Lo sentimos muchísimo.

Damos comienzo a las votaciones. Vamos a votar la proposición no de ley para la construcción del anillo ferroviario de Antequera. Es una iniciativa del Grupo Parlamentario Socialista a la que se han presentado tres enmiendas. Se va a votar en los términos de la enmienda transaccional presentada.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 36; en contra, 1; abstenciones, 3.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Vamos a votar la proposición no de ley sobre la acometida de obras e instalaciones para reducir y evitar el peligro de circulación en los pasos a nivel de Fuenmayor. Es una iniciativa del Grupo Parlamentario Socialista y se vota en sus términos.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos la proposición no de ley relativa al mantenimiento de la dependencia directa de Aena del servicio de extinción de incendios y de salvamento. Es una iniciativa del Grupo Parlamentario Catalán. Se vota en sus propios términos.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos a continuación la proposición no de ley relativa a la operatividad del aeropuerto de Asturias y de aquellos que prestan un servicio necesario y evidente de utilidad pública. Es una iniciativa del Grupo Parlamentario de Unión Progreso y Democracia y se vota con la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 15; en contra, 23; abstenciones, 2.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos la proposición no de ley sobre el incremento de la oferta de un tren directo entre Asturias y Madrid. Es una iniciativa del Grupo Parlamentario Socialista y se vota con la enmienda del Grupo Parlamentario Mixto.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos a continuación la proposición no de ley sobre la creación de una tarifa especial en la red ferroviaria de interés general para las personas desempleadas. Se vota en sus propios términos.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos la proposición no de ley relativa a los peajes de la AP-9 y la necesidad de aprobar un plan global de mejora de la N-550. Se vota con una enmienda del Grupo Parlamentario Socialista.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 14; en contra, 23; abstenciones, 3.**

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 519

11 de marzo de 2014

Pág. 43

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos la proposición no de ley relativa al estudio de las posibilidades de implantación del ancho internacional en el corredor mediterráneo, entre Tarragona y Castellón, que permitan compatibilizar los tráficos ferroviarios de ancho ibérico con los de ancho estándar. Es una iniciativa del Grupo Parlamentario Popular y se vota con la enmienda del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió).

**Efectuada la votación, dijo**

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

Votamos la proposición no de ley relativa a la ejecución de la autovía A-15, entre Medinaceli y Soria. Es una iniciativa del Grupo Parlamentario Popular y se vota en sus propios términos.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 37; abstenciones, 3.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Finalmente, votamos la proposición no de ley relativa a la ejecución del tramo Benavente-Zamora, perteneciente a la autovía Ruta de la Plata, A-66. Es una iniciativa del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso y se vota en sus propios términos.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 36; abstenciones, 2.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Se levanta la sesión.

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

cve: DSCD-10-CO-519