



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

Año 2014

X LEGISLATURA

Núm. 573

Pág. 1

FOMENTO

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

Sesión núm. 32

celebrada el martes 13 de mayo de 2014

Página

ORDEN DEL DÍA:

Minuto de silencio

Preguntas:

- De las diputadas doña María González Veracruz, doña Leire Iglesias Santiago y del diputado don Pedro Saura García, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre ejecución del convenio firmado entre el Ministerio de Fomento y la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia para el desarrollo del Plan estatal de vivienda y rehabilitación en los años 2009 a 2013, así como de las transferencias realizadas por la Administración General del Estado a dicha comunidad autónoma, de acuerdo con el citado convenio (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrito número de expediente 184/044716). (Número de expediente 181/001756) 6
- De la diputada doña Leire Iglesias Santiago y del diputado don Julio Villarrubia Mediavilla, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre ejecución del convenio firmado entre el Ministerio de Fomento y la Comunidad Autónoma de Castilla y León para el desarrollo del Plan estatal de vivienda y rehabilitación en los años 2009 a 2013, así como de las transferencias realizadas por la Administración General del Estado a dicha comunidad autónoma, de acuerdo con el citado convenio (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/044717). (Número de expediente 181/001757) 6
- Del diputado don Juan Moscoso del Prado Hernández y de la diputada doña Leire Iglesias Santiago, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre ejecución del convenio firmado entre el Ministerio de Fomento y la Comunidad Foral de Navarra para el desarrollo del Plan estatal de vivienda y rehabilitación en los años 2009 a 2013, así

- como de las transferencias realizadas por la Administración General del Estado a dicha comunidad autónoma, de acuerdo con el citado convenio (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/044712). (Número de expediente 181/001758) 6
- Del diputado don José María Benegas Haddad y de la diputada doña Leire Iglesias Santiago, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre ejecución del convenio firmado entre el Ministerio de Fomento y la Comunidad Autónoma del País Vasco para el desarrollo del Plan estatal de vivienda y rehabilitación en los años 2009 a 2013, así como de las transferencias realizadas por la Administración General del Estado a dicha comunidad autónoma, de acuerdo con el citado convenio (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/044714). (Número de expediente 181/001760) 7
- De las diputadas doña Rosa Delia Blanco Terán y doña Iglesias Santiago, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre ejecución del convenio firmado entre el Ministerio de Fomento y la Comunidad de Madrid para el desarrollo del Plan estatal de vivienda y rehabilitación en los años 2009 a 2013, así como de las transferencias realizadas por la Administración General del Estado a dicha comunidad autónoma, de acuerdo con el citado convenio (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/044704). (Número de expediente 181/001761) 7
- Del diputado don Alejandro Alonso Núñez y de la diputada doña Leire Iglesias Santiago, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre ejecución del convenio firmado entre el Ministerio de Fomento y la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha para el desarrollo del Plan estatal de vivienda y rehabilitación en los años 2009 a 2013, así como de las transferencias realizadas por la Administración General del Estado a dicha comunidad autónoma, de acuerdo con el citado convenio (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/044707). (Número de expediente 181/001762) 7
- De los diputados don Herick Manuel Campos Arteseros, don Joaquín Francisco Puig Ferrer y de la diputada doña Leire Iglesias Santiago, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre ejecución del convenio firmado entre el Ministerio de Fomento y la Comunitat Valenciana para el desarrollo del Plan estatal de vivienda y rehabilitación en los años 2009 a 2013, así como de las transferencias realizadas por la Administración General del Estado a dicha comunidad autónoma, de acuerdo con el citado convenio (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/044709). (Número de expediente 181/001763) 7
- De los diputados don Pablo Martín Peré, don Guillem García Gasulla y de las diputadas doña Sofía Hernanz Costa y doña Leire Iglesias Santiago, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre ejecución del convenio firmado entre el Ministerio de Fomento y la Comunidad Autónoma de las Illes Balears para el desarrollo del Plan estatal de vivienda y rehabilitación en los años 2009 a 2013, así como de las transferencias realizadas por la Administración General del Estado a dicha comunidad autónoma, de acuerdo con el citado convenio (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/044701). (Número de expediente 181/001764) 7
- Del diputado don José Segura Clavell y de la diputada doña Leire Iglesias Santiago, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre ejecución del convenio firmado entre el Ministerio de Fomento y la Comunidad Autónoma de Canarias para el desarrollo del Plan estatal de vivienda y rehabilitación en los años 2009 a 2013, así como de las transferencias realizadas por la Administración General del Estado a dicha comunidad autónoma, de acuerdo con el citado Convenio (procedente de la

- pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/044703). (Número de expediente 181/001765) 7
- Del diputado don Guillermo Antonio Meijón Couselo y de la diputada doña Leire Iglesias Santiago, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre ejecución del convenio firmado entre el Ministerio de Fomento y la Comunidad Autónoma de Galicia para el desarrollo del Plan estatal de vivienda y rehabilitación en los años 2009 a 2013, así como de las transferencias realizadas por la Administración General del Estado a dicha comunidad autónoma, de acuerdo con el citado convenio (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/044711). (Número de expediente 181/001766) 8
- Del diputado don Albert Soler Sicilia y de la diputada doña Leire Iglesias Santiago, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre ejecución del convenio firmado entre el Ministerio de Fomento y la Comunidad Autónoma de Cataluña para el desarrollo del Plan estatal de vivienda y rehabilitación en los años 2009 a 2013, así como de las transferencias realizadas por la Administración General del Estado a dicha comunidad autónoma, de acuerdo con el citado convenio (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/044702). (Número de expediente 181/001767) 8
- De la diputada doña Leire Iglesias Santiago y del diputado don Miguel Ángel Heredia Díaz, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre ejecución del convenio firmado entre el Ministerio de Fomento y la Comunidad Autónoma de Andalucía para el desarrollo del Plan estatal de vivienda y rehabilitación en los años 2009 a 2013, así como de las transferencias realizadas por la Administración General del Estado a dicha comunidad autónoma, de acuerdo con el citado convenio (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/044715). (Número de expediente 181/001768) 8
- De las diputadas doña Leire Iglesias Santiago y doña María del Puerto Gallego Arriola, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre ejecución del convenio firmado entre el Ministerio de Fomento y la Comunidad Autónoma de Cantabria para el desarrollo del Plan estatal de vivienda y rehabilitación en los años 2009 a 2013, así como de las transferencias realizadas por la Administración General del Estado a dicha comunidad autónoma, de acuerdo con el citado convenio (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/044706). (Número de expediente 181/001769) 8
- Del diputado don César Luena López y de la diputada doña Leire Iglesias Santiago, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre ejecución del convenio firmado entre el Ministerio de Fomento y la Comunidad Autónoma de La Rioja para el desarrollo del Plan estatal de vivienda y rehabilitación en los años 2009 a 2013, así como de las transferencias realizadas por la Administración General del Estado a dicha comunidad autónoma, de acuerdo con el citado convenio (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/044708). (Número de expediente 181/001770) 8
- De las diputadas doña María Soledad Pérez Domínguez y doña Leire Iglesias Santiago, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre ejecución del convenio firmado entre el Ministerio de Fomento y la Comunidad Autónoma de Extremadura para el desarrollo del Plan estatal de vivienda y rehabilitación en los años 2009 a 2013, así como de las transferencias realizadas por la Administración General del Estado a dicha comunidad autónoma, de acuerdo con el citado convenio (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/044710). (Número de expediente 181/001771) 8

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 573

13 de mayo de 2014

Pág. 4

- De los diputados don Antonio Hernando Vera, don José Martínez Olmos y de la diputada doña Leire Iglesias Santiago, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre ejecución del convenio firmado entre el Ministerio de Fomento y la Ciudad Autónoma de Melilla para el desarrollo del Plan estatal de vivienda y rehabilitación en los años 2009 a 2013, así como de las transferencias realizadas por la Administración General del Estado a dicha comunidad autónoma, de acuerdo con el citado convenio (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/044705). (Número de expediente 181/001772) 8
- De las diputadas doña María Carmen Sánchez Díaz y doña Leire Iglesias Santiago, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre ejecución del convenio firmado entre el Ministerio de Fomento y la Ciudad Autónoma de Ceuta para el desarrollo del Plan estatal de vivienda y rehabilitación en los años 2009 a 2013, así como de las transferencias realizadas por la Administración General del Estado a dicha comunidad autónoma, de acuerdo con el citado convenio (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/044713). (Número de expediente 181/001773) 9
- Del diputado don Antonio Ramón María Trevín Lombán y de las diputadas doña María Luisa Carcedo Rocés, doña María Virtudes Monteserín Rodríguez y doña Leire Iglesias Santiago, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre ejecución del convenio firmado entre el Ministerio de Fomento y la Comunidad Autónoma del Principado de Asturias para el desarrollo del Plan estatal de vivienda y rehabilitación en los años 2009 a 2013, así como de las transferencias realizadas por la Administración General del Estado a dicha comunidad autónoma, de acuerdo con el citado convenio (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrito número de expediente 184/044718). (Número de expediente 181/001774) 9
- De los diputados don Herick Manuel Campos Arteseros y don Joaquín Francisco Puig Ferrer, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre inversiones en las actuaciones contempladas en el convenio entre el Ministerio de Vivienda y la Comunitat Valenciana para la aplicación del Plan estatal de vivienda y rehabilitación 2009-2013, subvención ventanilla única, registro de demandantes y programas de difusión, periodo 2013 (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/042816). (Número de expediente 181/001782) 16
- De los diputados don Herick Manuel Campos Arteseros y don Joaquín Francisco Puig Ferrer, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre inversiones en las actuaciones contempladas en el protocolo para la financiación de las ayudas en materia de vivienda destinadas a la reparación de los daños causados por los incendios forestales en la Comunitat Valenciana en 2013 (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/042817). (Número de expediente 181/001783) 16
- De los diputados don Herick Manuel Campos Arteseros y don Joaquín Francisco Puig Ferrer y de las diputadas doña Susana Ros Martínez y doña Inmaculada Rodríguez-Piñero Fernández, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre cambio del ancho de vía en el tramo Tarragona-Castelló del corredor mediterráneo (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/045068). (Número de expediente 181/001778) 19
- De los diputados don Herick Manuel Campos Arteseros y don Joaquín Francisco Puig Ferrer, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre inversiones en el convenio con el ADIF para la administración de las infraestructuras de titularidad del Estado en la Comunitat Valenciana en el año 2013 (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/042759). (Número de expediente 181/001784) 19

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 573

13 de mayo de 2014

Pág. 5

- De los diputados don Herick Manuel Campos Arteseros, don Federico Buyolo García, don Gabriel Echávarri Fernández, don Joaquín Francisco Puig Ferrer y de la diputada doña Patricia Blanquer Alcaraz, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre inversiones en 2013 en la Línea Xátiva-Alcoi en la provincia de Alicante (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/044056). (Número de expediente 181/001800) 22
- De la diputada doña Laura Carmen Seara Sobrado, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre:
 - Licitaciones de los proyectos constructivos y de trazado de la A-76 (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/045336). (Número de expediente 181/001817) 24
 - Licitación y ejecución del proyecto de la estación intermodal de Ourense (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/046028). (Número de expediente 181/001818) 27
 - Del diputado don Luis Tudanca Fernández, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre mantenimiento del año 2015 para la llegada de la alta velocidad a la ciudad de Burgos (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/041753). (Número de expediente 181/001712) 29
 - Del diputado don Félix Lavilla Martínez, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre inversiones a las que se refiere el Gobierno en la contestación a su pregunta sobre valoración de la existencia de una posible «Oficina de Control de Presupuestos de las Cortes Generales» para facilitar información actualizada sobre ejecución presupuestaria de las inversiones del Ministerio de Fomento, así como ejecución presupuestaria de dicho ministerio de los Presupuestos Generales del Estado para 2012, a fecha 31 de diciembre de 2012 en la provincia de Soria (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/041080). (Número de expediente 181/001847) 32
- Proposiciones no de ley:
 - Por la que se urge al Gobierno a la ejecución de las obras de acondicionamiento de la carretera N-260 entre Portbou y la frontera francesa. Presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 161/000915) ... 34
 - Sobre inversiones del Gobierno de España en la Comunitat Valenciana. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/001235) 37
 - Sobre fomento de la colaboración público privada para la promoción de infraestructuras de transporte. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/001786) 41
 - Sobre medidas para garantizar la construcción y puesta en servicio de la línea de alta velocidad Madrid-Galicia en doble vía en la integridad de su trazado y en los plazos comprometidos. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/002229) 45
 - Relativa a la necesidad de modificar las exigencias para la obtención de licencias de obra en las zonas de servidumbre aeronáutica. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/002724) 49
 - Sobre la necesidad de proveer un presupuesto de conservación de carreteras acorde con el valor patrimonial de la red viaria. Presentada por el Grupo Parlamentario de Unión Progreso y Democracia. (Número de expediente 161/002743) 53

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 573

13 de mayo de 2014

Pág. 6

- Sobre la situación en la localidad de Lorca en el tercer aniversario del terremoto que la devastó. Presentada por el Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural. (Número de expediente 161/002745) 57
 - Sobre el impulso a la rehabilitación y regeneración urbana. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/002750) 60
 - Relativa a la declaración de excepcionalidad del Aeropuerto de San Sebastián. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/002049) 62
- Solicitud de prórroga de los trabajos de la siguiente subcomisión, de conformidad con lo dispuesto en la norma tercera de la resolución de la presidencia del congreso de 26 de junio de 1996:
- Subcomisión de estudio y análisis del sistema ferroviario español. (Número de expediente 154/000010) 66

Se abre la sesión a las nueve y treinta minutos de la mañana.

MINUTO DE SILENCIO.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a comenzar la sesión de la Comisión de Fomento, pero antes, atendiendo a las trágicas circunstancias que se produjeron ayer con ocasión del asesinato de la presidenta de la Diputación de León, doña Isabel Carrasco, y como muestra de nuestra condolencia y pesar por este fallecimiento, les pediría a las señorías de la Comisión que guardáramos un minuto de silencio.

PREGUNTAS:

- **DE LAS DIPUTADAS DOÑA MARÍA GONZÁLEZ VERACRUZ, DOÑA LEIRE IGLESIAS SANTIAGO Y DEL DIPUTADO DON PEDRO SAURA GARCÍA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE EJECUCIÓN DEL CONVENIO FIRMADO ENTRE EL MINISTERIO DE FOMENTO Y LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LA REGIÓN DE MURCIA PARA EL DESARROLLO DEL PLAN ESTATAL DE VIVIENDA Y REHABILITACIÓN EN LOS AÑOS 2009 A 2013, ASÍ COMO DE LAS TRANSFERENCIAS REALIZADAS POR LA ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO A DICHA COMUNIDAD AUTÓNOMA, DE ACUERDO CON EL CITADO CONVENIO (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/044716). (Número de expediente 181/001756).**
- **DE LA DIPUTADA DOÑA LEIRE IGLESIAS SANTIAGO Y DEL DIPUTADO DON JULIO VILLARRUBIA MEDIAVILLA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE EJECUCIÓN DEL CONVENIO FIRMADO ENTRE EL MINISTERIO DE FOMENTO Y LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CASTILLA Y LEÓN PARA EL DESARROLLO DEL PLAN ESTATAL DE VIVIENDA Y REHABILITACIÓN EN LOS AÑOS 2009 A 2013, ASÍ COMO DE LAS TRANSFERENCIAS REALIZADAS POR LA ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO A DICHA COMUNIDAD AUTÓNOMA, DE ACUERDO CON EL CITADO CONVENIO (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/044717). (Número de expediente 181/001757).**
- **DEL DIPUTADO DON JUAN MOSCOSO DEL PRADO HERNÁNDEZ Y DE LA DIPUTADA DOÑA LEIRE IGLESIAS SANTIAGO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE EJECUCIÓN DEL CONVENIO FIRMADO ENTRE EL MINISTERIO DE FOMENTO Y LA COMUNIDAD FORAL DE NAVARRA PARA EL DESARROLLO DEL PLAN ESTATAL DE VIVIENDA Y REHABILITACIÓN EN LOS AÑOS 2009 A 2013, ASÍ COMO DE LAS TRANSFERENCIAS REALIZADAS POR LA ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO A DICHA COMUNIDAD AUTÓNOMA, DE ACUERDO CON EL CITADO CONVENIO (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/044712). (Número de expediente 181/001758).**

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 573

13 de mayo de 2014

Pág. 7

- DEL DIPUTADO DON JOSÉ MARÍA BENEGAS HADDAD Y DE LA DIPUTADA DOÑA LEIRE IGLESIAS SANTIAGO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE EJECUCIÓN DEL CONVENIO FIRMADO ENTRE EL MINISTERIO DE FOMENTO Y LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DEL PAÍS VASCO PARA EL DESARROLLO DEL PLAN ESTATAL DE VIVIENDA Y REHABILITACIÓN EN LOS AÑOS 2009 A 2013, ASÍ COMO DE LAS TRANSFERENCIAS REALIZADAS POR LA ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO A DICHA COMUNIDAD AUTÓNOMA, DE ACUERDO CON EL CITADO CONVENIO (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/044714). (Número de expediente 181/001760).
- DE LAS DIPUTADAS DOÑA ROSA DELIA BLANCO TERÁN Y DOÑA LEIRE IGLESIAS SANTIAGO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE EJECUCIÓN DEL CONVENIO FIRMADO ENTRE EL MINISTERIO DE FOMENTO Y LA COMUNIDAD DE MADRID PARA EL DESARROLLO DEL PLAN ESTATAL DE VIVIENDA Y REHABILITACIÓN EN LOS AÑOS 2009 A 2013, ASÍ COMO DE LAS TRANSFERENCIAS REALIZADAS POR LA ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO A DICHA COMUNIDAD AUTÓNOMA, DE ACUERDO CON EL CITADO CONVENIO (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/044704). (Número de expediente 181/001761).
- DEL DIPUTADO DON ALEJANDRO ALONSO NÚÑEZ Y DE LA DIPUTADA DOÑA LEIRE IGLESIAS SANTIAGO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE EJECUCIÓN DEL CONVENIO FIRMADO ENTRE EL MINISTERIO DE FOMENTO Y LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CASTILLA-LA MANCHA PARA EL DESARROLLO DEL PLAN ESTATAL DE VIVIENDA Y REHABILITACIÓN EN LOS AÑOS 2009 A 2013, ASÍ COMO DE LAS TRANSFERENCIAS REALIZADAS POR LA ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO A DICHA COMUNIDAD AUTÓNOMA, DE ACUERDO CON EL CITADO CONVENIO (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/044707). (Número de expediente 181/001762).
- DE LOS DIPUTADOS DON HERICK MANUEL CAMPOS ARTESEROS, DON JOAQUÍN FRANCISCO PUIG FERRER Y DE LA DIPUTADA DOÑA LEIRE IGLESIAS SANTIAGO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE EJECUCIÓN DEL CONVENIO FIRMADO ENTRE EL MINISTERIO DE FOMENTO Y LA COMUNITAT VALENCIANA PARA EL DESARROLLO DEL PLAN ESTATAL DE VIVIENDA Y REHABILITACIÓN EN LOS AÑOS 2009 A 2013, ASÍ COMO DE LAS TRANSFERENCIAS REALIZADAS POR LA ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO A DICHA COMUNIDAD AUTÓNOMA, DE ACUERDO CON EL CITADO CONVENIO (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/044709). (Número de expediente 181/001763).
- DE LOS DIPUTADOS DON PABLO MARTÍN PERÉ, DON GUILLEM GARCÍA GASULLA Y DE LAS DIPUTADAS DOÑA SOFÍA HERNANZ COSTA Y DOÑA LEIRE IGLESIAS SANTIAGO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE EJECUCIÓN DEL CONVENIO FIRMADO ENTRE EL MINISTERIO DE FOMENTO Y LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LAS ILLES BALEARS PARA EL DESARROLLO DEL PLAN ESTATAL DE VIVIENDA Y REHABILITACIÓN EN LOS AÑOS 2009 A 2013, ASÍ COMO DE LAS TRANSFERENCIAS REALIZADAS POR LA ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO A DICHA COMUNIDAD AUTÓNOMA, DE ACUERDO CON EL CITADO CONVENIO (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/044701). (Número de expediente 181/001764).
- DEL DIPUTADO DON JOSÉ SEGURA CLAVELL Y DE LA DIPUTADA DOÑA LEIRE IGLESIAS SANTIAGO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE EJECUCIÓN DEL CONVENIO FIRMADO ENTRE EL MINISTERIO DE FOMENTO Y LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CANARIAS PARA EL DESARROLLO DEL PLAN ESTATAL DE VIVIENDA Y REHABILITACIÓN EN LOS AÑOS 2009 A 2013, ASÍ COMO DE LAS TRANSFERENCIAS REALIZADAS POR LA ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO A DICHA COMUNIDAD AUTÓNOMA, DE ACUERDO CON EL CITADO CONVENIO (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/044703). (Número de expediente 181/001765).

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 573

13 de mayo de 2014

Pág. 8

- DEL DIPUTADO DON GUILLERMO ANTONIO MEIJÓN COUSELO Y DE LA DIPUTADA DOÑA LEIRE IGLESIAS SANTIAGO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE EJECUCIÓN DEL CONVENIO FIRMADO ENTRE EL MINISTERIO DE FOMENTO Y LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE GALICIA PARA EL DESARROLLO DEL PLAN ESTATAL DE VIVIENDA Y REHABILITACIÓN EN LOS AÑOS 2009 A 2013, ASÍ COMO DE LAS TRANSFERENCIAS REALIZADAS POR LA ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO A DICHA COMUNIDAD AUTÓNOMA, DE ACUERDO CON EL CITADO CONVENIO (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/044711). (Número de expediente 181/001766)
- DEL DIPUTADO DON ALBERT SOLER SICILIA Y DE LA DIPUTADA DOÑA LEIRE IGLESIAS SANTIAGO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE EJECUCIÓN DEL CONVENIO FIRMADO ENTRE EL MINISTERIO DE FOMENTO Y LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CATALUÑA PARA EL DESARROLLO DEL PLAN ESTATAL DE VIVIENDA Y REHABILITACIÓN EN LOS AÑOS 2009 A 2013, ASÍ COMO DE LAS TRANSFERENCIAS REALIZADAS POR LA ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO A DICHA COMUNIDAD AUTÓNOMA, DE ACUERDO CON EL CITADO CONVENIO (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/044702). (Número de expediente 181/001767).
- DE LA DIPUTADA DOÑA LEIRE IGLESIAS SANTIAGO Y DEL DIPUTADO DON MIGUEL ÁNGEL HEREDIA DÍAZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE EJECUCIÓN DEL CONVENIO FIRMADO ENTRE EL MINISTERIO DE FOMENTO Y LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE ANDALUCÍA PARA EL DESARROLLO DEL PLAN ESTATAL DE VIVIENDA Y REHABILITACIÓN EN LOS AÑOS 2009 A 2013, ASÍ COMO DE LAS TRANSFERENCIAS REALIZADAS POR LA ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO A DICHA COMUNIDAD AUTÓNOMA, DE ACUERDO CON EL CITADO CONVENIO (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/044715). (Número de expediente 181/001768).
- DE LAS DIPUTADAS DOÑA LEIRE IGLESIAS SANTIAGO Y DOÑA MARÍA DEL PUERTO GALLEGO ARRIOLA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE EJECUCIÓN DEL CONVENIO FIRMADO ENTRE EL MINISTERIO DE FOMENTO Y LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CANTABRIA PARA EL DESARROLLO DEL PLAN ESTATAL DE VIVIENDA Y REHABILITACIÓN EN LOS AÑOS 2009 A 2013, ASÍ COMO DE LAS TRANSFERENCIAS REALIZADAS POR LA ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO A DICHA COMUNIDAD AUTÓNOMA, DE ACUERDO CON EL CITADO CONVENIO (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/044706). (Número de expediente 181/001769).
- DEL DIPUTADO DON CÉSAR LUENA LÓPEZ Y DE LA DIPUTADA DOÑA LEIRE IGLESIAS SANTIAGO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE EJECUCIÓN DEL CONVENIO FIRMADO ENTRE EL MINISTERIO DE FOMENTO Y LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LA RIOJA PARA EL DESARROLLO DEL PLAN ESTATAL DE VIVIENDA Y REHABILITACIÓN EN LOS AÑOS 2009 A 2013, ASÍ COMO DE LAS TRANSFERENCIAS REALIZADAS POR LA ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO A DICHA COMUNIDAD AUTÓNOMA, DE ACUERDO CON EL CITADO CONVENIO (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/044708). (Número de expediente 181/001770).
- DE LAS DIPUTADAS DOÑA MARÍA SOLEDAD PÉREZ DOMÍNGUEZ Y DOÑA LEIRE IGLESIAS SANTIAGO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE EJECUCIÓN DEL CONVENIO FIRMADO ENTRE EL MINISTERIO DE FOMENTO Y LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE EXTREMADURA PARA EL DESARROLLO DEL PLAN ESTATAL DE VIVIENDA Y REHABILITACIÓN EN LOS AÑOS 2009 A 2013, ASÍ COMO DE LAS TRANSFERENCIAS REALIZADAS POR LA ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO A DICHA COMUNIDAD AUTÓNOMA, DE ACUERDO CON EL CITADO CONVENIO (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/044710). (Número de expediente 181/001771).
- DE LOS DIPUTADOS DON ANTONIO HERNANDO VERA, DON JOSÉ MARTÍNEZ OLMOS Y DE LA DIPUTADA DOÑA LEIRE IGLESIAS SANTIAGO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE EJECUCIÓN DEL CONVENIO FIRMADO ENTRE EL MINISTERIO DE FOMENTO Y LA

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 573

13 de mayo de 2014

Pág. 9

CIUDAD AUTÓNOMA DE MELILLA PARA EL DESARROLLO DEL PLAN ESTATAL DE VIVIENDA Y REHABILITACIÓN EN LOS AÑOS 2009 A 2013, ASÍ COMO DE LAS TRANSFERENCIAS REALIZADAS POR LA ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO A DICHA COMUNIDAD AUTÓNOMA, DE ACUERDO CON EL CITADO CONVENIO (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/044705). (Número de expediente 181/001772).

- DE LAS DIPUTADAS DOÑA MARÍA CARMEN SÁNCHEZ DÍAZ Y DOÑA LEIRE IGLESIAS SANTIAGO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE EJECUCIÓN DEL CONVENIO FIRMADO ENTRE EL MINISTERIO DE FOMENTO Y LA CIUDAD AUTÓNOMA DE CEUTA PARA EL DESARROLLO DEL PLAN ESTATAL DE VIVIENDA Y REHABILITACIÓN EN LOS AÑOS 2009 A 2013, ASÍ COMO DE LAS TRANSFERENCIAS REALIZADAS POR LA ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO A DICHA COMUNIDAD AUTÓNOMA, DE ACUERDO CON EL CITADO CONVENIO (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/044713). (Número de expediente 181/001773).
- DEL DIPUTADO DON ANTONIO RAMÓN MARÍA TREVÍN LOMBÁN Y DE LAS DIPUTADAS DOÑA MARÍA LUISA CARCEDO ROCES, DOÑA MARÍA VIRTUDES MONTESERÍN RODRÍGUEZ Y DOÑA LEIRE IGLESIAS SANTIAGO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE EJECUCIÓN DEL CONVENIO FIRMADO ENTRE EL MINISTERIO DE FOMENTO Y LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DEL PRINCIPADO DE ASTURIAS PARA EL DESARROLLO DEL PLAN ESTATAL DE VIVIENDA Y REHABILITACIÓN EN LOS AÑOS 2009 A 2013, ASÍ COMO DE LAS TRANSFERENCIAS REALIZADAS POR LA ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO A DICHA COMUNIDAD AUTÓNOMA, DE ACUERDO CON EL CITADO CONVENIO (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/044718). (Número de expediente 181/001774).

El señor **PRESIDENTE**: Sin mayor dilación, vamos a comenzar con esta amplia sesión de la Comisión de Fomento en la que primero vamos a ver las preguntas que en su día fueron escritas y que se convirtieron a orales. Vamos a agrupar aquellas que pertenecen al mismo autor, para lo que otorgaremos un tiempo mayor del habitual. Empezamos con las 18 primeras preguntas que figuran en el orden del día que tienen todos ustedes. Se trata de preguntas en las que hay varios autores, uno de los cuales es siempre la diputada doña Leire Iglesias Santiago, a quien doy la palabra.

La señora **IGLESIAS SANTIAGO**: Quiero aprovechar la primera intervención en la Comisión para mostrar las condolencias del Grupo Parlamentario Socialista por el terrible asesinato cometido en el día de ayer, con este minuto de silencio que hemos guardado.

Entrando en materia y antes de profundizar en el contenido de las preguntas realizadas en su día al Ministerio de Fomento, quiero expresar nuestra disconformidad y formular un ruego. Sé que esta es una sesión de control sobre las preguntas parlamentarias no sobre los ruegos al Gobierno; no es una propuesta de impulso; no es tampoco una proposición no de ley. Pero tendríamos que elaborar una proposición no de ley sobre la disposición y capacidad del Ministerio de Fomento para atender un compromiso que debe ser ineludible y prioritario como es la atención al control parlamentario, su compromiso con esta Cámara sobre la transparencia, el acceso a la información y la capacidad de los diputados y diputadas de todos los grupos parlamentarios para contar con información suficiente.

Hoy vamos a ver 18 preguntas agrupadas —efectivamente hay una persona que firma comúnmente—, que tienen un interés particular en cada territorio y hay 18 personas que firman también en ese interés particular, en ese interés territorial sobre cómo se han desarrollado los planes —el vigente y el anterior— de vivienda en cada comunidad autónoma, cuestión fundamental para hacer aportaciones a este ámbito de gestión. Nuestra reclamación al ministerio no es solo que se atiendan las respuestas en cuanto a plazos —estamos defendiendo estas preguntas porque no se han atendido—, sino también respecto de los contenidos. Lo digo porque los portavoces del Grupo Parlamentario Popular ya nos han adelantado que parece que el ministerio tiene la intención de mejorar los tiempos de respuesta en su atención a los diputados y diputadas. Nuestra preocupación va más allá de los tiempos de respuesta; también necesitamos que se mejoren los contenidos, motivo por el que estamos también en esta Comisión.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 573

13 de mayo de 2014

Pág. 10

Cuando formulamos las preguntas sobre la ejecución del Plan de vivienda lo hicimos sobre los convenios, las cuantías, los conceptos, los beneficiarios, la inversión, el número de actuaciones que se iban a desarrollar, intentando conocer cuándo se había producido la ejecución efectiva de los fondos, cuándo se habían hecho esas transferencias a las comunidades autónomas. No dejaban de sorprendernos los medios de comunicación, día sí y día también, con una polémica entre los gestores del Ministerio de Fomento y los gestores de las políticas de vivienda en las comunidades autónomas, sobre la capacidad de poder o no atender a la ejecución de algunos programas. Nos sorprende que haya un constante debatir con algunas comunidades autónomas sobre si se les han pagado o no los convenios que se han firmado para el desarrollo de la política de vivienda, y si eso paraliza o no la actividad que al final tiene que llegar al ciudadano y a la ciudadana. Un ejemplo muy grave es el de los cheques vivienda. Hay administraciones autonómicas que no están ejecutando el cheque vivienda porque la comunidad autónoma dice que el Ministerio de Fomento no le ha transferido los fondos. Sin embargo, el Ministerio de Fomento se limita a contestarnos a estas preguntas con una referencia que leeré porque ha sido igual en las 18 preguntas, como si los 18 territorios hubieran ejecutado sus convenios exactamente igual, el mismo día a la misma hora, en la misma mesa y en la misma cuenta. No sé si es a eso a lo que se refiere el Gobierno, supongo que no, pero nos ha contestado con una única fórmula a todas las preguntas que le hemos formulado. Dice que los importes de las subvenciones han sido transferidos a las comunidades autónomas, sin concretar. Por otro lado, la pregunta que hacíamos al Gobierno contenía no solo la ejecución y el desarrollo del Plan de vivienda hasta 2012, sino también su prórroga. Hay que recordarle al Ministerio de Fomento, al Gobierno, que nos hemos tirado un año entero en blanco, planificando una política de vivienda y sin evaluar la política de vivienda actual; año en el que se han congelado y paralizado algunas actuaciones; año en el que se han mencionado buenos propósitos, pero en el que no ha pasado nada nuevo en política de vivienda. Se ha dejado de desarrollar programas pero no se ha avanzado nada.

En esa pregunta sin contestar al Gobierno, que hoy traemos aquí como pregunta oral, se pedían los datos de 2013, datos que hemos vuelto a solicitar al señor secretario de Estado ante la nula aparición del desarrollo de los programas de vivienda en el año 2013. Solo nos han contestado con los datos de hasta 2012. Parece que no solo no les dio tiempo a contestar a tiempo las 19 preguntas, sino que tampoco les dio tiempo a leerlas enteras, porque se olvidaron contestar al menos la parte referida a las transferencias a las comunidades autónomas, a cómo se habían desarrollado esas actuaciones en el año 2013.

Nos preocupa especialmente lo relativo a las transferencias porque los ciudadanos no tienen que ser los sufridores de un debate político sobre cuándo se ha pagado o se ha dejado de pagar. Si tienen el derecho reconocido, si tienen la subvención reconocida, tienen que recibirla sin que ello suponga un problema entre administraciones, por otro lado, administraciones gestionadas por el mismo partido político en la mayoría de las ocasiones.

Me temo que lo que ha pasado con estas preguntas que hoy traemos a esta Comisión convertidas en orales es la normalidad siempre que nos referimos a la política de vivienda, cuando gestiona y cuando no gestiona el Ministerio de Fomento. Nos ha pasado exactamente lo mismo cuando hemos pedido detalles del desarrollo del Fondo social de viviendas. Sé que lamentablemente el Ministerio de Fomento no lo gestiona, pero debería implicarse, en cualquier caso, en la gestión de ese fondo. Se nos ha contestado cuáles son los datos sobre la ejecución del citado Fondo social de viviendas, cuántas viviendas se han solicitado en cada provincia, cómo eran, a qué perfiles de familia, etcétera, pero se trata de una respuesta genérica con un enlace de la página web del Instituto de Servicios Sociales, en la que aparece la relación de viviendas disponibles. Ya conocíamos esa información. Preguntábamos por los datos que no conocíamos, no sobre información que es pública y accesible para todo el mundo. Más grave nos parece cuando se refiere a las gestiones del Ministerio de Fomento sobre este mismo aspecto.

Ante la dilación en recibir estas respuestas a las preguntas de los diputados, en paralelo hemos solicitado un informe de ejecución del Plan de vivienda anterior, más allá de lo que dice el preámbulo del Pitvi, más allá de lo que dice la introducción del nuevo plan. Y como respuesta solo hemos obtenido —me gustaría mostrarlo— una tablita que no ocupa ni medio folio con la que el ministerio resuelve toda la evaluación de la política del anterior Plan de vivienda que ha estado vigente prácticamente hasta la fecha. Digo esto como preámbulo y antes de entrar en materia. Pasaremos ahora a los datos.

No es lo mismo que se agrupen 18 preguntas a que pregunta a pregunta, territorio a territorio, convenio a convenio, hiciéramos un análisis pormenorizado respecto de lo que ha pasado en cada comunidad autónoma. La verdad es que los datos globales que se nos han facilitado sorprenden bastante por lo que se traduce que ha sido la evolución, la gestión a partir de noviembre de 2011, es decir, durante todo el año

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 573

13 de mayo de 2014

Pág. 11

2012, e intuimos también para el 2013, aunque no dispongamos todavía de los datos de este año. Las grandes cifras contradicen bastante el discurso del Ministerio de Fomento, y nos gustaría que hubiera alguna aclaración al respecto. No nos sorprende que las inversiones en vivienda de promoción pública se hayan reducido en dos años en un 82,7% —casi un 83%—, pero sobre todo que en el último año, la gestión de 2011 a 2012, se haya reducido a la mitad prácticamente, cerca de un 40% y pico. Esto sí que es la voluntad manifiesta y expresada por el Ministerio de Fomento de decretar la defunción de la vivienda de promoción pública como tal; la voluntad de acabar con ese sistema sin haber provocado un cierto consenso social al respecto.

En cambio, sí nos sorprenden otras cifras globales que aparecen en estos datos: las ayudas al alquiler han caído cerca de un 74% en un año, un 74% de 2011 a 2012; hay seis comunidades autónomas en las que en la información que facilita el ministerio figura que han desaparecido las ayudas al alquiler, que se contemplan con un indicador nulo, con un cero. No sabemos si esto es efectivamente lo que ha pasado o no. Hasta ahora el Gobierno había manifestado en todo momento que el alquiler iba a ser la revolución, la gran apuesta estratégica, pero cuando le ha tocado gestionar, entre la declaración de intenciones y lo que aparece en los datos (al menos en los que nos han facilitado) hay una gran diferencia. Lo mismo pasa con las cuestiones relacionadas con las políticas de rehabilitación o las inversiones en programas de rehabilitación.

En esta misma sesión, dentro de un rato vamos a ver una proposición no de ley de impulso a la rehabilitación, una vez más presentada por el Grupo Parlamentario Popular. Hemos tenido la oportunidad de comprometernos en hacer inversiones a través de la Ley de rehabilitación, regeneración y renovación urbanas, pero las cifras muestran que las inversiones en rehabilitación han caído un 43%. Podemos entender que las acciones sobre el suelo sean nulas —se ha debatido en esta Comisión—, pero que hayan caído un 43% las ayudas en rehabilitación no tiene mucho sentido. Y no vale como respuesta que ha bajado la inversión porque había menos recursos. Estoy hablando de los programas que el ministerio ha considerado prioritarios y en los que se produce un recorte muy por encima de la media de lo que se había dicho que iba a tener el programa de vivienda. Especialmente son sorprendentes los datos en cuanto a vivienda protegida, a ayudas, haber paralizado un programa como un plan que estaba vigente, las inversiones que se han dejado de hacer en Canarias, en Castilla-La Mancha, en La Rioja, en la Comunidad Valenciana, en Extremadura, en Andalucía, en Murcia, en Castilla y León, en Asturias y en las Baleares. Prácticamente en todas nos llama la atención la cifra. Ojalá hubiésemos visto las actuaciones en los territorios. En el turno de réplica podremos entrar en el detalle, una vez que el secretario de Estado nos explique qué es lo que pasa con la información que no nos ha llegado, si la tiene disponible para dárnosla en el día de hoy, si se compromete a que el ministerio cambie este comportamiento respecto a los tiempos y contenidos de respuesta, si vamos a tener que seguir insistiendo sobre las mismas preguntas, si vamos a celebrar más sesiones de este tipo que nos impiden profundizar en la tarea legislativa que también tenemos que desarrollar en este Parlamento. Nos interesa sobre todo la contradicción tan enorme entre las líneas prioritarias del Gobierno y su plasmación en inversiones; nos interesa qué está pasando en las relaciones entre el ministerio y las comunidades autónomas, porque los únicos afectados, los que de verdad están perjudicados porque no se estén haciendo esos pagos son los que tienen un derecho reconocido y no están recibiendo la subvención a la que se ha comprometido una comunidad autónoma mediante un convenio con el Gobierno de España. Eso genera una enorme inseguridad jurídica, una enorme desprotección a los ciudadanos y las ciudadanas, que a veces no pueden atender sus compromisos económicos fruto del incumplimiento del Gobierno, no de una falta de voluntad de pago para el acceso a la vivienda.

Creo que hemos cumplido con el tiempo finalmente; esperamos la respuesta.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra, para contestar, el secretario de Estado, don Rafael Catalá.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA** (Catalá Polo): Estas 18 preguntas acumuladas hoy forman parte de un conjunto, un paquete total de casi 400 preguntas que se presentaron sobre la gestión de los convenios de vivienda, que forma parte a su vez de los varios miles de preguntas que el Ministerio de Fomento contesta con regularidad como una más de las actividades del departamento, absolutamente conscientes y responsables de la actividad de control parlamentario, de sus señorías. Como digo, es una más de las actividades del departamento y tratamos de hacerla con la misma calidad de gestión que el resto de actividades. Bien es cierto que en ocasiones, bien por demoras en el propio departamento, o bien en la coordinación con el área de relaciones con las

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 573

13 de mayo de 2014

Pág. 12

Cortes, alguna vez hemos incumplido los plazos, y por lo tanto hoy nos encontramos con preguntas orales. Para esta y para el resto de las materias estamos tomando medidas internas de agilización. Confío y espero no tener incidentes de este tipo, demoras en la tramitación, aunque, como digo, son miles de preguntas las que el ministerio tiene en las distintas áreas del departamento. Como les decía a sus señorías, las preguntas han sido contestadas por escrito con nivel de detalle por cada comunidad autónoma, y por tanto en mi intervención no podré entrar en el detalle de cada una de ellas porque se necesitaría mucho tiempo para contestar con ese nivel de desagregación.

Como ustedes bien saben, el Plan de vivienda 2009-2012 se articulaba en torno a una serie de instrumentos: las subvenciones, las subsidiación de préstamos y las ayudas directas a la entrada. Esos tres instrumentos son los que han articulado las ayudas que el departamento ha venido reconociendo a través de las comunidades autónomas. Por cuantías, en el año 2009, en lo que se refiere a las subvenciones, hubo 21 millones de euros; 204, en 2010; 224, en 2011 y 159, en 2012. Por lo que se refiere a préstamos convenidos subsidiados, hubo 7 millones de euros en el año 2009; 3,2, en 2010; 24, en 2011 y 24 también en 2012. Y por último, ayudas directas a la entrada, hubo 780.000 euros en 2009; 57 millones en 2010; 123, en 2011, y 68 en 2012. Estos son datos numéricos simplemente. No sé si podemos analizarlo en detalle.

Estas ayudas del Plan 2009-2012, como saben SS.SS., siguen vigentes porque el modelo actual ha acumulado sucesivamente los planes de vivienda. Y por los planes de vivienda anteriores, a las cuantías que he mencionado hay que añadir volúmenes mucho más relevantes, porque las subvenciones en el año 2009 han sido de 380 millones de euros por la acumulación de todos los planes de vivienda anterior; 263 millones en 2010; también en 2011, y 193 millones en 2012. Es decir, las cuantías derivadas de planes anteriores sobre las del plan 2009-2012 son incluso mucho mayores, como lo son también en el caso de subsidiación de préstamos: fueron de 221 millones en el año 2009; 235, en 2010; 389, en 2011 y de 200 en el año 2012. Por último, las ayudas directas a la entrada fueron de 306 millones acumulados de planes anteriores en el año 2009; 267 en 2010; 258 en 2011 y de 119 en 2012.

No pretendo dar un montón de datos, sino que quiero llegar a la consideración —lo decía su señoría en su intervención— de que el modelo de gestión de los planes de vivienda que tenemos en vigor, hasta que firmemos definitivamente en las próximas semanas los convenios con las comunidades autónomas, es un modelo tremendamente complejo. No se han cerrado los planes anteriores, son planes acumulativos. Por lo tanto, el reconocimiento de derechos es acumulado y las asignaciones de cuantías también. Por otra parte, desde el punto de vista de gestión económica y administrativa en estos últimos dos años estamos intentando poner un poco de orden —si me permiten la expresión— en la transferencia de créditos del departamento y en la justificación de la aplicación de esos fondos por parte de las comunidades autónomas.

Hacía referencia su señoría a polémicas con las comunidades autónomas. Lo que hace el departamento es llevar la contabilidad de las subvenciones transferidas y de las justificaciones recibidas, por lo tanto recuerda permanentemente a las comunidades autónomas las cuantías que están pendientes de justificar por muy diversos motivos, en algunos casos porque no se han aplicado los fondos —puede haber alguno—, en otros porque están sumidos en un proceso de gestión tremendamente complejo. El modelo de gestión de los planes de vivienda, que es respetuoso con el modelo constitucional de reparto de competencias entre el Estado y las comunidades autónomas en materia de vivienda, ha generado un sistema tremendamente complejo en cual el Estado simplemente aprueba los planes, distribuye los fondos, y a partir de ahí son las comunidades autónomas las responsables de la gestión, las convocatorias, la certificación, la acreditación de las ayudas.

Lo cierto es que con cada comunidad autónoma tenemos reuniones bilaterales de seguimiento. No es que el Estado tenga alguna polémica con la comunidad autónoma, simplemente les hemos puesto de manifiesto que en el momento de iniciarse el nuevo Plan 2013-2016, que va a generar más de 2.300 millones de euros de financiación para la totalidad de su periodo de vigencia, tenemos que poner orden en todas las transferencias llevadas a cabo en los periodos anteriores; les hemos transmitido cuál es nuestro estado de información. Como digo, son reuniones bilaterales con cada comunidad autónoma para justificar, acreditar y poner el reloj a cero, y a partir de ahí empezar ya con las subvenciones, como por otra parte marca la Ley General de Subvenciones. No podemos hacer transferencias a ninguna Administración pública —en este caso las comunidades autónomas— si no ha acreditado previamente la aplicación de fondos que se ha hecho en periodos anteriores. Eso es una gestión tremendamente

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 573

13 de mayo de 2014

Pág. 13

compleja, como usted conoce, y ese es el estado de la cuestión. Se trata solo de la clarificación de las transferencias a las comunidades autónomas y la aplicación que han hecho ellas de esos créditos.

Por lo que se refiere a las subvenciones del año 2013, que también figuraba en su pregunta, hemos reconocido 35 millones de euros por el último Plan (2009-2012) y 39 millones de euros por el conjunto de planes anteriores todavía en vigor. En subsidiación de préstamos se han reconocido 93 millones de euros por el Plan 2009-2012, y hasta 435 millones de euros por todos los planes vigentes con anterioridad. Y por ayudas directas a la entrada, hubo 116 millones de euros en el Plan 2009-2012, y hasta 144 de todos los planes anteriores. 2013 es un año de transición, un año en el que todavía seguimos reconociendo los derechos asignados en función del Plan 2009-2012. Seguimos, por lo tanto, pagando cantidades muy importantes por subvenciones, por subsidiación de préstamos convenidos y por ayudas directas a la entrada. Bien es verdad que el Gobierno ya aprobó el real decreto por el que establece el nuevo plan, en el que hacemos hincapié en las ayudas al alquiler y las ayudas a la rehabilitación, así como en el mantenimiento de las subvenciones generadas en periodos anteriores. Como algunas líneas se han reducido, por ejemplo la ayuda a la entrada, pretendemos que la ayuda al alquiler no esté destinada a la emancipación, sino asignarla a aquellas unidades familiares con más necesidades económicas, con independencia de la edad del perceptor. Ese es el cambio de orientación de la ayuda al alquiler.

Es verdad que esa nueva orientación de la política de vivienda está vinculada jurídicamente a la aprobación de los convenios y a la puesta en marcha de las nuevas convocatorias que las comunidades autónomas harán. Como eso no se ha producido todavía, por problemas fundamentalmente de gestión, de ordenación económica a la que me he referido antes, nos hemos encontrado con una situación de cierto desorden administrativo, de muchas actuaciones sin justificar. Hasta que no seamos capaces de ordenar esa actuación —parece que vamos a serlo en las próximas semanas— según la Ley General de Subvenciones, según los controles que lleva a cabo la Intervención General de la Administración del Estado, no podremos transferir más recursos a las comunidades autónomas si no se ha justificado todo lo anterior. Insisto en que en ese proceso estamos. Espero que en las próximas semanas se puedan firmar los convenios de vivienda con las comunidades autónomas, y que por lo tanto entren ya proceso de gestión las nuevas ayudas tanto del alquiler como de la rehabilitación.

No hemos estado de brazos cruzados en este tiempo. Hemos seguido gestionando los planes de vivienda vigentes —hemos sido coherentes con la continuidad en la gestión—, hemos aprobado un conjunto de medidas normativas que su señoría conoce, tanto en la Ley de Fomento del Alquiler como en la Ley de Rehabilitación, para crear el marco normativo que permita esta reordenación de la política de vivienda. Reordenación normativa en la cual, además, han sido colaboradoras las comunidades autónomas: todos los proyectos normativos que el ministerio ha aprobado han sido llevados a la conferencia sectorial, han sido objeto de análisis y de debate con las comunidades autónomas, y yo creo que ha habido un consenso razonablemente amplio sobre la necesidad de reorientar las políticas de vivienda. Es cierto que se ha dejado de generar promoción de política pública de vivienda —salvo en casos muy puntuales donde hemos identificado necesidad, territorialmente considerada, de esa política pública de promoción— porque existe un *stock* altísimo de vivienda nueva sin ocupar, pública y privada. Parece más razonable promover las ayudas a la rehabilitación y al alquiler. Insisto en que esas nuevas ayudas necesariamente tienen que estar soportadas en los nuevos convenios y en las convocatorias de las comunidades autónomas.

Mencionaba su señoría asimismo el Fondo social de viviendas. Surge en un contexto mucho más amplio: el Gobierno ha adoptado medidas muy importantes ante la situación socialmente tan grave en la que nos encontramos, los desahucios. Ha habido que adoptar medidas de muy diversa índole. Los dos decretos-leyes números 6/2012 y 27/2012 han tenido muchos impactos, entre ellos la suspensión durante dos años de los lanzamientos en ejecuciones hipotecarias para familias en situación de especial riesgo; también la aprobación del código de nuevas prácticas, al que se ha acogido la mayor parte de las entidades financieras. Estas medidas han servido —la estadística lo está demostrando— para amortiguar la situación social tan grave de la incapacidad de pago por parte de los ciudadanos de sus obligaciones hipotecarias. De ahí surge el Fondo social de viviendas. Según los datos de que dispongo, a febrero de este año, ha habido un total de 854 solicitudes de personas que creían que concurrían los requisitos para acceder a ese fondo; han sido firmados 426 contratos y 417 han sido rechazados por no concurrir las condiciones que justificaban o acreditaban la obtención de ese tipo de viviendas.

El Plan 2013-2016 tiene una dotación prevista de más de 2.300 millones de euros; en las próximas semanas se van a firmar los convenios y por tanto la puesta en marcha de las convocatorias por las

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 573

13 de mayo de 2014

Pág. 14

comunidades autónomas, una vez que hemos sido capaces de ordenar toda la situación económico-financiera que teníamos pendiente. El citado plan tiene dos ejes fundamentales: el apoyo al alquiler para las personas y las unidades familiares que más lo necesiten —podemos llegar a 200.000 ayudas de alquiler en el periodo de vigencia del plan—, y también las subvenciones para la rehabilitación de edificios y para actuaciones de regeneración urbana. La estimación que tenemos es que más de 50.000 viviendas puedan abordarse en ese contexto.

Esas son las líneas básicas en las que vamos a trabajar. Eso es lo que hemos hecho con las cantidades asignadas en los Presupuestos Generales del Estado para vivienda. Ha habido un proceso de ordenación, de saneamiento, si me permiten, de reconocimiento y de afloramiento de deuda. Con las comunidades autónomas no ha habido más que una lealtad y una colaboración transparente para ordenar la situación. Si no ordenamos esa situación, si no se aclara qué está pendiente, le aseguro, señoría, que nosotros no tenemos nada pendiente de transferir a las comunidades autónomas, pero sí tenemos mucho que recibir en términos de justificación, de explicación de cuántas ayudas y subvenciones se han concedido con el fin de que eso permita justificar las cantidades transferidas, cifras que he mencionado en términos agregados y de cuya información desagregada por comunidad autónoma disponen sus señorías en la respuesta escrita. Cuando tengamos esa justificación podremos seguir librando nuevos fondos para llevar adelante el nuevo plan de vivienda en los términos en que está aprobado.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Iglesias, ¿desea puntualizar alguna cuestión? Dispone de dos minutos.

La señora **IGLESIAS SANTIAGO**: Para una aclaración. Las cifras globales que ha explicado el secretario de Estado no son exactamente las que salen de la suma de las cifras parciales que nos ha proporcionado. A lo mejor eso forma parte del desorden administrativo, que es como ha calificado la política de vivienda que se ha desarrollado hasta la fecha. A mí no deja de sorprenderme que, a 13 de mayo de 2014, estemos hablando de cuándo se van a firmar los convenios para el desarrollo del Plan de vivienda 2013-2016, porque a este ritmo empezaremos a firmar los convenios del programa 2013-2016 en el año 2016, o vamos a hacer la ejecución del plan antes que la firma con las comunidades autónomas y su puesta en marcha.

Sí me quedo con algo de lo que ha dicho el secretario de Estado: que tengan claro los ciudadanos y las ciudadanas de algunos territorios y comunidades autónomas muy concretas que cuando la Generalitat Valenciana, por ejemplo, está diciendo que no abona las ayudas de vivienda, el cheque vivienda, a sus ciudadanos por culpa del Ministerio de Fomento, es la Generalitat la que, según el secretario de Estado, está incumpliendo flagrantemente y además desinformando a los ciudadanos. Estaría bien que hubiéramos tenido ese debate con algunos portavoces para poder concretar qué está pasando en ciertos temas.

Me sorprende además que se pueda presumir de la gestión en algunos ámbitos, como del aumento de la inversión en cuanto a las subsidiaciones de préstamos a la VPO. Sabe el señor secretario de Estado que este grupo parlamentario ha presentado un recurso al Constitucional ante una ley que suprime esas ayudas, cuando debería ser un derecho reconocido por todos los planes de vivienda hasta la fecha, los que se han gestionado durante etapas de gobierno socialista pero también los que se han gestionado durante etapas de gobierno del Partido Popular. Llama la atención que hayamos liquidado la posibilidad de acceder a esas ayudas, un derecho reconocido a los ciudadanos y las ciudadanas hasta ahora; que hayamos disminuido la inversión en ayudas al alquiler y en rehabilitación, que se supone que son los objetivos estratégicos, y no pase nada, y sin embargo la estemos incrementando en pagar lo pendiente de las subsidiaciones. La misma credibilidad me puede producir, entonces, que me anuncie que va a haber 2.000 beneficiarios de las próximas ayudas al alquiler, ayudas que, más allá de la renta básica de emancipación, que era para facilitar el acceso a la vivienda de la población joven, ya estaban contempladas, y ayudas que se han minorado sustancialmente en el nuevo plan de vivienda.

Me ha hablado usted —y me alegro mucho y le felicito— del Fondo social de viviendas y de algunas de las actuaciones contempladas en la Ley 1/2013. Pero no son para presumir. Usted me ha hablado de 200.000 ayudas al alquiler y de 460 contratos del Fondo social de viviendas. ¿Sabe cuánto anunció el ministro de Economía en su comparecencia en el Pleno de este Congreso? 120.000, y estamos hablando de 460 y pico actuaciones. 1.500 lanzamientos parados no son nada cuando estamos hablando de 183 ejecuciones hipotecarias al día. Y ha dicho asimismo que tenemos estadísticas. Oiga, es que la vicepresidenta del Gobierno anunció en noviembre del año 2012 que íbamos a tener estadísticas concretas sobre la situación de los problemas de la gente para poder acceder a la vivienda inmediatamente; y

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 573

13 de mayo de 2014

Pág. 15

estamos también —se lo recuerdo— a 13 de mayo de 2014 y esa estadística no existe, más allá de un convenio que se ha firmado con el Colegio Oficial de Notarios.

Es verdad que usted ha resumido en un buen titular lo que ha sido la gestión del Ministerio de Fomento en materia de vivienda hasta la fecha. El titular es: desorden administrativo.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Catalá, tiene la palabra.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA** (Catalá Polo): No me dedico yo a corregir los titulares que establecen sus señorías, pero yo diría más bien: a corregir el desorden que nos hemos encontrado en el Ministerio de Fomento, con una falta de acreditación de las ayudas y de las cantidades transferidas a las comunidades autónomas. **(Un señor diputado: ¡Lo dejasteis guapo vosotros!)**. Además, fíjese, señoría, creo que en un ejercicio de lealtad institucional: a seguir gestionando los planes que estaban aprobados anteriormente y que, aunque habían vencido su vigencia, pensábamos que lo razonable era continuar con ellos hasta el día inmediatamente anterior a que entraran en vigor los nuevos planes. Por lo tanto, hemos seguido gestionando los planes que aprobó el Gobierno socialista anterior y hemos seguido asumiendo las obligaciones que de ahí se derivaban, transfiriendo las cantidades y asignando el presupuesto, a la vez, insisto, que tratábamos de ordenar todo el desorden que nos habíamos encontrado para intentar saber dónde estábamos, cuál era el gasto real que estábamos teniendo, qué ayudas se deberían mantener, intentar dar una información de la que, le aseguro, carecíamos absolutamente en el departamento, aunque hubiese llegado a ser anteriormente hasta un ministerio, pero eso no ayudó a tener información suficiente.

Yo no creo que haya culpas por parte de las comunidades autónomas ni por parte del Estado. El Estado transfiere los fondos que se establecen en los Presupuestos Generales del Estado para cada una de las comunidades autónomas de acuerdo con los criterios de distribución, y las comunidades tienen que justificar lo que hacen con esos fondos. No es un problema de culpas ni de responsabilidades, es un problema de transparencia en la gestión. Por lo tanto, puede que a lo mejor haya una demanda superior a los fondos existentes en alguna comunidad autónoma, puede ser. Lo que le puedo asegurar es que el ministerio no ha dejado de transferir ni un solo euro de lo establecido en los presupuestos —y son cantidades de muchos cientos de millones de euros— a las comunidades autónomas, que son las que luego hacen la gestión. En ese sentido, como le he dicho, tenemos reuniones bilaterales con todas y cada una de ellas en el marco de la máxima lealtad institucional, para tener transparencia, para certificar los gastos, porque esta Administración del Estado, como todas, tiene un sistema de controles minuciosos y exhaustivos, la Intervención General del Estado requiere justificaciones y no se pueden librar nuevos fondos si no se ha producido esa acreditación. En todo caso, lo que también le aseguro es que el planteamiento que hacemos en política de vivienda, en las leyes, en los planes, en las actuaciones cotidianas, tiene que ver con la creación de condiciones para que aumenten las ayudas públicas, para que se desarrolle la iniciativa privada; hemos modificado leyes muy importantes para crear condiciones de tal manera que se pueda desarrollar la actividad pública en materia de rehabilitación, pero también la actividad privada, porque pensamos que tiene que haber un marco para la iniciativa privada para que la sociedad civil se desarrolle y para que el alquiler sea una realidad en nuestro mercado.

Seguramente hay otros que creen que hay que hacer decretos-leyes para expropiar la vivienda al que no la ocupa en lugar de poner en servicio las viviendas públicas que existen, que hay que dedicarse a expropiar porque ha habido falta de ocupación temporal. Nosotros no creemos en ese modelo, creemos en un modelo que fomente —nunca mejor utilizada la expresión, es el nombre del departamento—, que cree condiciones para el desarrollo de actividad, que flexibilice los marcos jurídicos que se han demostrado ineficientes. Y en eso es en lo que estamos trabajando, en la modificación normativa. El mercado de alquiler se está recuperando, cada vez hay más oferta, yo creo que hemos creado condiciones para que los propietarios y los inquilinos confíen en el alquiler como modo de ocupación de vivienda y para gestionar el presupuesto que tenemos con transparencia, con claridad, con orden y sabiendo cuáles son las cantidades transferidas, cuáles las cantidades justificadas y con un proceso normal de gestión de subvenciones. Sería inimaginable en cualquier otro ámbito de la gestión pública subvencional que hubiese el desorden que nos encontramos, en el cual no había justificaciones de lo que se había librado. Por lo tanto, ninguna polémica con las comunidades autónomas, más allá de poner orden en la gestión de subvenciones públicas, como parece razonable que tiene que hacerse.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 573

13 de mayo de 2014

Pág. 16

- DE LOS DIPUTADOS DON HERICK MANUEL CAMPOS ARTESEROS Y DON JOAQUÍN FRANCISCO PUIG FERRER, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE INVERSIONES EN LAS ACTUACIONES CONTEMPLADAS EN EL CONVENIO ENTRE EL MINISTERIO DE VIVIENDA Y LA COMUNITAT VALENCIANA PARA LA APLICACIÓN DEL PLAN ESTATAL DE VIVIENDA Y REHABILITACIÓN 2009-2013, SUBVENCIÓN VENTANILLA ÚNICA, REGISTRO DE DEMANDANTES Y PROGRAMAS DE DIFUSIÓN, PERIODO 2013 (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/042816). (Número de expediente 181/001782).
- DE LOS DIPUTADOS DON HERICK MANUEL CAMPOS ARTESEROS Y DON JOAQUÍN FRANCISCO PUIG FERRER, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE INVERSIONES EN LAS ACTUACIONES CONTEMPLADAS EN EL PROTOCOLO PARA LA FINANCIACIÓN DE LAS AYUDAS EN MATERIA DE VIVIENDA DESTINADAS A LA REPARACIÓN DE LOS DAÑOS CAUSADOS POR LOS INCENDIOS FORESTALES EN LA COMUNITAT VALENCIANA EN 2013 (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/042817). (Número de expediente 181/001783).

El señor PRESIDENTE: Pasamos a continuación a las preguntas que figuran en el orden del día como números 19.º y 20.º, que de forma acumulada formula el diputado don Herick Manuel Campos Arteseros. Señor Campos, tiene la palabra.

El señor **CAMPOS ARTESEROS**: Doy por formuladas las preguntas.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Catalá, tiene la palabra.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA** (Catalá Polo): Señoría, como decía en la intervención inicial, nos han presentado las preguntas que han sido respondidas por escrito pero fuera de plazo. A la pregunta relativa a la financiación de las ayudas en materia de vivienda destinadas a la reparación de los daños causados por los incendios forestales, tengo que decirle que, al amparo de la Orden del Ministerio de Vivienda de 21 de julio de 2010, se establecieron las condiciones para la concesión de subvenciones excepcionales en materia de vivienda para reparar los daños causados por los incendios forestales y otras catástrofes naturales ocurridas en varias comunidades autónomas.

Por lo que se refiere a la pregunta de su señoría, la Comunidad Valenciana remitió al Ministerio de Fomento un total de dieciocho solicitudes, sin embargo, en el trámite posterior de la gestión de estas ayudas, fue la propia comunidad autónoma la que desestimó porque carecían de requisitos o de algunas de las formalidades necesarias, y por lo tanto el Ministerio de Fomento no procedió al reconocimiento de esas cantidades porque, como digo, no se acreditó finalmente por la comunidad autónoma que concurrían las circunstancias.

En relación con la otra pregunta que me planteaba, cuál es el importe para la financiación de las ventanillas únicas, el 28 de abril de 2009 se suscribió el convenio entre el Ministerio de Vivienda y la Comunidad Valenciana para, en el marco del convenio de 2009 a 2012, llevar a cabo la financiación de ventanillas únicas como un instrumento de gestión y de colaboración en esta materia. Se establecía un total de 2.420.000 euros, que fue lo que abonó el Ministerio de Vivienda en el año 2009, y en el año 2010 se amplió esa financiación con 835.000 euros adicionales, que fueron abonados por el ministerio en el ejercicio del año 2010 para cumplir el objetivo, que, como digo, era crear esas ventanillas únicas que facilitasen la tramitación y la gestión.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Campos, tiene la palabra.

El señor **CAMPOS ARTESEROS**: Empezando por las ayudas para daños en casas por incendios o catástrofes, lo curioso aquí es que el ministerio no se pregunte qué está pasando, porque ha habido incendios, ha habido catástrofes naturales, se tramitan solamente dieciocho expedientes que manda la Generalitat Valenciana al ministerio —menos mal que los mandará por e-mail y en digital— para, a continuación, decirle a la Generalitat que no son válidos. Mire usted, vuelvo a reiterar lo que acaba de decir la otra portavoz del Grupo Socialista, que un poco de caos sí significa, que o hay carencia de información o no funcionan bien los trámites. Que solamente haya dieciocho ya es cuestionable y genera

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 573

13 de mayo de 2014

Pág. 17

alguna duda, y que de esas dieciocho todas estén mal redactadas, alguna alerta tiene que suscitar en el ministerio. Creemos que sí se ha producido un daño, creemos que se tenía que haber dado mayor difusión, creemos además, aunque no sea de su competencia directa pero sí de la de su Gobierno, que son muchas las poblaciones que no han recibido aún ni un euro después de haber sufrido graves catástrofes naturales e incendios. Pero no solamente estoy hablando de 2013, estoy hablando de años anteriores, tanto en la provincia de Alicante como en la provincia de Valencia, especialmente en estas dos provincias, así como en la frontera con Castellón.

En cuanto a la ventanilla única, lo curioso es que le Generalitat Valenciana, en el primer convenio al que hace usted mención, el de 2009, anunció muchas ventanillas únicas, no hizo ninguna y tardó un par de años en hacer tres solamente, una en cada provincia. Quien conozca la provincia de Alicante entenderá que con un núcleo de población en la capital de 300.000 habitantes y 1.800.000 habitantes en la provincia, el hecho de que esté ubicada solo en la capital de la provincia no ayuda mucho. En el caso de Valencia podemos decir lo mismo. Y si además ustedes no hacen ninguna red de transporte en la provincia que conecte la capital con otros puntos, entonces este problema es más grave, si cabe, porque el que pide determinadas ayudas es que lo está pasando mal, y que tengas que ir a Alicante, que luego en el papel falte no sé qué, tener que volver otra vez, traer otra vez la nota simple, que, por cierto, hay que pagar, eso no es precisamente facilitar las cosas, sino todo lo contrario.

Pero permítame que le diga que en la pregunta se le formulaban más cosas. Yo quiero ahondar en lo que se ha dicho. No entendemos que se haya hecho un recorte en las ayudas como el que ha habido en la Comunidad Valenciana, especialmente en las ayudas de subsidiación, que evidentemente se corresponden con ese recorte y tijeretazo con carácter retroactivo, pero incluso en ayudas ordinarias. Y ya que está hoy aquí, aprovecho para que solicitarle que lo que hay en el plan se cumpla, porque la cola de las personas que no han cobrado ninguna de las ayudas del Plan de vivienda porque la Generalitat no les paga es larga. Hay casos dramáticos, como aquel en el que el banco ha adelantado el dinero de la ayuda de la VPO y el solicitante pide ahora al banco que por favor le dé una dación en pago porque es incapaz de abonar lo que tiene que abonar, y el banco le responde que primero pague lo que le han adelantado de la ayuda a la vivienda de la Generalitat o no le dan la dación en pago. Evidentemente, esto es dramático. Creo que hay que garantizar el principio de igualdad de oportunidades a todos los ciudadanos en todo el territorio y, como mínimo, habría que ser más exhaustivos en la información. Ustedes han eliminado información detallada sobre cumplimiento de objetivos en las comunidades autónomas y ahora ya no sabemos siquiera si cumplen, porque al menos antes sabíamos que no cumplían sus competencias, pero ahora ya ni eso. No sé si ustedes estarán tranquilos desconociendo si hay igualdad de oportunidades entre todos los españoles, y especialmente en la Comunidad Valenciana, con una Generalitat en quiebra por su más que demostrado despilfarro y presunta —digo solamente presunta— corrupción. Usted solamente me ha respondido al tema de la ventanilla única, pero no a todo lo que se refiere a la difusión del plan, a cómo se están canalizando las peticiones.

Le pedimos que actúen. Estamos en una coyuntura muy difícil, más, si cabe, en la Comunidad Valenciana, donde, por datos que son evidentes, sobrepasamos el paro juvenil con creces, donde sobrepasamos el paro con creces de la media nacional. Esta circunstancia está teniendo una clara repercusión desfavorable en una comunidad en la que además, si sumamos el alto precio que tenía la vivienda antes, el resultado son más desahucios, más situaciones de exclusión de los ciudadanos, y estamos hablando de familias con hijos, en muchos casos. Por tanto, ustedes, en lugar de recortar, lo que deberían haber hecho es una política en sentido totalmente contrario.

Tengo aquí la respuesta a la otra pregunta, a la de los datos de ejecución del Plan de vivienda, y es evidente que ustedes van reduciendo las ayudas de subsidiación hasta dejarlas en la mínima expresión. También tengo que decir que se han eliminado ayudas a la rehabilitación —cero—, el programa de ayuda a inquilinos —cero—, y justo cuando más ayuda necesita la gente, más recortes hacemos. Le pedimos que corrijan esa política.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Catalá, tiene la palabra.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA** (Catalá Polo): Según el tenor literal de las dos preguntas que estamos acumulando, creía que tenía la obligación de responder al protocolo firmado en el año 2010 entre el Estado y la Generalitat para la financiación de ayudas en materia de viviendas dedicadas a la reparación de daños causados por incendios forestales en la Comunidad Valenciana en ese momento y, en la segunda pregunta, sobre el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 573

13 de mayo de 2014

Pág. 18

convenio para la subvención de ventanilla única, registro de demandantes y programas de difusión. Eso es lo que hemos intentado contestar, no había ningún ánimo de dejar de entrar en muchas más cuestiones, como su señoría planteaba, porque no tengo ningún inconveniente, pero yo entendía que el tener literal de las preguntas estaba asociado a las respuestas que le he dado. Por eso la respuesta tiene que ver con la gestión que se hizo en el año 2010 de las consecuencias de los incendios y de los temporales de viento y granizo de aquel año, que es lo que trataba de resolver la orden ministerial en aquel momento, y con cargo a esa orden ministerial hubo las solicitudes que hubo, las que se presentaron por los ciudadanos, dieciocho, y fue el órgano gestor de la Comunidad Valenciana, según certificado que emitió el 15 de diciembre de 2010, el que denegó esas solicitudes porque no concurrían los requisitos. En los años sucesivos no ha habido ningún marco normativo para generar un nuevo modelo de ayudas ni con incendios ni con otro tipo de circunstancias climatológicas. Por lo tanto, señorías, no hemos podido gestionar lo que no ha contado con un marco normativo ni en el año 2010 ni en el año 2011; o sea que los Gobiernos anteriores tampoco crearon un marco para llevarlo a cabo.

En el caso del convenio del plan 2009-2013, le he dado dos datos de cómo se constituyeron y transfirieron créditos, se tomó la decisión en aquel momento de hacer la asignación por territorios. Estoy totalmente de acuerdo con su señoría en que hay que facilitar la información y la gestión a los ciudadanos, y para eso la colaboración entre las administraciones públicas es fundamental. Llevamos muchos años, casi me atrevería a decir que décadas, hablando de ventanillas únicas como modelo de colaboración en última instancia para hacer lo que tenemos que hacer, que es facilitarles las cosas a los ciudadanos para acceder a las prestaciones públicas.

También es verdad que, una vez puesto en marcha ese modelo, también creemos que es muy necesario hacer una reflexión desde el punto de vista de la Administración del Estado —y se está haciendo a través de distintos instrumentos normativos, como la reforma de la Ley de Bases del Régimen Local— sobre cuáles son las competencias propias y las competencias impropias, porque a veces hablamos de las comunidades autónomas y de los ayuntamientos, pero también del Estado. Yo no sé si el Estado tiene que financiar y promover la creación de ventanillas únicas más allá de un marco institucional, pero esas ventanillas están ya creadas de facto. En los ayuntamientos, en las comunidades autónomas, hay oficinas de gestión, hay oficinas de atención al ciudadano, y por lo tanto yo creo que lo que buscamos, que es crear un modelo de colaboración administrativa para que los ciudadanos tengan la información que necesitan, ya existe en las comunidades autónomas, ya existe en los ayuntamientos, es un mecanismo que ya existe en nuestras administraciones públicas.

En cuanto a alguna consideración que hacía su señoría sobre cómo están funcionando las ayudas de vivienda, yo creo que es verdad que el Plan de vivienda 2009-2012 tuvo un desenfoque absoluto porque intentó resolver unos problemas con unos instrumentos muy inadecuados. El plan 2009-2012 siguió alimentando la adquisición de vivienda, cuando yo creo que los tiempos estaban poniendo de manifiesto que no era eso lo que había que hacer, seguía promoviendo la transformación de suelo con un objetivo especulativo, seguía generando inflación del precio de suelo y vivienda, seguía generando un grave desequilibrio entre el *stock* de viviendas nuevas y sin vender. Yo creo que ahí hubo un desenfoque absoluto y no hubo una corrección en ese momento de lo que se debería haber hecho. Sin embargo, lo que estamos haciendo ahora es reordenar totalmente las ayudas públicas, algo verdaderamente necesario, que no es seguir ayudando a que la gente se compre viviendas cuando existe un *stock* de vivienda altísimo, cuando el precio de la vivienda ha caído de manera muy relevante en nuestro país en los últimos años. Por lo tanto, los dos decretos-leyes que antes he mencionado, el Decreto Ley 6/2012 y el Decreto Ley 27/2012, han ayudado a contener la situación de grave necesidad de los ciudadanos, han conseguido que disminuyan notablemente los lanzamientos y los desahucios, han permitido la suspensión por un plazo de dos años de los lanzamientos en ejecuciones hipotecarias de familias con especial necesidad, ha creado un Fondo social de viviendas. Hemos trabajado en la solución de ese problema tan relevante en la sociedad española que era la pérdida de la vivienda y estamos trabajando también en la creación de ayudas adecuadas a las demandas del mercado inmobiliario actual. No se trata de seguir promoviendo y facilitando que los ciudadanos sigan hipotecándose para la adquisición de vivienda cuando no tienen capacidad económica para ello. Para el que la tenga, por supuesto, es una opción siempre personal, pero las ayudas públicas tienen que estar más orientadas, como les decía, a la rehabilitación y al alquiler, y en eso es en lo que estamos trabajando.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 573

13 de mayo de 2014

Pág. 19

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, que concluye con esta pregunta su trabajo en la Comisión en el día de hoy. Le agradecemos muchísimo su presencia, le despedimos y damos la bienvenida al nuevo compareciente, que responderá a las preguntas formuladas.

— **DE LOS DIPUTADOS DON HERICK MANUEL CAMPOS ARTESEROS Y DON JOAQUÍN FRANCISCO PUIG FERRER Y DE LAS DIPUTADAS DOÑA SUSANA ROS MARTÍNEZ Y DOÑA INMACULADA RODRÍGUEZ-PIÑERO FERNÁNDEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE CAMBIO DEL ANCHO DE VÍA EN EL TRAMO TARRAGONA-CASTELLÓ DEL CORREDOR MEDITERRÁNEO (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/045068). (Número de expediente 181/001778).**

— **DE LOS DIPUTADOS DON HERICK MANUEL CAMPOS ARTESEROS Y DON JOAQUÍN FRANCISCO PUIG FERRER, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE INVERSIONES EN EL CONVENIO CON EL ADIF PARA LA ADMINISTRACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TITULARIDAD DEL ESTADO EN LA COMUNITAT VALENCIANA EN EL AÑO 2013 (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/042759). (Número de expediente 181/001784).**

El señor **PRESIDENTE**: Está con nosotros el secretario general de Infraestructuras, don Manuel Niño, que va a responder a las preguntas que figuran en el orden del día como 21.º y 22.º, que se van a formular y responder acumuladamente. Para formularlas, tiene la palabra el diputado Herick Manuel Campos Arteseros.

El señor **CAMPOS ARTESEROS**: Doy por formuladas las preguntas.

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

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Permítanme, en primer lugar, expresar mi más sentido pésame por el fallecimiento ayer de la presidenta de la Diputación de León, a la que tuve la oportunidad de tratar varias veces dentro del cometido de las funciones de la secretaría general.

En primer lugar, voy a dar respuesta a la pregunta sobre el cambio de ancho de vía en el tramo Tarragona-Castelló dentro del corredor del Mediterráneo. No sé si el señor diputado tiene la respuesta por escrito, supongo que la conoce, pero quiero hacer algunas reflexiones con respecto al corredor del Mediterráneo.

Como saben, el corredor del Mediterráneo es una de las prioridades del Grupo Fomento para esta legislatura. Su señoría sabe la importancia socioeconómica que tiene este corredor, pero voy a dar algunos datos. El fundamental es que genera casi la mitad del tráfico total de mercancías en España y representa también una zona clave para el desarrollo de las actividades logísticas y empresariales, tanto a nivel nacional como a nivel internacional. Además, está incluido, como saben sus señorías, en la Red básica transeuropea de transportes, y por esta razón consideramos fundamental la implantación progresiva del ancho estándar UIC en el corredor ferroviario del Mediterráneo, comenzando, lógicamente, de norte a sur, por el trayecto que discurre entre Barcelona, la Comunidad Valenciana y Murcia, y por supuesto continuando con el resto de las comunidades autónomas hasta la Comunidad andaluza, en Algeciras y Sevilla.

A este respecto quiero indicar que en los presupuestos del año 2014 se han destinado diversas partidas, desde la frontera francesa hasta la Comunidad Autónoma andaluza, para llegar en una primera fase a Almassafes, que es el objetivo del ministerio, y en una segunda fase a Murcia y Cartagena. Con este fin, hemos dedicado al corredor del Mediterráneo 1.005 millones de euros; para el capítulo de adaptación al ancho UIC, lo que se conoce como tercer carril, 306,1 millones de euros; a la nueva línea de alta velocidad, 606,3 millones de euros, y a otras actuaciones, 93,1 millones de euros. Entre estas actuaciones, que se han definido como otras, están el acceso al puerto de Barcelona, la mejora del corredor entre Antequera y Algeciras, etcétera.

Como su señoría es de la Comunidad Valenciana, permítame que le indique algunos datos de la Comunidad Valenciana. Concretamente son 232 millones de euros los que se destinan al corredor del Mediterráneo en la Comunidad Valenciana; de ellos, 148 millones a la adaptación al ancho internacional, y para nuevas líneas, 84 millones, fundamentalmente para continuar con el AVE a la Región de Murcia. En

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 573

13 de mayo de 2014

Pág. 20

cuanto a licitaciones y adjudicaciones con respecto a la implantación del cambio de ancho, en los años 2012 y 2013 hemos licitado contratos por valor de 570,2 millones de euros. Si unimos aquellas cantidades que se gestionan directamente a través de ADIF, que son 283,3 millones de euros, tendríamos un importe total de 853,3 millones de euros. Si incluimos la gestión directa que realiza ADIF, hemos adjudicado contratos por valor de 689,7 millones de euros. Esto da prueba del esfuerzo que está haciendo el Gobierno en el corredor del Mediterráneo.

Por otra parte, quiero indicar algunos datos concretos referidos a las últimas adjudicaciones. Concretamente el pasado 28 de marzo se adjudicaron en el Consejo de ADIF dos contratos de suministro de materiales polivalentes para ancho mixto entre Valencia y Vandellós y entre Vilaseca y Castellbisbal, y el pasado 25 de abril —es decir, recientemente— se han adjudicado los contratos de montaje de vía entre Vandellós y Tarragona.

Por lo que se refiere a las actuaciones de nuevas líneas, a lo largo de esta legislatura se han adjudicado obras entre Barcelona y Figueras por valor de 50 millones de euros, y entre Vandellós y Tarragona, por valor de 115,6 millones de euros, que permiten acondicionar este tramo de nuevo trazado. Y finalmente, por lo que se refiere al itinerario entre Monforte del Cid y Murcia, el contrato para las instalaciones de seguridad y comunicación es de 188,5 millones de euros, ya se han licitado las obras y están pendientes de adjudicación; se han adjudicado trabajos en la catenaria en febrero de 2014 por un importe de 18,3 millones de euros; y el pasado mes de abril se ha firmado el contrato para el transporte y suministro de traviesas por valor de 33,5 millones de euros.

Por lo que se refiere al tramo que en las últimas semanas ha levantado una cierta expectación reflejada por algún partido político, el tramo entre Tarragona y Castellón, sí quiero indicar que inicialmente en la presentación que se hizo a finales de 2012, que hizo la ministra en Castellón y a la que acompañé, sobre el corredor del Mediterráneo se contemplaba doble vía de ancho estándar entre Tarragona y Castellón, de tal forma que el tráfico en ancho convencional o ancho ibérico se iba a desarrollar por Sagunto-Teruel-Zaragoza. Posteriormente, tanto los centros de producción como los operadores ferroviarios han solicitado que hubiese una transición decidida pero pausada para poder adaptar los equipos de material rodante y sus instalaciones y la logística. Como dato importante, quiero indicar que se aceptó una proposición no de ley el pasado 11 de marzo del año 2014, por la que el Gobierno se comprometía a analizar las distintas oportunidades para hacer compatible los dos anchos. Ese análisis ya se ha hecho y se ha decidido que sean compatibles los dos anchos. ¿De qué forma? Pues entre Castellón y el nudo de Vilaseca se implantará una vía con un ancho estándar y otra vía con ancho mixto o tercer carril, de modo que todas las circulaciones y mercancías puedan aprovechar los dos anchos. Y entre el nudo de Villaseca y la estación de Camp de Tarragona, de alta velocidad, solo habrá ancho estándar destinado a la circulación de viajeros, puesto que las mercancías en ancho estándar y ancho ibérico utilizarán la vía convencional y circularán por Tarragona, Sant Vicenç de Calders, Vilafranca, Martorell y Castellbisbal. Esta implantación no va a requerir ningún retraso en la ejecución actual de las obras ni va a requerir la anulación de adjudicaciones realizadas, y por tanto no se va a retrasar la ejecución normal de los contratos. Ello se consigue gracias a la implantación de una placa que está ya homologada por parte de ADIF que permitirá que puedan existir los tres carriles. En conclusión, y por lo que se refiere a la primera pregunta, le puedo garantizar nuestro impulso y la compatibilidad de los dos anchos.

Por lo que se refiere a la segunda pregunta que me ha formulado, relativa al convenio de ADIF para la administración de infraestructuras, sí quiero indicar que en la Comunidad Autónoma Valenciana trabajan por parte de ADIF más de mil personas, que las obras se ejecutan de acuerdo con los convenios que realiza el Ministerio de Fomento con ADIF y que la cantidad que ha sido asignadas en el año 2013 y la equivalente en 2012, con IVA, es del orden de entre 44 millones de euros en 2013 y 48 millones en 2012; y ello es independiente de la dotación de nuevas infraestructuras ferroviarias que conoce su señoría que se han realizado en la Comunidad Valenciana.

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

El señor **CAMPOS ARTESEROS**: Empecemos por el corredor. Y voy a empezar haciendo un resumen de lo que le voy a decir a continuación. La conclusión que sacamos de las respuestas y de la realidad es que su gestión sobre el corredor del Mediterráneo se define en retrasos, chapuzas y demagogia. Retrasos, porque son evidentes, no cumplimos ninguno de los plazos que había marcados para realizar la obra; chapuzas, porque se intenta hacer un apaño porque Ford Almussafes ha dicho que se pone en peligro toda una planta que está funcionando no a pleno rendimiento, pero que está incrementando inversión y

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 573

13 de mayo de 2014

Pág. 21

contratación de trabajo, por los retrasos que ustedes ordenan desde diciembre de 2011 y que empantanar todas las actuaciones, y ahora intentan arreglarlo de prisa y corriendo con chapuzas; y demagogia, porque nos anuncia gran cantidad de licitaciones —y no lo digo por usted, que seguro que tiene toda la voluntad y hace todo el esfuerzo para que esto salga adelante—, pero yo me remito a la realidad, y aquí hay otro compañero que también es de Tarragona. Me gustaría darle la razón porque yo quiero que funcione el corredor, ¿cómo no va a querer el Partido Socialista que funcione el corredor, si hemos luchado en el Parlamento Europeo y en Europa para que sea financiado! ¡Cómo no lo vamos a querer, si lo hemos marcado como prioritario! Ahora bien, de lo que no vamos a ser cómplices es de retrasos, chapuzas y demagogias. Ahora allí lo que hay son traviesas en un lateral de la plataforma, hay tramos en los que está el palo de la catenaria, pero allí no hay nadie, ya no hay ni un albañil ahí para que no se denuncie el abandono de obra. Vaya usted al Nudo de La Encina. Por eso le he pedido un informe detallado sobre una contestación que me da de millones y millones de euros en el Nudo de La Encina. Como no esté pagando lo de ejercicios anteriores, no lo entiendo, porque le digo yo que allí hace un año que no pisa nadie, y esa plataforma estaba concluida en diciembre de 2011. Por tanto, no sé si es que algún funcionario se ha equivocado en las respuestas o esto lo revisa alguien después, porque me acaba de decir que se han invertido 232 millones en el corredor mediterráneo y usted mismo me responde, en respuesta parlamentaria, que 216, con una ejecución del 113%. Usted me dice que si me he leído las preguntas, y sí, claro que me he leído las preguntas y también los Presupuestos Generales del Estado. Me voy a los Presupuestos Generales del Estado y en el batiburrillo ese que hacen en mi provincia, donde a veces meten la alta velocidad como corredor y otras veces ponen el corredor aparte —también es verdad que porque confluyen a veces en el mismo tramo—, sin contar la partida de alta velocidad del año pasado, me salen 301 millones de euros. Si sumo la alta velocidad, dato que usted sí me da en su respuesta sobre el corredor, son 356 millones de euros; pero usted me contesta que 216 millones y pone el 113% de ejecución. Mire usted, pues será el 113% sobre el presupuesto real que ustedes han ocultado a la opinión pública, porque es la única manera de entenderlo. Es un dato que nos gustaría que fuera cierto y que se invirtiera cada vez más en el corredor mediterráneo.

Quiero insistirle también en lo que le han dicho los técnicos de ADIF, ya veremos a ver si lo firma algún técnico de ADIF, después de muchas cosas que estamos viendo, porque no están garantizadas determinadas cosas en ese tramo. Ahora mismo lo que se sabe es que el transporte que circulaba por ancho ibérico tiene un problema porque de repente no va a poder pasar por allí. No sabemos a qué velocidad —no hace falta que vayan a mucha velocidad los trenes de mercancías—, por esa misma línea se va a utilizar para otras cosas y no sabemos la velocidad ni qué sistemas de seguridad va a haber, etcétera. Los técnicos preguntan: ¿ustedes qué están haciendo? Eso es lo que les están diciendo ahora mismo. Y ustedes tiran para adelante. ¿Por qué? Porque como llevan mucho retraso, quieren acelerar ahora las cosas, pero todo esto lo que hace es poner en peligro el funcionamiento de lo que debería ser esta línea.

Tengo que decirle que es un error político y económico lo que están haciendo con el corredor, un error. Usted decía que algún partido político está metiendo presión. No, es la sociedad, es que se lo están diciendo los empresarios, es que hay un informe de hace una semana del puerto de Alicante que dice que se están perdiendo millones de euros por no hacer la obra en tiempo y forma. Ahora mismo estamos perdiendo opciones reales, estamos perdiendo competitividad a medio y largo plazo y, por tanto, estamos perdiendo empleo. El único responsable, evidentemente, es el Partido Popular. Y sobre la gestión de los fondos europeos, esperemos que no pongamos en peligro lo que consiguieron los anteriores Gobiernos para financiar esta obra.

¿Qué pedimos? Lo que proponemos en una iniciativa que debatiremos posteriormente y que esperemos que apoye el Partido Popular. Pedimos coherencia, la misma que tiene el Partido Socialista, que dice lo mismo en Alicante, en una declaración firmada por dirigentes del Partido Socialista de muchas comunidades autónomas, que lo que decimos aquí; mientras que ustedes ayer decían una cosa en la prensa, luego publican otra, luego aquí se vota otra cosa... Conclusión: una gran infraestructura, no de la Comunidad Valenciana sino de España, queda pendiente. Queremos que ese tercer carril sea una solución temporal, que se quite donde haya realmente nudos de comunicación —nudos, que no nodos—, que son muchos, especialmente en este tramo por el que preguntaba; que en ningún caso se queden en zonas de núcleos urbanos, y que sobre todo se mire lo que va a pasar con las zonas logísticas. En este tramo, como la Generalitat no tiene dinero para hacer nada, podemos tener un corredor tarde y mal y donde encima no pueda parar porque no hay zonas logísticas. Queremos que se cumplan los plazos que dijo la ministra. Yo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 573

13 de mayo de 2014

Pág. 22

también me he leído el papel de diciembre de 2012 y está todo igual; alguna publicación en el BOE de la licitación, pero en la práctica está igual que estaba. Queremos que en 2015 los trenes de mercancías circulen por ancho internacional desde Valencia hasta la frontera francesa y en 2016 lo hagan desde Alicante, Elche y Murcia, y que en esas mismas fechas lo puedan hacer los trenes de viajeros de alta velocidad, asegurando una conexión de Alicante, Elche, Valencia y Castellón entre sí y con Barcelona de trenes de alta velocidad. Simplemente queremos que se trabaje de forma seria y rigurosa.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Niño, tiene la palabra para su turno final.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Brevemente. Yo no le voy a indicar, porque usted lo sabe, lo que había en el corredor del Mediterráneo cuando tomó posesión la ministra de Fomento; no había nada relativo al tercer carril. Le he dado los datos de lo que hemos licitado y lo que hemos adjudicado, y nuestro compromiso, el que se indicó en 2012 cuando se presentó el corredor del Mediterráneo. Con Ford Almussafes hemos tenido diversas reuniones; ellos tienen muy claro que podrán circular en los dos anchos, y eso es lo importante.

Sobre el nudo de La Encina y las inversiones, hemos conseguido que finalmente el AVE llegue a Alicante, y parte de la inversión está en el AVE a Alicante. En cuanto a los datos de ejecución, le remito a que observe lo que figura en los presupuestos de ADIF, y sobre los presupuestos de ADIF, tanto de lo ejecutado y de lo que vea en el presupuesto, es sobre lo que hemos hecho el porcentaje. Respecto a las dudas que le puede causar el tercer carril, simplemente le digo que son los técnicos los que tienen que opinar; yo siempre he tenido un gran respeto —también me considero técnico— a lo que ellos indican. También le digo también que hay varios tramos que tienen tercer carril. El primero que se construyó fue entre Tardienta y Huesca, y en la legislatura anterior se construyó entre El Papiol-Mollet y entre Girona y Figueras. Y le puedo garantizar que no se van a perder fondos europeos.

— **DE LOS DIPUTADOS DON HERICK MANUEL CAMPOS ARTESEROS, DON FEDERICO BUYOLO GARCÍA, DON GABRIEL ECHÁVARRI FERNÁNDEZ, DON JOAQUÍN FRANCISCO PUIG FERRER Y DE LA DIPUTADA DOÑA PATRICIA BLANQUER ALCARAZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE INVERSIONES EN 2013 EN LA LÍNEA XÁTIVA-ALCOI EN LA PROVINCIA DE ALICANTE (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/044056). (Número de expediente 181/001800).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta, la que figura en el orden del día con el número 23º, que formula la diputada doña Patricia Blanquer Alcaraz. Dispone de cinco minutos que puede repartir a su conveniencia.

La señora **BLANQUER ALCARAZ**: Hoy, en menos de un año, preguntamos en esta Comisión de Fomento por segunda vez sobre el tren Alcoi-Xàtiva. El motivo es que el Gobierno no ha tenido a bien contestar en plazo a las preguntas que hacemos sobre las actuaciones presupuestadas y realizadas durante 2013 en esta línea. Por tanto, tenemos que convertir en orales preguntas escritas, ante el silencio y la parálisis del Gobierno. En septiembre lo hicimos ante la no respuesta a la pregunta de cuáles eran sus intenciones sobre las actuaciones a llevar a cabo en la línea Alcoi-Xàtiva, y lo hacemos ahora al no responder en plazo a qué se ha destinado la cantidad presupuestada en 2013.

Con posterioridad a nuestra reclamación hemos recibido una respuesta que no nos satisface ni por su contenido ni por la inactividad que demuestran. Nos vuelven a indicar que con fecha 14 de julio de 2009 se firmó un protocolo de colaboración entre la Generalitat Valenciana y el ministerio. Se firmó para promover el acondicionamiento y la posterior transferencia a la Generalitat Valenciana de la línea de ferrocarril Xàtiva-Alcoi, que actualmente forma parte de la red ferroviaria de titularidad estatal, gestión realizada por el anterior Gobierno socialista y a la que hacen referencia cada vez que les preguntamos.

Pero ustedes llevan dos años y medio en el Gobierno, y queremos saber qué están haciendo por modernizar la línea, por asegurarle un futuro. Desde luego, la herencia en este tema de sus dos años y medio de gestión es prácticamente nula.

Nos confirman que se presupuestó 100.000 euros en 2013, pero la incógnita es: ¿para qué? ¿Qué pretendían hacer con esta cantidad, y qué han hecho? Espero que en su intervención y en su respuesta así lo justifique. Se trata de una insignificancia presupuestaria que se ha reducido a inversión cero y que solo demuestra que presupuestan con la única intención de acallar voces.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 573

13 de mayo de 2014

Pág. 23

No olviden que esta línea fue pionera en su construcción, imagen fiel de un pueblo emprendedor, valiente, que sabe sobreponerse ante las dificultades geográficas. Con el tiempo y la falta de inversión ante otras prioridades, la línea ha quedado desfasada. Pero a pesar de ello continúa siendo utilizada, y si no se utiliza más es por la inadecuación de horarios y la falta de promoción.

Recientemente se están llevando a cabo acciones promocionales a iniciativa de los alcaldes de la zona, conjuntamente con Renfe, aprovechando las fiestas de interés de la zona. Es pronto para valorar una iniciativa tan reciente y tan poco asentada, pero por lo menos se demuestra en especial interés por que no desaparezca una línea. Pero no es suficiente, no lo es.

Les pedimos que presupuesten lo necesario para modernizar esta línea, y que así pueda tener un futuro, que no presupuesten con la estrategia de dilatar en el tiempo su agonía. En septiembre de 2013 nos dijeron que había que actualizar el proyecto de modernización, y que además pretendían convocar la comisión de seguimiento del protocolo entre la Generalitat y el ministerio, una reunión que en 2013 no se produjo. Hace unos meses, tenemos constancia de que se reunió con los alcaldes de la zona y les transmitió que de manera inminente esta reunión iba a celebrarse. Pero a fecha de hoy no hemos tenido conocimiento de que esta comisión se haya reunido y de que haya habido algún avance al respecto.

Por tanto, ¿qué interés o qué capacidad de gestión puede demostrar su Gobierno si en dos años y medio ni siquiera han sido capaces de convocar una comisión cuyos miembros forman parte de Gobiernos del mismo signo político? Desde luego, la Generalitat parece no tener interés alguno. El Gobierno de la Comunidad Valenciana está paralizado y ausente. Seguro que usted está teniendo todo el interés por celebrar esta comisión, pero lo que se nos demuestra es que el Partido Popular en la Comunidad Valenciana está siendo un obstáculo para el progreso y avance de nuestro territorio. Pero también es cierto que el cambio de Gobierno en Madrid solo ha servido para hacer más evidente esta parálisis.

En su respuesta, les pido que no me hagan alusión a la inversión autonómica realizada en la estación de Albaida, porque lo he visitado y parece responder más a intereses de índole urbanística que de otro tipo; desde luego, esa es la impresión que uno tiene cuando la visita. Así no consiguen salvaguardar el futuro de la línea, pues lo más importante es invertir en las infraestructuras ferroviarias, que es lo que no están haciendo.

En diciembre, un viernes, fui a la estación de Alcoi a verificar el grado de utilización del tren, y me quedé gratamente sorprendida. Esta línea es utilizada más de lo que parece y de lo que algunos dicen y hacen creer. A mí me gustaría que vieran esta foto; es una foto que hice de una estación de un tren. Díganme ustedes si esta estación tiene un aspecto de una estación muerta y en desuso. Es una estación a la que llega una línea, un tren en el que vale la pena invertir, vale la pena invertir en esta línea. Así que lo que les pedimos es que inviertan.

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

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Inicialmente ha hecho alusión al retraso en la respuesta a las preguntas escritas, y quiero decirle que nos ha sorprendido que en los últimos meses ha habido un aluvión de preguntas; evidentemente estamos en un Estado democrático, y nuestra obligación, como realmente estamos cumpliendo, es responderlas, pero lógicamente quiero justificar el presunto retraso, que no ha sido otro que para responder bien las preguntas hay que recopilar información, y la verdad es que nos ha sorprendido. Y además en mi secretaría general viso más del 50% de todas las preguntas, que en total creo que tenemos del orden de 10.000, luego calcule más o menos las preguntas. Simplemente es constatar la realidad.

El interés por parte del Ministerio de Fomento y del Gobierno por esta línea, yo creo que quedó patente el 28 de diciembre de 2012, como ya le anuncié en mi anterior comparecencia oral, en la que se declaró de servicio público la relación ferroviaria entre Valencia, Xátiva y Alcoi. Como ha dicho ya su señoría, existe un protocolo firmado en el año 2009, y efectivamente en mi última comparecencia en abril mostré mi disposición para convocar la reunión de la comisión de seguimiento, que le puedo decir que se convocará en las próximas semanas, a principios de junio. ¿Por qué no se ha convocado antes? Porque, como también anuncié en mi comparecencia, existía un proyecto redactado, que es en lo que estamos gastando las asignaciones presupuestarias que hay en el presupuesto del Estado, tanto la que había el año pasado como la que hay este año, y que estamos revisando el alcance del proyecto; también lo estamos actualizando, y nuestra intención es que en la reunión de la comisión de seguimiento con la Generalitat Valenciana podamos avanzar en el contenido del proyecto, y por qué no, optimizar el presupuesto. Como sabe, la intervención del ministerio se sitúa entre los puntos kilométricos 0 y 8 y

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 573

13 de mayo de 2014

Pág. 24

del 23,5 al 63,7, es decir que nosotros actuaremos en 48 kilómetros y la Generalitat actuará en 15 kilómetros, entre el punto kilométrico 8 y el 23,5.

Sí quiero indicar que independientemente de que todavía no se han licitado las obras que se incluían en el convenio, y creo que es importante señalarlo, dentro de las partidas asignadas al mantenimiento de la administración de la línea ferroviaria por parte de ADIF se están haciendo las labores habituales de mantenimiento preventivo y correctivo en la línea, dentro del plan de tratamiento que tiene ADIF para esta línea.

Le voy a dar algunos datos concretos de algunas inversiones que hemos hecho. En la estación de Xátiva hemos hecho una inversión de 250.000 euros destinada a la rehabilitación de 120 metros de vía; en Alcoi, la sustitución de desvíos en la vía de acceso, cuyos trabajos han sido finalizados recientemente en febrero de 2014. También hemos hecho la reparación de un estribo en un paso superior, en Cocentaina, por valor de 50.000 euros. También hemos hecho una revisión integral de sujeciones en diversos tramos por un importe de 120.000 euros. Estos trabajos han sido finalizados en el primer trimestre de 2014. Y también hemos hecho operaciones de siega y desbroce para prevención de incendios, por valor de 60.000 euros; algunos ya han comenzado, porque esta campaña de siega comienza en el mes de mayo, y continuarán en las próximas semanas.

En definitiva, quería transmitir dos mensajes. Por una parte, que en lo que se refiere a la administración de la infraestructura ferroviaria, que incluye las labores de mantenimiento y gestión de la circulación y la explotación de la misma, estamos destinando los recursos para mantener la línea en adecuadas condiciones de vialidad; y que nuestra intención es continuar en el desarrollo del protocolo, que como sabe su señoría, desde que se firmó no se ha celebrado ninguna reunión, con el fin de avanzar y establecer un calendario de acuerdo con las disponibilidades presupuestarias, tanto de la Generalitat Valenciana como la nuestra.

— DE LA DIPUTADA DOÑA LAURA CARMEN SEARA SOBRADO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE LICITACIONES DE LOS PROYECTOS CONSTRUCTIVOS Y DE TRAZADO DE LA A-76 (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/045336). (Número de expediente 181/001817).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta, que es la que figura en el orden del día como pregunta número 24.º, que formula la diputada doña Laura Seara Sobrado, a quien doy la palabra.

La señora **SEARA SOBRADO**: Yo no voy a hablar de la historia de la A-76 porque se la saben bien, pero sí hablaré esta mañana de su trazado. Tampoco voy a hablar del festival de declaraciones que vertió el Partido Popular en los últimos años de la gestión del Partido Socialista respecto a la tardanza en la declaración del impacto ambiental, dos años más de premio le ha caído a esta autovía por parte de este Gobierno. Una declaración que se formula el 14 de agosto de 2014, y el 8 de febrero se aprueba definitivamente el expediente de información pública y el estado en el que se encuentra.

La alternativa seleccionada cruza, entre otros, los ayuntamientos de Nogueira de Ramuin y A Peroxa, en la provincia de Ourense. Pero ha habido cambios en este trazado, y curiosamente estos dos ayuntamientos, gobernados por el Partido Popular, no se han enterado por el Gobierno de España, se han enterado —yo le hablaré más en concreto del Ayuntamiento de A Peroxa— por el Partido Socialista y por los concejales del Partido Socialista de que esta autovía pasa por su ayuntamiento. Me voy a referir, como le he dicho, a A Peroxa, que en el pleno municipal del 22 de octubre de 2013 dice textualmente que la autovía no pasa por A Peroxa, lo dice el propio alcalde; el portavoz del PSOE le rebate y le dice que sí, según el anuncio del «Boletín Oficial del Estado» del 14 de agosto. Y dice que no, que entra por Ribela. Hay otro pleno el 28 de noviembre en el que dice que tuvo conversaciones sobre este asunto con el actual presidente de la Comisión de Fomento, el señor Delgado, el cual le dijo que no se variaba el trazado y que no pasaba la autovía por el Ayuntamiento de A Peroxa. Esto está en las actas municipales del pleno municipal del Ayuntamiento de A Peroxa, no es un documento del Partido Socialista, se lo indico, es un documento municipal, del acta del pleno municipal, por eso insisto en ello.

La declaración se formula, como decimos, el 14 de agosto de 2013. En esa fase de consultas previas —le hablo de 2013— a organismos consultados en el año 2006 —el anterior Gobierno, efectivamente—, tenemos constancia de que en ese momento A Peroxa no remite respuesta, informe alguno en relación con la documentación inicial, aunque sí lo hace cuando el Gobierno lo saca a información pública el 5 de septiembre de 2008, si hay un informe de este ayuntamiento. En ese año se añade una actualización de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 573

13 de mayo de 2014

Pág. 25

los elementos culturales del ámbito de actuación, algunos de los cuales se incluyen en el propio Ayuntamiento de A Peroxa, y se plantean nuevas alternativas en los dos tramos más conflictivos con el patrimonio en la propuesta anterior, sobre la afección destacada en el tramo del río Soldón, a lo que se responde que se desplazará 300 metros el tramo, tal y como indica la alegación presentada. Hubo modificaciones del trazado propuesto en el estudio informativo, por razones también de patrimonio cultural, después de varias reuniones entre la Xunta de Galicia y el propio Gobierno de España, en la zona de Montefurado, que es del término municipal de Quiroga, y en la zona de Os Peares, en el término de A Peroxa.

No le puedo leer todo lo que se ha dicho en las fases previas y en las diferentes adendas, porque no tengo tiempo. Lo que sí le puedo decir es que el 19 de agosto de 2011 el promotor elabora una adenda tercera en la que se da respuesta a varios aspectos comentados por Patrimonio, en un escrito del 13 de enero, entre los que se incluye que en el tramo Ourense-Siete habrá un desplazamiento de la traza de unos 80 metros hacia el río Miño para evitar la afección al castro de Croa de Santaballa, en el término municipal de A Peroxa.

Pero en definitiva la autovía sigue entrando hacia Ourense desde Monforte, con un puente que atraviesa el río Miño a la altura de Granxes, en el concello de A Peroxa, y continúa por su margen derecho hacia Coles. En el pleno del 27 de marzo el alcalde, y a instancias de nuevo del Partido Socialista, reconoce ya efectivamente que esta autovía sí pasa por su ayuntamiento. Insisto, cuando ya ha vencido la fase de alegaciones y la fase de información pública.

Pero el 28 de abril de este año (hace unos días), el Ministerio de Fomento emite una nota informativa que distribuye a través de la Subdelegación del Gobierno en Ourense. Y en esa nota faltan a la verdad. En el tramo de A Peroxa, Fomento ha elegido un trazado diferente que no ha sometido a alegaciones ni a información pública, eso se lo estoy diciendo yo. Habrá ciudadanos de zonas del concello afectadas y que están en este momento en absoluta indefensión. Lo que sí se somete a información pública en el año 2008 fueron ocho alternativas, y ninguna de ellas se corresponde con el trazado elegido ahora por Fomento, que es la que, según se puede comprobar en la publicación del estudio informativo del 14 de agosto de 2013, denominan alternativa 9, y que es una mezcla, señor secretario general, de las alternativas 2 y 4, que están aprobadas en su definitiva licitación, en su definitivo informe de impacto.

Por lo tanto, el trazado elegido no ha sido sometido a información pública. Esto es mentira, y esto no lo puede formular el Ministerio de Fomento, tal y como lo hizo en esa nota que, como digo, distribuyó —y termino, señor presidente— la Subdelegación del Gobierno en Ourense. Por lo tanto, yo hoy le pido que nos cuente la verdad. Primero, porque hay muchos vecinos afectados. Segundo, porque qué le vamos a decir los socialistas de esta autovía que hemos impulsado, que hemos defendido: ni un solo palo en la rueda, al revés de lo que hizo el Partido Popular, ni un solo palo en la rueda. Pero sí es verdad que no podemos dejar indefensas a estas personas. Y también es verdad que los tramos pueden continuar su curso, al tiempo que se puede abrir un espacio de alegaciones en este tramo, en este trazado, que es lo que nosotros pedimos.

Insisto, nos parece increíble que un alcalde del Partido Popular, que cualquier alcalde no tenga información de que una autovía de estas características pasa por su ayuntamiento hasta que se lo dice —en un pleno, insisto, le he leído actas de los plenos municipales— el Partido Socialista. Por lo tanto, creo que es el momento de arrojar luz sobre este disparate, y yo creo que nadie mejor que el Ministerio de Fomento en esta Comisión de Fomento, que es el sitio idóneo y adecuado, desde luego para el Partido Socialista.

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

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Como sabe, la autovía A-76, con un presupuesto estimado de 1.109 millones de euros y una longitud de 125 kilómetros, tiene como principal objetivo mejorar la comunicación de Galicia con la meseta norte. Esta nueva vía de alta capacidad, sin duda alguna va a suponer un importante avance en el corredor de la carretera N-120 en cuanto a distancia de recorrido, tiempos de desplazamiento, condiciones de comodidad y seguridad. Se trata, por tanto, de una actuación estratégica para el Ministerio de Fomento, y como tal ha sido incluida en el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI) por el Gobierno.

Ha hecho un repaso a la situación administrativa de este estudio informativo. Le quiero indicar cuál era la situación administrativa en diciembre de 2011. El estudio informativo llevaba en redacción más de seis años; la licitación del estudio informativo se hizo concretamente el 5 de julio de 2005, y la adjudicación del

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 573

13 de mayo de 2014

Pág. 26

estudio informativo el 22 de diciembre de 2005, es decir que habían transcurrido ya seis años desde que se hicieron los primeros pasos para llegar al periodo de información pública. El expediente del estudio informativo, por tanto, en diciembre de 2011 se encontraba pendiente de declaración de impacto ambiental, pendiente de declaración desde hacía más de tres años, ya que la remisión al Ministerio de Medio Ambiente para la obtención de la DIA se había efectuado el 16 de octubre de 2009.

Y tenía importantes problemas para la obtención de un informe ambiental favorable, debido a las importantes afecciones al parque natural de Serra da Enciña da Lastra. Conoce el terreno, con lo cual no le voy a dar ningún dato sobre la situación de este enclave natural. En definitiva, esta importante actuación para Galicia, tal y como la he reflejado al principio de mi intervención, se encontraba bloqueada y con un importante retraso acumulado.

A día de hoy, señoría, y en apenas dos años, un tiempo susceptible inferior al requerido para impulsar esta actuación en anteriores legislaturas, ¿qué hemos conseguido? Hemos logrado superar las dificultades ambientales que planteaba la solución recogida en el estudio informativo, hemos obtenido la declaración ambiental favorable para la actuación, hemos procedido a aprobar el expediente de información pública previamente al estudio, y durante el año 2014 quiero anunciar a sus señorías que tenemos previsto licitar la redacción de los proyectos constructivos de los primeros tramos de esta autovía en Ourense, el tramo A Veiga de Cascallá-O Barco de Valdeorras, que es el tramo este, y en León el tramo Villamartín de la Abadía-Requejo.

Quiero indicar a continuación algunos temas y qué hemos hecho para solucionar las dificultades técnicas con las que nos hemos encontrado para resolver la obtención de la declaración de impacto ambiental, que hubiera una declaración de impacto ambiental favorable. Para ello hemos revisado su trazado y hemos minimizado la afección al parque natural de Serra da Enciña la Lastra; nos hemos coordinado y hemos mantenido diversas reuniones con la Dirección Xeral de Conservación Da Natureza de la Xunta de Galicia; y durante los años 2012 y 2013 hemos mantenido diversas reuniones con el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente para conseguir una solución ambientalmente viable. De este modo hemos conseguido el pasado 24 de julio de 2013 la declaración de impacto ambiental, que es favorable y se ha publicado en el «Boletín Oficial del Estado» el 14 de agosto de 2013, la resolución aprobando el estudio informativo, resolución que ha efectuado la Secretaría de Estado de Medio Ambiente.

Una vez obtenida la DIA hemos aprobado el expediente de información pública y definitiva del estudio informativo, en diciembre de 2013, que se ha publicado en el boletín oficial del pasado 8 de febrero. Y hemos incluido una partida en los presupuestos para realizar la licitación de los contratos de asistencia técnica de los dos tramos a los que me he referido anteriormente.

Ahora voy a hacer referencia a la polémica que ha surgido en sus tramos Os Peares-Ourense-concello de A Peroxa. El trazado entre Os Peares y Ourense, he de indicarle que en el estudio informativo en todo momento la tramitación que hemos realizado la hemos hecho conforme a la legislación vigente, y que se han expuesto todas las alternativas en los ayuntamientos afectados, y que la aprobación se ha realizado de acuerdo con el análisis multicriterio que se efectúa en todos los estudios informativos, y que la solución aprobada, como suele ser habitual en estos estudios informativos, porque una cosa es la solución que se propuso en la información pública y otra cosa es que el estudio informativo se someten, y así está acordado por la jurisprudencia, a información pública todas las alternativas, aunque haya una determinada que se haya propuesto, la información pública y los trazados son de todas las alternativas que se han analizado en el estudio informativo; entre las alternativas estudiadas, la que se ha aprobado finalmente incluye una de las que en su momento se ha sometido a información pública, aunque no fuera la propuesta en su momento.

De tal forma que nosotros, cuando avancemos en la redacción de los proyectos en ese tramo, le puedo garantizar, como también ha ocurrido en algunos otros tramos, y tienen ejemplos aunque sean en alta velocidad en Ourense entre Ourense y Vigo, la denominada variante de Cerdedo, donde una vez que se ha avanzado en la redacción de los proyectos, ha sido necesaria una nueva información pública. Aquí no descartamos que, aunque en la redacción del proyecto existe la obligación de minimizar el impacto ambiental, pudiera haber una nueva información pública si ello fuera necesario. Porque nosotros ante todo, lo que quiere el ministerio es que la solución tenga la menor afección ambiental.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 573

13 de mayo de 2014

Pág. 27

- DE LA DIPUTADA DOÑA LAURA CARMEN SEARA SOBRADO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE LICITACIÓN Y EJECUCIÓN DEL PROYECTO DE LA ESTACIÓN INTERMODAL DE OURENSE (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/046028). (Número de expediente 181/001818).

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra la señora Seara.

La señora **SEARA SOBRADO**: Doy por formulada la pregunta, presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Niño, tiene la palabra.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): La pregunta se refiere a la previsión respecto a la licitación y ejecución del proyecto de la estación intermodal de Ourense. Permítame que comience mi intervención haciendo referencia, como no puede ser de otra forma, a las actuaciones que estamos llevando a cabo para que el AVE llegue a Ourense, porque yo creo que su señoría está de acuerdo conmigo en que lo que se diseña en cuanto a la estación de Ourense tendrá que ver con las previsiones de la llegada del AVE y con las actuaciones que se están llevando a cabo. Existe un compromiso claramente demostrado sobre la prioridad que tiene la llegada del AVE a Galicia, y le quiero poner como ejemplo las dotaciones en los Presupuestos Generales del Estado para el año 2014, donde existe una dotación para que llegue el ferrocarril a Galicia estimada en 848 millones de euros. Estos 848 millones de euros se desglosan: en alta velocidad 776 millones, y en la red convencional 6,2; mantenimiento y administración de la red, 43 millones; y obligaciones de servicio público de Renfe, 22 millones.

Durante los años 2012 y 2013 se han venido haciendo distintas actuaciones, como ha sido la dotación del presupuesto para el ferrocarril en Galicia, con un total de 1.947 millones entre los dos años, se han licitado contratos por un importe de 1.845, y se han adjudicado contratos por valor de 1.461 millones. La alta velocidad es la gran apuesta de este Gobierno, y lo es también en Galicia, donde se van a destinar 776 millones en los Presupuestos Generales del Estado. Las dos principales actuaciones van a ser el AVE a Galicia y el eje Atlántico-Santiago-Vigo.

Voy a dar algún dato sobre las situaciones del AVE a Galicia, indicando que entre los años 2012 y 2013 hemos licitado contratos, tanto de obras como de materiales, por valor de 928 millones de euros, y hemos adjudicado inversiones por más de 1.930 millones de euros. A este respecto quiero destacar el último hito importante, que es que el pasado mes de marzo hemos licitado contratos de las instalaciones de seguridad y comunicaciones entre Olmedo y Ourense por valor de 640,8 millones de euros. En los dos últimos años (2012 y 2013) hemos invertido más de 1.100 millones de euros.

Por lo que se refiere al tramo Ourense-Vigo por Cerdedo, quiero indicar que hemos sacado información pública el pasado 25 de diciembre, hemos hecho la información pública a la que me he referido anteriormente en mi anterior intervención para conseguir determinadas modificaciones que puedan legalizarse desde el punto de vista ambiental.

Por lo que se refiere a la llegada a Ourense, sí quiero indicar a su señoría que nosotros lo que queremos fundamentalmente es que exista un consenso entre todas las instituciones implicadas, y así quedó demostrado cuando en abril de 2013 la ministra, cuando presentó en la ciudad de Ourense cuáles eran los planes para la llegada del AVE a Ourense, indicó claramente que el consenso era un objetivo de este ministerio. Objetivo que, por cierto, no contemplaba el protocolo suscrito en el año 2011, en el que no estaba la Xunta de Galicia.

Sí quiero indicar también que desde que el Gobierno actual llegó en el año 2011 se han analizado las diferentes posibilidades de soterramiento, tanto desde el punto de vista técnico como financiero, y que fruto de ello ha sido indicar que el soterramiento que había sido propuesto, entre otros, por el Partido Popular, era técnicamente posible, pero en aras a la racionalidad económica no se consideraba pertinente. Y desde este punto de vista son las actuaciones fundamentales que hemos hecho para la llegada del AVE a Ourense.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra la señora Seara.

La señora **SEARA SOBRADO**: Estoy un poco perpleja, porque mi pregunta es tan clara, tan centrada en una estación que, como no le he escuchado al señor secretario general hablar de esta cuestión, qué quiere que le diga; como usted tiene réplica, espero que en esa segunda réplica usted haga referencia al

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 573

13 de mayo de 2014

Pág. 28

objeto de la pregunta. Sobre todo, porque si no lo hace, voy a pensar yo mal. Y pensaré yo mal, y que yo piense mal yo, a usted le importará un pepino, pero que piense mal toda la ciudad de Ourense, seguramente no le importará tan poco. Y además me ha contado una milonga.

Mire, es que yo me sé la película, es que yo me sé la historia de soterramiento sí, soterramiento no que ha mantenido el Partido Popular, sobre todo en la época de José Blanco como ministro de Fomento. Lo recuerdo perfectamente. Y recuerdo sus respuestas a mis preguntas cuando le preguntaba precisamente sobre la intención que tenía el Gobierno sobre la entrada del AVE en Ourense, si era por la variante exterior o era a través del soterramiento. Y estuvieron ustedes dos años contestándome, dos años, y tengo siete preguntas por escrito que estaban estudiándolo; porque hubo una primera en la que se le escapó que habían descartado el soterramiento, pero debieron de recibir una regañina. ¿Sabe por qué? Porque el Partido Popular, todo el Partido Popular de Ourense defendió el soterramiento el AVE y lo utilizó como arma arrojadiza con el anterior Gobierno, y lo prometió en campaña electoral. Y ahora ustedes acaban de sacar efectivamente a licitación y han optado por la variante exterior, que fue lo que siempre defendió el Partido Socialista. Y eso lo debería usted hoy decir aquí, y decir por qué dos años han estado decidiendo y mareando la perdiz sobre la entrada del AVE en Ourense, que eso es lo que no ha dicho, eso es lo que no ha dicho, ni eso ni el grado de ejecución de parte de las partidas presupuestarias.

Hasta el señor Feijóo, presidente de la Xunta de Galicia, dijo claramente: que Fomento parase la licitación por una discusión con el PP de Ourense sería una broma, y conviene no hacer bromas con esto. Que se adjudique y se licite; el resto son cuestiones incidentales. Si alguien quiere discutir por unos metros de AVE, yo no lo voy a hacer. Esto lo dijo el presidente de la Xunta de Galicia.

Y miren, Ourense el pasado domingo, en una encuesta dijo que no se creía que el AVE llegara en 2018. Yo tampoco, pero ojalá me equivoque. A mí no me cuadran ni los plazos ni los ritmos.

Pero vamos a hablar de la estación; de una estación de la que ustedes están diciendo que costará 68 millones de euros. No es cierto, son 14 millones de euros, y tengo además aquí efectivamente la memoria económica y lo que se refleja en el convenio, punto a punto (usos, usos lucrativos, usos de los ámbitos, equilibrio financiero, los traslados previstos, la ordenación de las vías, la estación intermodal y la propia ordenación urbana y la urbanización). Punto por punto, la estación costaría 14 millones de euros, más 24 millones de cubrimiento de las vías, efectivamente, que Ana Pastor ya dijo que esto era lo que lo encarecía. Pero nada de 68 millones de euros, como están diciendo. Y se montó una demagogia en torno al señor Norman Foster. Y sí, es un prestigio para una ciudad con la que el señor Norman Foster tiene una relación directa que un proyecto de estas características gane un concurso. Y efectivamente lo ganó. Y había tres proyectos, especialmente dos, pero sobre todo tres que se ajustaban a las necesidades de la ciudad, y por tanto eran perfectamente válidos. Y lógicamente, la ciudad de Ourense está satisfecha con la decisión del jurado, pero lo estaría igualmente si otros proyectos fueran los elegidos.

Pero fíjese también que la Xunta y la Diputación de Ourense y las administraciones gobernadas por el PP se negaron a hablar o a avanzar un metro en este proyecto. Y le quiero recordar que tanto la Xunta como la diputación fueron invitadas al jurado del concurso y no fueron. ¿Sabe por qué? Porque defendían el soterramiento de las vías del AVE, cosa que ustedes ya han descartado, afortunadamente; insisto, nosotros nos alegramos.

La señora Pastor hace poco anunció que Ourense tendrá una estación funcional, económica y viable. Ya nos explicará a qué se refiere con esto; estos adjetivos en la señora Pastor pueden ser cualquier cosa, yo me puedo imaginar cualquier cosa. A mí me gustaría saber a qué se refiere con esto.

Y mire, muy rápidamente: el proyecto ganador cumple todos los objetivos de la ciudad. Uno, garantiza la intermodalidad, que ustedes siempre también han defendido, al proyectar la futura estación de autobuses. Conecta dos barrios, que el señor Delgado conoce bien, dos barrios importantes, O Barrio da Ponte y O Barrio do Vinteún, que en este momento están sin conectar; y los conecta mediante una gran plaza que se va a convertir en un espacio urbano importantísimo. Se crea un potente espacio de relación peatonal también entre los dos barrios. Y la solución del tránsito entre la plaza superior y la zona inferior está muy bien resuelta, porque hay unas suaves pendientes que restablecen la antigua orografía de esta zona, y evitarían con ello el encajonamiento de la avenida de Marín y el famoso muro del que con tanto desconocimiento se habló también por parte de su ministerio.

Además de la solución peatonal, el proyecto crea un potente viario de 20 metros y cuatro carriles que se asocia como nueva conexión para el tráfico entre estos dos barrios, de que también les he hablado y que dará servicio a la estación. Finalmente, mantiene el edificio de la actual estación, tal y como exigía el ayuntamiento en el proyecto, y es una propuesta entendemos que moderna y vanguardista que, en su día,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 573

13 de mayo de 2014

Pág. 29

si ustedes no lo paralizan, sería una referencia arquitectónica en la ciudad. El señor Foster se presta a participar en este concurso, un arquitecto de fama internacional —insisto—, por una relación muy personal con esta ciudad. A nosotros, a todos los ourensanos y ourensanas, nos gustaría que no se paralizara y, sobre todo, que no se utilizaran datos perversos sobre su precio. Vuelvo a insistirle, por si no lo tiene, que estoy segura de que lo tiene, en que la memoria económica es muy clara, porque parte de esta obra se autofinancia, y usted sabe que se autofinancia por los convenios urbanísticos que se harán en torno a esta estación. Por tanto, yo le pregunto: ¿Vamos a tener que esperar otros dos años —igual que ha ocurrido con el soterramiento de las vías del AVE— para que ustedes sigan estudiando cuál es la mejor forma para poner en marcha la estación de Ourense? ¿Van ustedes a dejar que esta ciudad pierda una oportunidad de este calibre y de estas características? Le pregunto claramente cuál es su intención respecto a la estación intermodal del AVE en Ourense, a lo cual usted no me ha respondido en su primera intervención. **(Aplausos).**

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Señoría, lo que quiere el ministerio es que no ocurra en la estación de Ourense lo mismo que ha ocurrido en la de Vigo; es decir, que se hizo un concurso y ha quedado desierto. Queremos una solución para la estación de Ourense que sea, como efectivamente ha dicho la ministra, económicamente viable, que busque la intermodalidad, que integre todos los modos de transporte, incluyendo el autobús, y lo que es importante, ya lo he dicho en mi intervención, que busque el consenso con la Xunta, que no lo tenía.

Ha hecho referencia a unos números que usted tiene, pero le quiero indicar que la solución del señor Foster para lo que era el nuevo edificio, urbanización y cubrición de vías, estimaba un presupuesto de 80 millones de euros frente a la estimación de un poco más de 48 millones de euros que se establecía en el análisis que ha hecho el ayuntamiento sobre las plusvalías que se iban a generar. El protocolo que en su momento se suscribió hablaba, efectivamente, de que se pudieran financiar con las plusvalías el nuevo edificio, la urbanización y el cubrimiento de las vías, pero ignoraba algo que es importante, y es que la adaptación de la playa de vías y el traslado de las instalaciones de mercancías y talleres que son necesarias precisamente para obtener esas plusvalías, alguien las tiene que costear. La estimación que nosotros tenemos es que el traslado de las instalaciones y la nueva playa de vías tiene un presupuesto de 83 millones de euros. En definitiva, lo que quiere el ministerio para la ciudad de Ourense es lo mismo que para el resto de las ciudades de Galicia y de España, realizar una estación que sea económicamente viable, que respete la intermodalidad, que integre la estación de autobuses y, sobre todo, el consenso entre todas las administraciones, incluyendo la Xunta.

— **DEL DIPUTADO DON LUÍS TUDANCA FERNÁNDEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE MANTENIMIENTO DEL AÑO 2015 PARA LA LLEGADA DE LA ALTA VELOCIDAD A LA CIUDAD DE BURGOS (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/041753). (Número de expediente 181/001712).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta, que se corresponde con el punto 26.º, y que formula don Luis Tudanca Fernández, a quien doy la palabra.

El señor **TUDANCA FERNÁNDEZ**: Yo le quería pregunta al secretario general si mantiene el ministerio el año 2015 como fecha de llegada de la alta velocidad a la ciudad de Burgos. (El señor vicepresidente, Ruiz Llamas, ocupa la Presidencia).

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Llamas): Señor secretario general.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): El compromiso de la llegada del AVE a la ciudad de Ourense... **(El señor Tudanca Fernández: Burgos.—Rumores)**, perdón, Burgos, es un compromiso del Gobierno y se queda concretizado a través de las partidas en los Presupuestos Generales del Estado. En lo que se refiere a Castilla y León, la inversión destinada para todas las líneas de alta velocidad es de 900 millones de euros. Esta cifra trata de continuar con el esfuerzo inversor que se ha estado realizando durante los años 2012 y 2013. En definitiva, lo que queremos conseguir es que Castilla y León en su conjunto tenga unas conexiones de alta velocidad, porque ahora mismo el noroeste de España sigue siendo una zona del territorio español sin una conexión ferroviaria del siglo XXI.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 573

13 de mayo de 2014

Pág. 30

Le voy a dar algún dato concreto sobre las inversiones para poder llegar al objetivo de que la alta velocidad llegue a Burgos. Como sabe, para que llegue a Burgos se deben realizar inversiones en lo que denominamos corredor norte de alta velocidad, que cuenta con una inversión de 750 millones de euros en su conjunto, de los que 482 millones son en Castilla y León. En este corredor norte, que no solamente llega a Burgos, sino que continuará hacia el País Vasco, hemos realizado importantes avances gracias a la adjudicación y licitación de diversos contratos de las líneas de alta velocidad entre Valladolid-Palencia-León, que comparte el tramo entre Valladolid-Venta de Baños, y en el tramo de Venta de Baños-Burgos-Vitoria, comparte el itinerario entre Venta de Baños y Burgos para poder llegar a la ciudad de Burgos. En este corredor norte, en esta legislatura, hemos licitado contratos por valor de 922 millones de euros y hemos adjudicado inversiones por valor de 575 millones de euros. En cuanto al corredor norte, en el tramo Valladolid-Venta de Baños-León, en el caso concreto de la línea Valladolid-Venta de Baños, hemos invertido, en esta legislatura, 200 millones, con lo que la inversión total realizada al origen es de 1.153 millones de euros.

El esfuerzo presupuestario va a continuar este año con 260,5 millones de euros. Con todas estas inversiones hemos conseguido finalizar las obras de plataforma entre Valladolid-Venta de Baños y hemos puesto en marcha la contratación de diversas obras que ahora les voy a anunciar. En diciembre de 2013 adjudicamos el montaje de vía entre Valladolid y Palencia, que comparte inversiones con el itinerario entre Valladolid y Burgos, por valor de 13,98 millones de euros. En enero-febrero de 2014 hemos adjudicado la electrificación mediante dos contratos por un importe de 47,62 millones de euros, y en marzo hemos adjudicado la construcción y mantenimiento de las instalaciones de seguridad y comunicaciones. Por lo que se refiere al corredor norte, en el tramo Venta de Baños-Burgos-Vitoria, en esta legislatura hemos invertido más de 200 millones de euros y la inversión total realizada en ya de 441 millones. Es decir, que en esta legislatura hemos realizado la mitad de la inversión y hemos presupuestado 109 millones para el año 2014. Los últimos avances más destacados han sido la adjudicación en febrero de la electrificación Venta de Baños-Burgos por valor de 9,46 millones de euros, así como las obras en subestaciones y centros asociados por valor de 22,63 millones de euros. La adjudicación en marzo de instalaciones de seguridad y comunicaciones por valor de 410,4 millones de euros también supone un avance importante, aunque este contrato es para el tramo Valladolid-Venta de Baños-Palencia-León-Burgos. En lo que se refiere al montaje de vía, hemos licitado ya el primero de los tres tramos para llegar a Burgos. Gracias a ello las obras de plataforma están ya ejecutadas en el 80% para poder conseguir que la alta velocidad llegue a Burgos en el plazo más breve posible.

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

El señor **TUDANCA FERNÁNDEZ**: Señor secretario general, la verdad es que lamento haberle corregido al principio cuando hablaba de Ourense, porque quizá iba a contestar a mi compañera doña Laura Seara en esta pregunta, ya que no lo ha hecho en la suya, y, por tanto, supongo que me contestará a mi en la siguiente, porque usted lleva a otro nivel aquello de ¿adónde vas? Manzanas traigo. (Risas). Yo le pregunto una cosa, usted me responde lo que le da la gana y nos vamos todos tan contentos a casa, pero yo no sé si usted entiende que las preguntas que le hacemos no son para que nos las conteste a nosotros, sino para que la gente de Ourense o la gente de Burgos sepa cuáles son las intenciones del ministerio y si va a cumplir los compromisos que ha adquirido. Porque si yo le pregunto por el plazo de 2015 no es porque lo haya puesto yo, sino porque su delegado del Gobierno de España en la provincia de Burgos, que representa al Gobierno de España en la provincia de Burgos, ha dicho de forma reiterada que es el 2015 el año en el que va a llegar el AVE a Burgos. (El señor presidente ocupa la Presidencia). Es verdad que esto del Reglamento del Congreso tiene efectos milagrosos, porque esta es una pregunta oral convertida de una pregunta escrita que ustedes no contestaron a tiempo y que en cuanto entra en el orden del día ustedes contestan, y efectivamente la única respuesta que tenemos por escrito es que la llegada del AVE se hará conforme a la programación prevista en los Presupuestos Generales del Estado del año 2014; presupuestos en los que se contemplan inversiones en esta línea al menos hasta el año 2017 y probablemente más allá. Por tanto, que sepamos, hay al menos dos años de retraso y ustedes desde luego no lo aclaran y no dan ninguna información. Según los datos que ustedes mismos proporcionan respecto a la ejecución presupuestaria, en los años 2012 y 2013 han ejecutado 60 millones de euros en esta línea 160 millones de euros!—, muy lejos, muy lejos de las cifras que usted está dando de licitación o adjudicación. Por tanto, una cosa es la licitación y otra cosa es la verdadera inversión, y eso que ustedes redujeron lo presupuestado a la mitad y ejecutan la mitad de lo presupuestado. Por tanto, para cumplir el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 573

13 de mayo de 2014

Pág. 31

plazo del año 2015 deberían invertir a un ritmo diez veces superior al que lo están haciendo y, desde luego, eso parece prácticamente imposible. Además, están teniendo bastantes problemas.

Usted dijo en su última comparecencia, aunque luego lo tuvo que corregir y aclarar —yo espero que hoy, y quizá por eso no quiera responder, no se vea obligado a corregirse a sí mismo—, que ya no se iba a hacer el tramo de alta velocidad entre Burgos-Miranda de Ebro-Vitoria, que se iba a hacer simplemente un tercer carril. Como digo, luego lo terminó desmintiendo, pero desde luego retrasó esa inversión a la finalización del otro tramo, lo cual va a suponer que tanto Burgos como Miranda de Ebro se queden en una isla en la que el AVE no va a continuar hacia el País Vasco y hacia Francia. El segundo problema es que nos enterarnos por los medios de comunicación, sin que ustedes informen absolutamente a nadie, de que pretendían hacer el cambiador del AVE 15 kilómetros antes de llegar a la ciudad de Burgos, impidiendo la llegada efectiva siquiera de los trenes Alvia a la ciudad —el cambiador de Quintanilleja—, pero después usted se reúne con unos responsables políticos del Partido Popular de la provincia y como bomberos pirómanos apagan el fuego que ustedes mismos habían provocado diciendo que eso ya se ha cambiado. Me gustaría también que aclarara si eso ha tenido un reflejo en el cambio de los proyectos que hay que hacer para que ese cambiador que ustedes preveían que no iba a estar después de Burgos sino 15 kilómetros antes sea corregido. Pero es que además tenemos informaciones de que ustedes ya no van a contemplar más que una vía única y una alta velocidad a medias entre el tramo Burgos-Valladolid. El alcalde de Burgos —que el pobre no da una— dice que el objetivo irrenunciable va a ser que en una hora y veinte minutos se llegue en alta velocidad desde Burgos hasta Madrid. Yo creo que va a ser absolutamente imposible con estos nuevos criterios que ustedes han dado a este proyecto, pero es que después de que se convocara esta Comisión conocemos que en el tramo por el que yo le estoy preguntando, ustedes —una vez más sin decir nada a nadie— paralizan el AVE, mandan a todos los trabajadores a su casa, cientos de trabajadores se van a su casa, las empresas se llevan la maquinaria, y vuelven a parar una obra que llevaba en funcionamiento apenas dos meses después de dos años de paralización. Me gustaría que usted explicara por qué, qué causas hay para que ustedes hayan rescindido el contrato y hayan mandado a los trabajadores a su casa, porque eso está lastrando absolutamente las posibles previsiones no ya del 2015, sino del 2017. No sabemos cuál es la causa, no sabemos cuáles son los modificados que tiene esta obra y que están generando tantísimos problemas, Como digo —y termino ya— no me conteste a mí, conteste a los ciudadanos de Burgos, conteste a las instituciones de Burgos, porque todas las instituciones de Burgos —la Diputación Provincial, el Ayuntamiento de Burgos, también el Ayuntamiento de Miranda de Ebro, el Ayuntamiento de Valladolid— han aprobado mociones por unanimidad, con los votos también del Grupo Popular, pidiendo la llegada del AVE a Burgos lo antes posible, de manera urgente. Yo le pido al Ministerio de Fomento que acabe con Burgos como su granero de voto particular. Parece que no le importa las infraestructuras de Burgos porque tiene la sensación de que da igual y que no se las reclaman las instituciones gobernadas por su mismo partido político, pero ustedes no gobiernan para las instituciones del Partido Popular, gobiernan para los ciudadanos de Burgos. **(Aplausos.)**

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

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Sobre los datos que da su señoría en cuanto a las inversiones, me remito a lo que he indicado y ha quedado transcrito. Los datos de inversiones que le he dado yo son los reales. El esfuerzo que se está realizando para que el AVE llegue a Burgos está claro y le he dado las cifras de licitación y de adjudicación, que es lo importante. En cuanto a otras cuestiones que ha planteado, como el tercer carril, fue un malentendido de su compañero del Grupo Socialista, yo no dije en ningún momento que hubiese un tercer carril y posteriormente fue lo que yo indiqué en declaraciones a los medios de comunicación. Por lo que se refiere al caso de Estépar, supongo que usted conoce la normativa de contratos de las administraciones públicas. Cuando en una obra se plantea su modificación caben dos posibilidades. Una es redactar el modificación y mientras tanto la obra queda suspendida en esa parte, y si concurren circunstancias que afectan de manera importante al interés público, tal como dice la nueva redacción de la Ley de Contratos, cabe la posibilidad de que la ministra en este caso ordene la continuidad de las obras. Es la situación en la que estamos, porque un inspector realizó una visita a las obras —que es preceptivo según la normativa— y esperamos que las obras se puedan reanudar en un plazo breve, pero eso forma parte de la vida administrativa de las obras. Ya le digo de entrada que el modificación será negativo o sin coste.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 573

13 de mayo de 2014

Pág. 32

¿Nosotros en qué estamos trabajando? Trabajamos con el objetivo de que el AVE llegue lo antes posible a la ciudad de Burgos. Lo importante son las partidas que figuran en los Presupuestos Generales del Estado, más que anunciar una cifra o una fecha en concreto, que quizás sea lo que busca todo el mundo. En definitiva, que se trabaje como actualmente se está haciendo, porque en muy poco tiempo hemos pasado —como le he indicado en mi respuesta— del 40% en la ejecución de la plataforma entre Venta de Baños y Burgos al 80%, y a lo largo de esta legislatura hemos invertido la mitad de lo que se había invertido hasta finales del año 2011. Eso son los hechos y eso es sobre lo que estamos trabajando.

— **DEL DIPUTADO DON FÉLIX LAVILLA MARTINEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE INVERSIONES A LAS QUE SE REFIERE EL GOBIERNO EN LA CONTESTACIÓN A SU PREGUNTA SOBRE VALORACIÓN DE LA EXISTENCIA DE UNA POSIBLE «OFICINA DE CONTROL DE PRESUPUESTOS DE LAS CORTES GENERALES» PARA FACILITAR INFORMACIÓN ACTUALIZADA SOBRE EJECUCIÓN PRESUPUESTARIA DE LAS INVERSIONES DEL MINISTERIO DE FOMENTO, ASÍ COMO EJECUCIÓN PRESUPUESTARIA DE DICHO MINISTERIO DE LOS PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA 2012, A FECHA 31 DE DICIEMBRE DE 2012 EN LA PROVINCIA DE SORIA (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/041080). (Número de expediente 181/001847).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la última pregunta oral, que es la que figura en el orden del día como punto 27.º, que va a formular el diputado señor Lavilla Martínez, a quien doy la palabra.

El señor **LAVILLA MARTÍNEZ**: Lo primero que voy a hacer para que no se me olvide, señor presidente de la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados, es solicitarle a usted y a la Mesa de la Comisión de Fomento amparo, porque llevo investigando y tratando de que me den datos del Gobierno del año 2012 con preguntas orales aquí contestadas. He pedido que se desglose en qué consisten los pagos realizados y los pagos no ejecutados, cuándo se han realizado los pagos, en qué fechas. Solamente se me ha reiterado la ejecución presupuestaria que asciende aproximadamente a unos 52 millones de euros, pero faltan datos que ahora detallaré. Pido expresamente la petición de amparo, porque ahora este diputado, en este caso del Grupo Socialista, representante por la provincia de Soria, está en la oposición, sus señorías ahora están gobernando, pero cuando sea, esperemos que pronto, estarán en la oposición, y estamos hablando de la dignidad del Parlamento y de una función esencial, que es la del control al Gobierno; un gobierno que no se controla se parece más a un gobierno que no es democrático. Por tanto, tenemos aquí una obligación institucional y le pido ese amparo y si quiere, señor presidente, explicaré por qué, esta resistencia, más que numantina, del Gobierno a contestar.

Estoy hablando, como decía, de datos del año 2012. Estamos hablando, señorías, de que el 6 de marzo del año 2013 se agruparon trece preguntas escritas individualizadas referidas a ejecución presupuestaria, obligaciones reconocidas, inversiones concretas realizadas y fechas concretas de pago, datos del año 2012, en diversas áreas del Gobierno, una de ellas era Fomento. Posteriormente, se presentan nuevamente once nuevas preguntas —once— concretamente desde la número 20.995 a la 20.006, referidas todas al Ministerio de Fomento, donde podemos conocer que la obra total ejecutada en Soria es de 52,13 millones de euros, incluyendo, se supone, el puente de Redondela, que yo no sé qué pinta en Soria, porque si la geografía no me falla, creo que está en Pontevedra, cerquita de Vigo y nada tiene que ver con Soria. El 2 de diciembre del año 2013, preguntado por datos del año 2012, se vuelve a formular una pregunta, tras los datos incompletos de las once preguntas antes mencionadas. Se pregunta concretamente por la inversión ejecutada en el año 2012 en la provincia de Soria por un importe de 52,13 millones de euros; se pregunta por las inversiones concretas a las que hace referencia esta cantidad, fechas en las que se ejecutó la obra, pagos realizados que han sido efectuados con sus fechas y la previsión de pagos pendientes indicando las fechas. En esta misma Comisión, el día 20 de marzo de 2013 y en respuestas escritas, sabemos que había 73 millones de euros para Soria. En aquella fecha usted mismo dijo, señor Niño, que se habían ejecutado 49 millones de euros, difiriendo la cantidad de 52 a 49. Faltaban por conocer 24 millones con relación a los presupuestos de la obra total de los Presupuestos Generales del Estado. He hecho infinidad de preguntas para saber en qué consisten esos 24 millones y no he podido conocer la respuesta. He estado escuchando lo presupuestado para otras provincias y me alegro mucho, aunque siempre es poco, pero estamos hablando de Soria, de cantidades pequeñas, 2,6 millones de euros para la plaza Mariano Granados, que están pendientes y es una reivindicación histórica para Soria. Ahí la tendrán y algún gobierno la pagará. O los 19 millones para el ferrocarril Soria-Torralba,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 573

13 de mayo de 2014

Pág. 33

una línea convencional. Son cantidades podríamos decir miserables pero que son suficientes para nuestro desarrollo.

Termino ya. No es casualidad que con el Gobierno socialista Soria creciera en 3.571 personas y con los recortes y los hachazos que nos están dando, incumpliendo su programa electoral, hayamos perdido 3.071 personas en Soria, teniendo en cuenta que somos poco más de 92.000. Es una cifra para tener en cuenta. Yo lo que le pido, señor presidente, es el amparo, porque tengo derecho, y no se lo están concediendo a este diputado, se lo están concediendo a todos los diputados independientemente del puesto que ocupen cuando les toque estar en la oposición. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Lavilla, recogernos su petición. Tiene la palabra el señor Niño.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): En el desglose de las inversiones que han sido ejecutadas, entre la cifra que usted ha dicho de 52 millones y los 49,3 millones debe haber algún problema del cómputo del IVA o no, porque como sabe, cuando se estiman las cifras de ADIF concretamente, normalmente se suelen dar sin IVA y, por eso, puede estar ahí la diferencia. En todo caso, el desglose de los 49,3 millones de euros sería el siguiente. Por lo que se refiere a la Dirección General de Carreteras, son 30,9 millones de euros; Seittsa, que, como sabe, es un organismo inversor dentro del Ministerio de Fomento, ha invertido en carreteras 4,5 millones de euros y, en cuanto a ferrocarriles, lo que se imputaría a la provincia de Soria serían 13,5 millones de euros por parte de la Dirección General de Ferrocarriles. Aquí le recuerdo que se incluye la partida que se transfiere para la administración de la infraestructura ferroviaria, que realiza como conoce ADIF. Inversiones propias de ADIF serían 352.000 euros y por parte de Seittsa 41.000. En vivienda serían 49.000 euros, de tal forma que estas cifras suponen 49,3 millones de euros. En el año 2013 esta cifra, afortunadamente, ha pasado a 92,7 millones de euros.

Si me permite, aparte de las cuantías —que es importante—, quiero indicar qué hemos hecho. Lo que hemos hecho, como bien conoce su señoría, ha sido dar un impulso decisivo a la autovía A-15 de Navarra dentro de la provincia de Soria. Ello nos ha permitido, a lo largo de los años 2012 y 2013, ejecutar 88,4 millones de euros. Hemos completado los tramos Medinaceli-Radona. Hemos completado la inversión que en su momento estaba en el 14 por ciento y hemos ejecutado un volumen importante de la inversión y también el tramo entre Sauquillo del Campo y Almazán. Además, hemos abonado trabajos que estaban sin ejecutar en el tramo Radona-Sauquillo del Campo, a pesar de que se había puesto en servicio en el año 2010, porque suele ser normal —o hasta ahora ha sido normal— que una obra se acabase un determinado año y dos o tres años después hubiera que pagar todavía gastos imputables a esa obra. De esta forma —como sabe su señoría la autovía A-15 es una importante apuesta de este Gobierno— se ha posibilitado que en diciembre de 2013 se hayan podido finalizar las obras y se haya puesto en servicio el tramo Sauquillo del Campo-Almazán, un tramo de 16 kilómetros de longitud con una inversión de 53,6 millones de euros, y que se haya dado un impulso muy importante a las obras del tramo entre Medinaceli y Radona que, como le decía, en el año 2011 tenía un nivel de ejecución del 14% y a finales de 2013 del 55%. En los presupuestos de 2014 se han consignado las partidas para mantener el ritmo de las obras, y se prevé abrir el tráfico, como ya se ha declarado en varias ocasiones, en el año 2015.

Quiero indicar también algunas inversiones y avances importantes en la autovía A-2, que, como sabe, se estaba realizando una inversión con cargo a lo que se denominaba: adecuación de las autovías de primera generación, y que ha permitido que en el verano de 2013 se hayan culminado las obras en esta importante autovía, que han supuesto una inversión de más de 176 millones de euros. Algo que también es importante y querría destacarlo es que hemos hecho frente a pagos de compromisos de ejercicios anteriores en el año 2012 por un importe de 6 millones de euros y en el año 2013 por valor de 19,8 millones de euros. Por lo que se refiere al ferrocarril, quiero indicar que en el año 2012 y 2013 la inversión en Soria ha sido de 28 millones de euros, una parte destinada al mantenimiento de la infraestructura ferroviaria en el año 2012 y el resto en el año 2013. Seguimos avanzando en el estudio de la alta velocidad de la línea Torralba-Soria, en la que se han certificado en este estudio 440.000 euros entre los años 2012 y 2013. Finalmente, querría destacar que en lo que se refiere a la mejora de la red convencional, hemos realizado la renovación de la línea Torralba-Soria, en la que hemos invertido 3,5 millones de euros en esta legislatura. En cuanto al desglose que solicitaba su señoría, se lo he dado a través de los distintos centros directivos del Ministerio de Fomento.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 573

13 de mayo de 2014

Pág. 34

El señor **PRESIDENTE**: Señor Lavilla, le queda un minuto.

El señor **LAVILLA MARTÍNEZ**: Señor presidente, quiero reiterar la solicitud de amparo porque el señor secretario general ha desaprovechado la oportunidad de contestar exactamente a las cuestiones que yo le he formulado. Podernos hacer un debate sobre las infraestructuras en Soria, al que yo me presto gustosamente —voy terminando ya, señor presidente—, porque evidentemente lo que ustedes prometieron para sacar dos diputados —en Soria solo hay dos diputados—..., ustedes quemaron las naves, prometieron la de Dios es Cristo para ganar las elecciones y ahora solo van a terminar una infraestructura que nosotros dejamos prácticamente casi finalizada. En cuanto a pagos pendientes, explíqueme usted el túnel de Piqueras de Aznar quién lo ha terminado de pagar y la Autovía del Duero. Por tanto, no estamos hablando de las infraestructuras de Soria, sino de las cuestiones concretas que este diputado le formula y a las que ustedes no han dado respuesta, ni las han dado por escrito ni la ha dado usted aquí en esta Comisión. Por tanto, reitero el amparo, señor presidente, y espero que esos datos sean precisos y me lleguen cuanto antes. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: Recogemos nuevamente su petición y Despedimos a don Manuel Niño, agradeciéndole las contestaciones que ha dado a los señores diputados. **(Pausa.)**

PROPOSICIONES NO DE LEY:

— **POR LA QUE SE URGE AL GOBIERNO A LA EJECUCIÓN DE LAS OBRAS DE ACONDICIONAMIENTO DE LA CARRETERA N260 ENTRE PORTBOU Y LA FRONTERA FRANCESA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGENCIA I UNIÓ). (Número de expediente 161/000915).**

El señor **PRESIDENTE**: Continuamos con las proposiciones no de ley. En este momento son las doce menos diez y tenemos que debatir nueve proposiciones no de ley. En principio, estimo que antes de las dos será imposible que votemos. Creo que nos vamos a ir más bien a las dos y media, dependerá del ritmo que llevamos en la tramitación de cada una de ellas. Recuerdo a sus señorías, que conocen mi flexibilidad, que el tiempo estimado en las proposiciones no de ley es de siete minutos para el autor de la iniciativa, cinco para el grupo enmendante y tres para el grupo que fija la posición. Si nos atenemos a esos tiempos podremos ir mejor. Por otro lado, he recibido solamente una petición de cambio de orden de la proposición, que es la relativa a San Sebastián, ya que el diputado señor Lanzuela ha pedido que la retrasemos hasta que llegue. Si sus señorías no tienen inconveniente, la dejaríamos la última. Por tanto, sin mayor dilación, vamos a debatir la proposición no de ley por la que se urge al Gobierno la ejecución de las obras de acondicionamiento de la carretera N-260 entre Portbou y la frontera francesa. Es una iniciativa de la que es autor el Grupo Parlamentario Catalán, Para su defensa, tiene la palabra la señora Surroca.

La señora **SURROCA Y COMAS**: La carretera N-260 es una de las prioridades de nuestro grupo parlamentario en cuanto a infraestructuras en la comarca de Girona, en este caso estarnos hablando del Alt Empordá. Es una cuestión que nos preocupa especialmente y, precisamente por ello, hace pocos meses presentamos también en esta Comisión una proposición no de ley que iba exactamente en la misma línea, aunque no recibió el apoyo del grupo parlamentario mayoritario y, por tanto, nos vemos en la necesidad de insistir nuevamente en el objeto de esta proposición no de ley, que no es otro que urgir al Gobierno del Estado que mejore cuanto antes esta carretera entre Portbou y Francia. Esta carretera transfronteriza tiene unos estándares de carretera comarcal de segunda, con las bajas prestaciones que en estos momentos ofrece. Además, lamentablemente, tenemos que vincularla a un hecho que sucedió, como bien saben, en el Alt Empordá en el mes de julio de 2012. Hubo un importante incendio que arrasó gran parte del territorio, y precisamente en esa carretera, en la N-260, tuvimos que lamentar el fallecimiento de dos ciudadanos que se precipitaron por un acantilado huyendo del fuego. Gran parte de esto se atribuye a las condiciones de la N-260. De hecho, el propio ayuntamiento lo declaró así. Hay un acuerdo del Ayuntamiento de Portbou de 23 de julio de 2012 en el cual ya se dice que si la carretera N-260 hubiera estado en las debidas condiciones, probablemente no hubiéramos tenido que lamentar la pérdida de esas vidas humanas. Es por ello también que a nuestro grupo parlamentario nos preocupan especialmente las circunstancias en las que se encuentra esta vía internacional además, que es puerta de entrada al Estado español. Nos preocupan por motivos de seguridad, es uno de los puntos negros que se han detectado en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 573

13 de mayo de 2014

Pág. 35

las comarcas de Girona, hay accidentes, y además estamos hablando —y esto es importante que lo tengamos en cuenta— únicamente de dos tramos, hay dos kilómetros de la N-260. Esta carretera en una parte, en su paso por Portbou, ya fue mejorada, de hecho estaba presupuestada, pero quedaron pendientes estos dos kilómetros que hoy día están aún en lamentables condiciones. Concretamente, hay tramos con muchas curvas y además es una carretera muy estrecha y, precisamente eso, es lo que provocó que durante el incendio de julio de 2012 varios coches y personas quedaran atrapadas, porque se convirtió en un tapón donde los vehículos no podían circular en ningún sentido.

En definitiva, las circunstancias lamentables en las que se encuentra esta vía internacional creemos que deberían ser también una prioridad para el Gobierno del Estado, para el Gobierno del Partido Popular y, por ello, nuestro grupo parlamentario insiste nuevamente en la necesidad de mejorar e impulsar cuanto antes la finalización de la mejora de esta vía pública. Por ello, pediríamos nuevamente al grupo mayoritario que reflexionara y que hiciera un esfuerzo para apoyar esta proposición no de ley, que lo que pretende es resolver, en definitiva, un problema importante para los ciudadanos de las comarcas de Girona, pero no solamente para nuestras comarcas, sino también, como hemos dicho, se trata de una vía de entrada importante que es alternativa a la autopista AP-7 y, por ello, es fundamental que haya una mayor sensibilidad del Estado en resolver de manera definitiva este problema en la N-260. Agradecemos las enmiendas que se han presentado, hablaremos con el Grupo Socialista, pero en principio no podemos aceptarlas, y tampoco la enmienda del Grupo Popular, porque entendemos que no aportan nada nuevo a nuestra proposición no de ley. No obstante agradecemos el gesto de que las hayan presentado.

El señor **PRESIDENTE**: Para defender las enmiendas, en primer lugar tiene la palabra el señor Sáez Jubero, del Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **SÁEZ JUBERO**: En primer lugar, con ocasión de esta proposición no de ley que presenta el Grupo Parlamentario de Convergència i Unió, quiero mostrar nuestro apoyo a la oportunidad de que se presente, porque, efectivamente, han pasado casi dos años del incendio de l'Alt Empordà, que arrasó 14.000 hectáreas y que, además de las consecuencias medioambientales que tuvo en las comarcas de Girona, también tuvo ese luctuoso daño colateral de la muerte de dos ciudadanos franceses que se lanzaron al vacío desde un acantilado, atrapados en ese tramo de la N-260, entre Portbou y la frontera francesa, ya que al haberse desviado muchos de los vehículos por el cierre al tráfico de la N-II y la AP-7 quedaron atrapados en esa ratonera, en esa carretera sinuosa y estrecha que transita entre Portbou y la frontera francesa, que provocó un auténtico colapso y por tanto esas circunstancias que acabaron con la vida de estas personas.

Las dificultades de este tramo de la N-260 y la necesidad de acometer reformas no eran conocidas solo por este accidente. Había un proyecto que eliminaba estas curvas y que ampliaba la vía y los márgenes, y dado que este proyecto existe en el Ministerio de Fomento, nuestro grupo parlamentario entiende que, aun estando lejos de que conste en los Presupuestos Generales del Estado, debe acometerse su ejecución. Por este motivo nuestra enmienda a la propuesta del Grupo Parlamentario de Convergència i Unió insta al Gobierno a ejecutar en el tiempo más breve posible esta inversión, que por cierto es una inversión pequeña pero muy importante no solo para las comarcas de Girona sino también para España, porque este tramo es precisamente un tramo transfronterizo, de entrada a España por la frontera francesa, un tramo que por cierto es alternativo a la N-II, que está pendiente de ser desdoblada todavía desde la frontera francesa a Tordera. Insistimos mucho porque probablemente ese desdoblamiento de la N-II es la infraestructura más demandada por los ciudadanos de Girona, que es, repetimos, una vía principal de acceso a nuestro país desde la frontera francesa.

A efectos polémicos, queremos poner de manifiesto, señor presidente, señorías, la desinversión que sufre nuestra provincia en cuanto a carreteras y en cuanto a inversión del Grupo Fomento. Ya hemos denunciado en estos últimos presupuestos la caída de las inversiones en Girona. Girona ha sido abandonada por los Presupuestos Generales del Estado del Partido Popular, y quiero repetir los datos hoy en esta Comisión de Fomento, porque la inversión per cápita del Grupo Fomento en la provincia de Girona es de 57,77 euros, cuando la media estatal es de 206,77 euros. Además, lamentablemente, la ejecución de los presupuestos en Girona en 2013 es muy inferior de lo presupuestado; a estas alturas del cierre de la inversión ejecutada de 2013, solo fueron ejecutados 69 millones de euros de los 117 presupuestados por el Grupo Fomento en la provincia de Girona en dicho año. Entendemos que siendo una inversión pequeña, el Ministerio de Fomento debería ejecutar de manera inmediata las obras en este pequeño

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 573

13 de mayo de 2014

Pág. 36

tramo de carretera, que todos constatamos que necesita una mejora para ampliar esos márgenes y para que circunstancias como las que se produjeron en 2012 no se vuelvan a repetir.

El señor **PRESIDENTE**: Para defender la enmienda del Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra la señora Veray.

La señora **VERAY CAMA**: Señorías, la señora Surroca nos presentaba esta PNL y ya en el inicio de su intervención decía que era repetitiva. Sinceramente tengo que decir que a mí me ha sorprendido volver a ver una proposición no de ley con la misma exposición de motivos —creo que no han cambiado ni una coma— que la de otra que se debatió hace menos de un año. No se presentó a raíz de que hace un año no se aprobó la presentada, sino que entre esta y la que se debatió hay solo un mes y medio de diferencia, una se presenta en julio y la otra se presenta en septiembre de 2012. Creo que presentar PNL copiadas o iguales a otras que ya han sido debatidas hace que perdamos un poco el hilo de lo que tendría que ser esta Comisión de Fomento. Yo hoy podría decir simplemente que me reitero en mis palabras, que figuran en el «Diario de Sesiones» de esta Comisión, celebrada el 12 de febrero de 2013, donde mi grupo parlamentario ya expuso cuál era su argumentación frente a esta PNL y cuál era su enmienda, porque la enmienda presentada por el Grupo Popular difiere de la del Grupo Socialista. Ellos han cambiado la enmienda, cuando la PNL es la misma, nosotros no. Nosotros hemos vuelto a presentar la misma enmienda y otra vez nos hemos encontrado con la negativa de Convergència i Unió de aceptarla. Por lo tanto, hoy vamos a salir de esta Comisión otra vez sin acuerdo frente a eso en que sí estamos de acuerdo todos, que es que esta inversión en estos dos kilómetros es importante, se tiene que hacer, y por eso mi grupo parlamentario presenta una enmienda en la que se insta al Gobierno a que cuando la disponibilidad presupuestaria nos lo permita se puedan llevar a cabo estas obras de mejora en este tramo de la N-260 en Portbou-frontera francesa.

No quiero acabar mi intervención sin matizar algunas cosas que se han dicho. Lo hice en febrero de 2013, pero creo que es de justicia que lo vuelva a hacer. Primero, es injusto que se relacionen las muertes que hubo en esta carretera durante los incendios de l'Alt Empordà con el estado de la carretera, cuando no es así. Esos dos, tres días fueron muy duros para las comarcas de Girona, sobre todo para la comarca de l'Alt Empordà. Se dieron circunstancias que hicieron que la situación en esta comarca fuera muy complicada. No hubo un solo incendio, sino que se juntaron incendios en diferentes zonas de l'Alt Empordà, uno en la Junquera, otro en el mismo Portbou, cosa que hizo que en un momento dado se tuviera que cerrar la AP-7, la N-II, incluso la propia N-260 por los Mossos d'Esquadra en ese momento. Esto es lo que provocó las colas de vehículos en esta carretera, que sí que es verdad que no es ancha, es estrecha, y la dificultad añadida de que la carretera estaba cortada es lo que hizo que la gente, al ver las llamaradas del incendio tan cerca, fuera presa del pánico, abandonara los vehículos y se dirigiera hacia la playa o hacia los acantilados y tuviéramos que lamentar, desgraciadamente, dos muertes. Esto no pasó por el estado de la carretera, sino por las circunstancias que se dieron ese día, que eran realmente los incendios que sufrieron las comarcas de Girona, en este caso en l'Alt Empordà.

Lo dije también en febrero de 2013 y lo repito hoy, desde Convergència i Unió en esta Comisión de Fomento cada día se nos pide que prioricemos una obra nueva. Priorizar es decidir qué es lo que quieres que sea lo primero que haga el Gobierno. Lo que no puede ser es venir un día y pedir que sea la N-II la que se priorice, al día siguiente pedir que sea la N-260 y al tercer día decir que se priorice cualquier otra carretera pendiente, que tenemos muchas, en las comarcas de Girona. Aunque el señor Sáez ha abandonado ya esta Comisión, tengo que decirle que es una muestra de cinismo total venir aquí a decir que en dos años el Partido Popular no ha hecho nada y que ha abandonado las comarcas gironinas, cuando quien abandonó las comarcas gironinas fue precisamente el Partido Socialista durante los siete años de Gobierno, y por eso hoy tenemos que seguir priorizando desde el Gobierno la N-II, porque ellos fueron incapaces de hacerlo durante los siete años que estuvieron al frente del Gobierno.

Señora Surroca, creo que quien tiene que reflexionar, sobre todo, son ustedes, decidir qué es lo que quieren pedirle al Gobierno que priorice, decidirlo de verdad, decir prioricen esto y centrar todos sus esfuerzos en pedir esta priorización, no repetir proposiciones no de ley que no sirven para nada. Si lo que se busca es un titular, posiblemente lo tenga usted mañana diciendo que el PP vuelve a negarse a arreglar esta carretera, cosa que no es verdad, simplemente dice que lo va a hacer cuando haya disponibilidad presupuestaria para hacerlo. También debería reflexionar sobre qué hicieron ustedes durante los siete años del Gobierno del Partido Socialista en cuanto a que se priorizaran y que se arreglaran todas estas infraestructuras que hoy quedan pendientes en las comarcas de Girona.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 573

13 de mayo de 2014

Pág. 37

Para finalizar, tengo que lamentar que no se nos acepte la enmienda, porque creo que sería bueno salir con un acuerdo de esta Comisión sobre este tema, y así también evitar que en un futuro se vuelva a presentar otra PNL pidiendo lo mismo, cuando las posiciones están más que claras.

El señor **PRESIDENTE**: Entiendo que ningún otro grupo parlamentario desea intervenir. Señora Surroca, tiene la palabra para posicionarse sobre las enmiendas.

La señora **SURROCA I COMAS**: Ya había manifestado que no las podíamos aceptar.

— SOBRE INVERSIONES DEL GOBIERNO DE ESPAÑA EN LA COMUNITAT VALENCIANA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/001235).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente proposición no de ley que figura en el orden del día, en este caso del Grupo Parlamentario Socialista, sobre inversiones del Gobierno de España en la Comunidad Valenciana, y que va a defender el diputado Campos Arteseros. Dispone de siete minutos.

El señor **CAMPOS ARTESEROS**: Como explica la exposición de motivos, vemos claramente que la Comunidad Valenciana en los últimos años, coincidiendo con el Gobierno del Partido Popular, ha tenido un descenso brusco de las inversiones por parte del Gobierno de España, cuando antes se le rasgaban las vestiduras al Partido Popular con las inversiones que hacía el Gobierno de Zapatero. Pues bien, nos vamos a las gráficas (**Muestra unos gráficos**), que no tienen ni truco ni cartón. Esto es el presupuesto general del Estado y vemos cómo con el Partido Popular la inversión en la Comunidad Valenciana cae en picado. Y si miramos la provincia de Alicante, veremos cómo hay un descenso en igual medida, de un 61%. Pero no es el dato significativo, porque podemos admitir que hay recortes presupuestarios o que se está reduciendo la inversión. Lo grave es cuando vamos a la inversión del conjunto de España y vemos cuánto representa lo que se invierte en la Comunidad Valenciana. Pues vemos cómo en 2011 representaba más del 9% y ahora está en torno al 6%; por tanto, lo que ha habido es una bajada cualitativa, mucho más que en otros territorios, en la Comunidad Valenciana. Otro dato que atestigua que esto no es un discurso del Partido Socialista, sino que es la descripción de los hechos, es que si nos vamos a la inversión por habitante, la media nacional está en 206,77 euros por habitante y en la Comunidad Valenciana se sitúa en 118 euros por habitante, en definitiva un descenso de más del 61%.

Permítanme que dé otro dato y es que de lo presupuestado, ahora mismo, en este año, está empantanado y sin ejecutarse más del 60%, y sin hacer ni una obra, no hay obreros realizando nada. Por tanto, se agrava mucho más el problema, porque la discriminación es doble: no solamente en cuanto al presupuesto, sino también en la ejecución presupuestaria posterior. Todo esto, como digo, es responsabilidad del Partido Popular, porque es el que decide políticamente no priorizar obras tan importantes como pueden ser el corredor, concluir el AVE a Elche y Murcia o a Castellón, así como determinadas vías de carreteras que ahora mismo están soportando un tráfico desmedido, sin tener respuesta alguna por parte del Gobierno. Todo esto genera pérdida de competitividad en la industria, en el turismo, en las pymes. Perdemos empleos, tanto porque no se realiza la obra como porque no tiene lugar el retorno que tendría esa obra en cuanto a generación de riqueza y de competitividad y en consecuencia de mayores inversiones de empresas, con lo cual se reduce el empleo.

También decimos en las propuestas que hacemos después, que ahora explicaré, que lo grave no es solamente lo que estamos viendo ahora en el BOE, con reducción del 60% en la inversión de la Comunidad Valenciana, muy por debajo de la media nacional de inversión por habitante, sino que no se avanza con proyectos cuya redacción debe concluir, por lo que nos vamos a encontrar con un valle de inversiones muy grave en la Comunidad Valenciana, con una caída potencial espectacular de estas inversiones, porque si se van concluyendo grandes proyectos, como ha sido el AVE a Alicante o el aeropuerto de Alicante o el aeropuerto de Valencia o el AVE a Valencia, y al mismo tiempo no se avanza en otras grandes infraestructuras que requieren su tiempo de proyectos, estudios, licitaciones, contratación, nos encontramos con que: ¿el tren por la costa? Parado. ¿Toda la mejora de cercanías hacia Castellón o en Valencia? Parada. ¿Ampliación de capacidad de carreteras? Parada. ¿Aeropuertos? Lo que había. En definitiva, cuando vayan ustedes a retomar esas inversiones, como digo, tendremos un valle en las inversiones y por tanto esta discriminación de la Comunidad Valenciana será aún mayor.

Entro en el contenido de la propuesta y en esta autoenmienda. Si cualquiera de los grupos quieren salvar algún punto específico de la enmienda, estamos abiertos a que así sea. Lo separamos de la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 573

13 de mayo de 2014

Pág. 38

votación para que no digan que hay muchas cosas metidas en esta autoenmienda. Estamos dispuestos a separar cualquiera de los puntos. Tengo que decir que la enmienda del Grupo Popular no es una corrección técnica, sino que refleja lo que pasa en la Comunidad Valenciana, que el Gobierno de España no se toma en serio la Comunidad Valenciana, con un presidente más preocupado —el de la Comunidad Valenciana— por si repite o no repite como candidato o si lo nombran candidato que en reivindicar inversiones, no de justicia para la comunidad, sino de justicia para el PIB de España. Cabe recordar que estamos hablando de la tercera y de la cuarta provincia de PIB de España; en consecuencia, todo lo que sea subir el PIB de estas provincias es subir el PIB del conjunto y por tanto más dinero para la recuperación económica.

Entro en el detalle de las propuestas. Simplemente pedimos que los Presupuestos Generales del Estado recojan estas inversiones. No podemos cumplir los plazos de 2011 porque ya de entrada llevamos dos años y medio de retraso en muchas obras, pero pedimos que esa planificación se cumpla a partir de ahora realizando las variaciones presupuestarias oportunas en 2014 y en los sucesivos presupuestos y de forma concreta en 2015. Queremos que de forma especial se haga en obras cuyo parón, que estén allí paradas, está produciendo serios problemas al entorno, incluso de seguridad. Especialmente quiero mencionar la línea de alta velocidad Elche-Castellón y el corredor del Mediterráneo.

En otro punto pedimos que se cumplan las consignaciones presupuestarias. Lo veíamos antes. Se hablaba de no sé cuántos millones, del cumplimiento del 113% del corredor, habiendo invertido doscientos y pico millones, y resulta que había 350 millones, es decir, que no solamente no se presupuesta, sino que no se ejecuta.

Pedimos que se aprueben los proyectos que están bien detallados, donde, como decimos, para evitar ese valle en las inversiones, creemos que se deben acelerar las licitaciones y el cumplimiento de los plazos. Nos referimos de forma especial a trenes, el tren de la costa, conexión con el aeropuerto, con Elche, Alicante, Benidorm, Denia, Oliva, Gandía con Valencia, la modernización del Xàtiva-Alcoi, la ampliación de cercanías a Vinaroz, la modernización de las líneas en la provincia de Valencia, especialmente el tramo de Valencia-Buñol-Utiel, el corredor ferroviario del Cantábrico-Mediterráneo, y así sucesivamente vienen detalladas. Respecto al corredor del Mediterráneo, que antes he mencionado en mi intervención, pedimos que se cumpla lo que había y que por tanto no se hagan ni cuellos de botella ni chapuzas con un tercer carril, por el que no pueden circular por la vía de ancho ibérico, y mucho menos que acaben pasando los trenes de mercancías por núcleos urbanos.

Qué decir de la AP-7, donde, reitero y pedimos: hagámonos hoy aquí la foto Partido Popular y PSOE, sobre todo los diputados del Partido Popular de la Comunidad Valenciana. Hoy se va a ver si es verdad que en 2019 no va a haber prórroga de la concesión de la AP-7 o sí la va a haber. Solamente pide eso. Si quieren quitar eso y hacer una transaccional en ese párrafo para decir solamente eso, y no que haya liberalizaciones parciales, donde no va a haber duplicación de la N-332 o N-340 de aquí a 2019, estoy dispuesto a quitarlo. Hacemos una transaccional sobre la AP-7, pero debe quedar claro que esa infraestructura que vertebraba la Comunidad Valenciana de norte a sur por la costa debe quedar libre de peaje, porque está amortizada, porque no podemos seguir perdiendo competitividad y una discriminación ante una obra, reitero, amortizada, por cierto, por los ciudadanos y turistas que vienen a nuestra tierra. **(Aplausos).**

El señor **PRESIDENTE**: Para defender la enmienda del Grupo Parlamentario Popular doy la palabra al diputado don Mario Flores Lanuza.

El señor **FLORES LANUZA**: Señor Campos, la primera cuestión a reseñar es que en la PNL se habla de todo tipo de inversiones, pero como la vamos a debatir en la Comisión de Fomento, los datos, las cantidades y porcentajes a los que voy a hacer referencia son relativos a las inversiones en los Presupuestos Generales del Estado del Grupo Fomento, y así veo que lo han centrado en su enmienda de modificación.

La PNL señala en su primer párrafo —y ahora ha insistido usted en su exposición— que en los Presupuestos Generales del Estado de 2011 preveían una inversión en la Comunidad Valenciana que respondía a las necesidades de movilidad, económicas y sociales, y —en su segundo párrafo— que dichas inversiones corregían un evidente déficit de financiación del Estado con la Comunidad Valenciana. A este respecto tengo que decir que está mezclando dos conceptos diferentes y que además las conclusiones que derivan de los mismos no son correctas, ni mucho menos.

En primer lugar, el déficit de financiación del Estado con la Comunidad Valenciana ha existido desde el primer sistema a partir de la Lofca en 1980 y se ha seguido manteniendo en los sucesivos sistemas, propuestos tanto por los Gobiernos centrales del Partido Socialista como por los del Partido Popular. De

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 573

13 de mayo de 2014

Pág. 39

ahí la reclamación que viene haciendo el Consell, tanto con el anterior Gobierno central del Partido Socialista como con el actual del PP, de modificar sustancialmente el sistema de financiación ajustándose a la población real de los territorios. Además de lo anterior, no es cierto que los Presupuestos Generales del Estado de 2011, los últimos aprobados por el Gobierno central socialista —por eso está haciendo referencia a ello— respondieran a las necesidades de la Comunidad Valenciana. Desde la perspectiva del Grupo Fomento, los Presupuestos Generales del Estado de 2011 supusieron una disminución del 36% con respecto a los Presupuestos Generales del Estado de 2010. Además, desde el Grupo Fomento los Presupuestos Generales del Estado de 2011 suponían una inversión del Estado en la Comunidad Valenciana del 8,05% del total, pese a que claramente la población de la Comunidad Valenciana es del 10,86%, es decir casi 3 puntos, 2,8 puntos porcentuales por debajo de lo que debería haber recibido la Comunidad Valenciana por su población. O sea que no son tan ideales esos presupuestos, señor Campos. Y en términos cuantitativos suponía un déficit inversor de menos 357 millones de euros en carreteras, ferrocarriles, puertos y aeropuertos. Así pues, ni eran los presupuestos adecuados ni venían a corregir el déficit de financiación.

En los siete años que gobernaron, los presupuestos siempre estuvieron por debajo de la media poblacional. En estos siete años hubo una disminución de la inversión, de menos 2.850 millones de euros, casi a razón de menos 400 millones cada año. Si extrapolamos los tres últimos, de 2009 a 2011, cada año se han puesto 407 millones menos respecto a la población y si vemos los tres últimos presupuestos de 2012 a 2014, la disminución es menor, es decir, hemos recuperado 80 millones de euros con respecto a la población, que tal y como dejaron las arcas, la verdad es que, señorías, no está nada mal del todo, es más, diría que tiene mucho mérito.

Ahora, entrando en las propuestas de resolución, en la primera obviamente se tienen que referir al cambio de los presupuestos de 2014, y le comento que en 2014 se incrementaron los presupuestos un 16,4%. Si nos ponemos a jugar con las estadísticas como usted hace, le puedo decir que en 2014 se van a invertir en la Comunidad Valenciana 23,03 miles de euros por kilómetro cuadrado frente a los 14,58 de la media nacional. Lo que es realmente sorprendente es que usted hable de plazos de ejecución y de finalizaciones de obras en la Comunidad Valenciana haciendo referencia a la alta velocidad en Alicante, Elche, Castellón y corredor mediterráneo. Le digo y le recuerdo que el AVE ha llegado a Alicante en junio de 2013 y el Gobierno socialista se fue sin licitar un tramo imprescindible para su llegada. Se ha asumido la iniciativa de la Generalitat de la implantación del ancho ferroviario internacional en el corredor del Mediterráneo y se han licitado y adjudicado las primeras obras. Es la única inversión de esta envergadura que se está acometiendo en toda España. O sea que sí que se está priorizando el corredor, no como usted dice.

Hay compromiso con el ministerio de que el AVE llegará a Castellón en 2015 y le recuerdo que con el último Gobierno central del Partido Socialista se deslicitaron contratos por un global de 750 millones de euros para el AVE a Valencia y a Castellón. En definitiva, ni mucho menos todo está parado. Todo lo que ha dicho usted son prioridades para el Gobierno actual. Tergiversando números y diciendo medias verdades, al final lo que va a conseguir usted es hacer el ridículo, porque realmente lo que está haciendo el Gobierno es cumplir con todos esos compromisos que su partido, mientras gobernó, no cumplió en absoluto.

Como comentario, habla de mantener —en su punto 2.b— las inversiones de 2011. Insisto en que 2011 no cubría ni mucho menos las expectativas. Lo que tenemos que hacer es conseguir que el porcentaje de la población sea reconocido en esos presupuestos. Realmente, por el momento, lo tenemos un poco complicado porque nos dejaron una herencia de más de 40.000 millones de euros de deuda que habrá que asumir, porque le recuerdo que lo importante no es solo hacer obras, sino que también hay que pagarlas. Hablando de pagarlas, dice que hagamos esfuerzos con las empresas adjudicatarias. La verdad es que ustedes paraban obras, las ralentizaban, deslicitaban. Eso realmente sí era —termino ya, señor presidente— un problema para los empresarios de obras públicas, y ahora nosotros con el Plan de pago a proveedores hemos pagado 41.000 millones de euros y con el FLA hemos superado los 100.000.

Concluyo diciendo que es una PNL que resulta claramente oportunista al reclamar aspectos que aunque son adecuados para la Comunidad Valenciana, nunca los llevaron a cabo. Lo que realmente es lamentable y vergonzoso es que usted meta en esta proposición no de ley el punto 5, relativo a la liberalización de la AP-7, que nada tiene que ver con esta proposición en lo que se refiere a las inversiones, y desde luego ustedes tampoco quisieron saber nada de ese rescate de la autopista de peaje.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 573

13 de mayo de 2014

Pág. 40

En definitiva, nuestro grupo propone un texto alternativo, que podrá comprobar. Me gustaría que lo tuvieran en cuenta; de no ser así, tendríamos que votar en contra de esta proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario de La Izquierda Plural, tiene la palabra don Ricardo Sixto.

El señor **SIXTO IGLESIAS**: A veces los números dan para hacer muchas interpretaciones, pero lo que está absolutamente claro cuando uno revisa los Presupuestos Generales del Estado para este año es que la inversión en el País Valenciano ha sufrido un recorte, como ya lo sufrió el año anterior, y un recorte sobre el año anterior, si hablamos de un parámetro muy sencillo, que es el de inversión por habitante. Eso no admite más dudas. Podrá el Partido Popular hablar de inversión por kilómetro cuadrado o por kilómetro cúbico, pero en un parámetro básico, que es el de inversión por habitante, para darles servicio a los ciudadanos, que es de lo que se trata, estamos muy por debajo de otros territorios. Eso es así, le pese al Partido Popular y le pese al Gobierno. Esto además actúa sobre una Generalitat Valenciana que ha recortado hasta la práctica inexistencia sus propias inversiones; una Generalitat Valenciana en una situación de quiebra absoluta, que no invierte, que no realiza obra pública, que tiene paralizados desde hace años proyectos muy importantes para el País Valenciano y que se suma a la situación de práctica atonía, de muy baja inversión en el País Valenciano que está haciendo el Gobierno de España.

Hoy ha aparecido un artículo en prensa que habla de que el País Valenciano somos la comunidad autónoma que más desgravaciones fiscales tenemos y que más deuda acumulamos. Es decir, al final se ve que una política impositiva desastrosa como la que lleva durante muchos años el Gobierno del Partido Popular en la Generalitat Valenciana y que lleva también en el conjunto de España a lo que contribuye es a un peor reparto de la riqueza y a una falta de recursos por parte de las administraciones públicas para poder realizar determinadas inversiones.

Respecto a la autoenmienda que ha hecho el Grupo Socialista y a la propuesta inicial, en esta última solamente había una cuestión puntual que le chirriaba a mi grupo parlamentario, que era la cuestión de la alta velocidad. Ustedes saben que desde Izquierda Unida, desde La Izquierda Plural, hemos criticado en reiteradas ocasiones la inversión única y exclusiva en el sector ferroviario en la alta velocidad y esa apuesta que comparten los dos grandes partidos. Nuestra óptica de cómo tendría que haber ido la inversión ferroviaria iba más en la apuesta por las cercanías y por la apuesta por una modernización de las infraestructuras sin tener que construir unas nuevas plataformas que se han llevado miles y miles de millones de euros, a veces con resultados tan inciertos como el túnel de Pajares, que Dios sabe cuándo circularán los trenes por esos túneles. Nos chirriaba en principio eso, pero la autoenmienda que ha hecho el Grupo Socialista resulta que introduce un gran número de obras, algunas de las cuales también nos chirrían, inversiones que no compartimos.

Sí compartimos otras y además es una cuestión que la mayoría de la ciudadanía del País Valenciano tiene absolutamente clara: la liberación del peaje de la AP-7. Se alargó la concesión hasta el año 2019 innecesariamente, puesto que se hizo sobre la base de que no se incrementasen los precios de circulación por la autopista y finalmente se han incrementado. Al final ha ocurrido lo que pasa en este país con el tema de las autopistas y las autovías, que se imponen más los dividendos de los accionistas y de las empresas que tienen las concesiones y de las deudas con los bancos que los intereses de quienes circulan por las autopistas. Compartimos completamente la necesidad de que esa concesión no se alargue más allá de 2019, incluso que se retrase.

Hay otras cuestiones en esa autoenmienda que hace el Grupo Socialista que no podemos compartir y, por eso, aun siendo conscientes y defendiendo y de verdad siendo —a pesar de que lo digan otros diputados del Partido Popular— más valenciano antes que de mi propio partido —solo que González Pons ha dicho eso en mitad de la campaña cuando ya se va a ir a Europa—, lamentablemente, vamos a ver otra vez cómo los diputados del Grupo Popular no votan a favor de conseguir una mejor financiación para el País Valenciano, unas infraestructuras que necesitamos en el País Valenciano, y volveremos a estar con los trenes como los tenemos, en algunas líneas tan lamentablemente como en los alrededores de Valencia, en la línea que viene de Utiel-Requena, la vieja línea de Cuenca, que ni siquiera llegan a la estación del Norte, y no sabemos cuándo volverán a llegar a ella.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Campos, sobre las enmiendas.

El señor **CAMPOS ARTESEROS**: La enmienda del PP no la aceptamos. Se vota en los términos de la enmienda del Grupo Socialista.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 573

13 de mayo de 2014

Pág. 41

— SOBRE FOMENTO DE LA COLABORACIÓN PÚBLICO-PRIVADA PARA LA PROMOCIÓN DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/001786).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente proposición no de ley, que es del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre fomento de la colaboración público-privada para la promoción de infraestructuras de transporte; es una iniciativa que va a defender la diputada doña Concepción De Santa Ana Fernández. Tiene la palabra.

La señora **DE SANTA ANA FERNÁNDEZ**: El motivo de la presentación de esta iniciativa de mi grupo parlamentario es seguir fomentando la colaboración público-privada como una mecanismo que sea útil para la construcción, para la financiación, para el mantenimiento y para la gestión de infraestructuras, de manera que la iniciativa privada pueda contribuir y pueda añadir capital a nuestras infraestructuras, y de este modo también aportar activos para la reactivación económica y la creación de empleo en nuestro país.

Necesitamos encontrar mecanismos de financiación dentro del actual marco de restricción presupuestaria. Y la colaboración público-privada es una herramienta, es un elemento que viene consolidándose como un eficaz mecanismo de financiación que permite a las administraciones públicas, también por supuesto al Ministerio de Fomento, ampliar su capacidad inversora más allá de la programación de sus presupuestos. Es imprescindible en estos momentos seguir impulsando la construcción y el mantenimiento de infraestructuras, eso sí, que sean rentables y que contribuyan a la activación de la economía. Y por ello es preciso —entendemos— desarrollar proyectos que, insisto, tengan que ser rentables de manera que se pueda transferir el riesgo al sector privado, y de este modo permitir continuar invirtiendo de forma compatible con algo tan importante como es el control del déficit público.

El Plan de infraestructuras, transporte y vivienda 2012-2024 ya ha apostado por la diversificación de las distintas fuentes de inversión y de financiación para el desarrollo de proyectos eficientes. Y en ese sentido prevé el fomento de la participación de la iniciativa privada en los grandes proyectos de infraestructuras. Es fundamental incentivar el desarrollo de diversas fórmulas de contratación que permitan la captación de recursos privados, teniendo en cuenta el contexto actual, de forma que se incentiven fórmulas de contratación donde resulte muy ventajosa también la participación del sector privado.

Este cambio de modelo inversor ya está puesto en marcha y ya empieza a dar sus frutos, con adjudicaciones como el contrato concesional de la autovía A-66 de la Ruta de la Plata, en su trayecto Zamora-Benavente, o los tres contratos de ADIF para la ejecución y el mantenimiento de las líneas de alta velocidad, de las instalaciones de señalización y telecomunicaciones del tramo Albacete-La Encina-Alicante, o como por ejemplo las instalaciones de energía del tramo Olmedo-Zamora-Pedralba, y el montaje de vía del tramo Olmedo-Zamora-Pedralba. También se contemplan otras modalidades de pago aplazado en ese Plan de infraestructuras, transporte y vivienda, donde el sector privado debe asumir la financiación inicial de las inversiones en los momentos en los que la economía avanza hacia su recuperación, como determinados contratos previstos mediante métodos alemanes para la construcción de algunas obras de carretera. En todo caso —y me gustaría dejarlo claro— la Administración mantiene siempre sus funciones de planificación, de programación, de supervisión y de control del proceso, mientras que se aprovecha la capacidad inversora del sector privado, lo cual permite continuar fomentando nuestra capacidad para poder acometer esas infraestructuras. En definitiva debemos aprovechar todos los recursos, en estos momentos de restricción económica, para poder también cumplir con el control del déficit público, pero sin descuidar en ningún momento los avances que en materia de infraestructuras deben hacerse en nuestro país.

He observado la enmienda que nos ha presentado el Partido Socialista, y a mí lo primero que me llama la atención es que el Partido Socialista pida que se restituya el esfuerzo inversor a las cifras similares a la media de las legislaturas anteriores. Parece ser que el Partido Socialista no se enteró de que dejó este país sumido en una profunda crisis económica, y por tanto solicitar que se invierta exactamente igual que en las anteriores legislaturas, pues ya nos gustaría. Y en segundo lugar, pide también crear un marco para un nuevo plan de infraestructuras de España. Yo quiero recordar ese PIT, ese Plan de infraestructuras y transportes con financiación privada que se puso también en marcha en la pasada legislatura, donde se iban a movilizar cerca de 17.000 millones de euros, presentado a bombo y platillo por al anterior ministro

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 573

13 de mayo de 2014

Pág. 42

de Fomento con el anterior presidente del Gobierno, muy cerca de aquí, en la estación de Chamartín, del que desgraciadamente no pudimos ver nada de nada.

¿Qué es lo que está haciendo este Gobierno? Este Gobierno lo que está haciendo es intentar abrir a esos mecanismos de financiación privada, intentar hacer atractivo que se pueda invertir también en infraestructuras en nuestro país. Porque, miren ustedes, con 40.000 millones de deuda que dejó en el Ministerio de Fomento el anterior Gobierno, y con partidas tan sensibles como 600 millones de euros pendientes de pago de expropiaciones de obras puestas en marcha en legislaturas anteriores, pues ustedes podrán entender que llegar a invertir cifras similares a la media de legislaturas anteriores solamente con los Presupuestos Generales del Estado es algo inviable. Y por tanto lo que pide esta iniciativa es algo que ya se está haciendo, poder abrir esas inversiones a otros marcos de la inversión privada para poder mantener algo tan importante como es el ritmo inversor.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Socialista, para defender su enmienda tiene la palabra el señor Pezzi.

El señor **PEZZI CERETO**: Esta es la típica proposición no de ley del Grupo Popular que son los llamados cupos para ocupar espacio en las comisiones y quitárselo a la oposición. Es una típica proposición no de ley que escriben los becarios de los ministerios para, cogiendo material de desecho, ocuparnos aquí en un debate que no tiene sustancia ni contenido. Bastaría con que la ponente, en este caso la diputada De Santa Ana, hubiera leído el último informe que ha hecho la CEOE, la Confederación Española de Organizaciones Empresariales, en octubre de 2013, sobre la inversión en infraestructuras públicas en España, propuesta de mejora del marco legal, y la práctica de la contratación pública en materia de concesiones y de colaboración pública-privada, noventa folios, para darse cuenta de que la iniciativa que traen no tiene sentido, porque la patronal, la CEOE ha hecho una valoración de desastre de cómo se está llevando el tema en estos momentos, y cómo los problemas no son los que aquí nos ponen o nos proponen. También alguna empresa como tal hace análisis de la financiación de la infraestructura del transporte ferroviario en colaboración pública-privada que no tiene nada que ver con lo que aquí nos traen.

¿Cuál es el problema real que tenemos en estos momentos? El problema real es que en las infraestructuras en España ha caído la inversión de forma brutal, brutal, de manera que hoy en día la inversión que se hace vía Presupuestos Generales del Estado es absolutamente ridícula. Y eso no permite el mantenimiento de la obra pública, no permite la creación de puestos de trabajo, no permite darle a España la competitividad que se tenía anteriormente. Los datos que yo he puesto en la enmienda, como sabía que me iban a recordar lo que hemos hecho anteriormente, los he cogido directamente de la CEOE, para que cuando me dijeran: ustedes no saben de lo que estamos hablando, pues sí, sabemos de lo que estamos hablando; la CEOE dice que en el periodo 1995-2012 la inversión, según datos de la Unión Europea, era de 1.369 euros por kilómetro cuadrado por millón de habitantes, y ahora la inversión que tiene en 2013-2014 es de 604 euros por kilómetro cuadrado por millón de habitantes. Estamos los últimos en el *ranking* de la Unión Europea de 27 países en inversión. Y ese es el dato real sobre el que tenemos que debatir. Si no hay inversión pública, ustedes la quieren sustituir por la inversión privada, pero lo hacen de una forma poco clara y poco inteligible.

Mire usted, la colaboración público-privada tiene que tener, como los fondos de la Unión Europea, el principio de adicionalidad. ¿Cuál es el principio de adicionalidad de la Unión Europea? Que lo fundamental es la inversión pública, y la inversión privada viene allí donde sea necesario, sea por la complejidad del proyecto, el volumen de recursos que hay que movilizar, o en este caso porque reduce el déficit público y conviene. Yo creo que estas pautas deben ser traídas aquí de forma clara. Ahora mismo estamos en una inversión equivalente al 0,8% del PIB. Con esta inversión pública había Presupuestos Generales del Estado, no podemos hacer frente a la cofinanciación del nuevo marco comunitario 2014-2020, y por tanto al programa Conectar Europa, no estamos para poder modernizar y conservar nuestras infraestructuras, estamos lastrando el desarrollo económico, estamos lastrando la competitividad, y estamos lastrando la creación de empleo. Y eso lo hacen ustedes, ya está bien de recordar anteriores gestiones cuando no se responde a la realidad.

Fíjese usted, en obra civil Seopan, no precisamente una agrupación socialista, Seopan dice que en 2013, finalizado, 4.006 millones de euros en obra civil; en 2011, último año, 6.479 millones de euros. Cifras de Seopan que están en la página web de ese conjunto de empresas y de sociedades. Por tanto, ¿qué tenemos que hacer? Pues, primero, lo que nos pide todo el sector: hacer un marco legal de la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 573

13 de mayo de 2014

Pág. 43

colaboración público-privada para evitar los desmanes que se han producido, por ejemplo, en el sector sanitario en Madrid, los desmanes que se quieren producir en las autopistas de peaje y radiales en Madrid y en otra zona, donde sí, colaboración público-privada para ganar dinero, pero cuando hay pérdidas la colaboración público-privada se convierte en una empresa pública para que asuma las pérdidas. Falta un marco legal suficiente, que es el que nosotros estamos pidiendo e impulsando.

Y después, permítame explicar el segundo punto de nuestra enmienda: nosotros estamos dispuestos a fomentar la colaboración público-privada, pero pedimos un plan de infraestructuras en España que esté aprobado por un amplio consenso parlamentario que le dé estabilidad temporal y fortaleza. No vamos a estar de acuerdo en colaboraciones sobre planes como el Pitvi o el Plan logístico, donde ustedes se lo guisan, ustedes se lo comen, nadie sabe ni nadie puede participar, y por tanto todos los grupos políticos de la oposición estamos como espectadores en una realidad, y así no se puede llevar el país. Las infraestructuras necesitan consenso, necesitan acuerdo para la inversión pública y para la inversión privada, y eso es lo que pedimos, que se planifiquen los sectores necesitados de colaboración público-privada, que se planifiquen las condiciones que se han de cumplir, que se clarifique la normativa legal que le dé transparencia, limpieza, eficiencia, calidad, y que se preserve el interés público. Si no es así nosotros no vamos a apoyar ninguna propuesta que signifique un canto al sol. La democracia es muy buena para todos los países, sí señor; la libertad es lo mejor del mundo entero, de acuerdo; pero ustedes si traen aquí una iniciativa para que el Congreso de los Diputados le pida algo al Gobierno, siendo el partido mayoritario que apoya al Gobierno, o tiene que aceptar enmiendas de la oposición, o hacer propuestas que sean razonables con respecto al déficit que sufrimos en este país con el tema de infraestructuras. No puede ser que el mensaje que reciban los empresarios de este país sea que vamos a fomentar la colaboración público-privada y adelante, que vamos de maravilla en este país, porque la realidad es muy tozuda y demuestra que ustedes en este tema también lo están haciendo rematadamente mal.

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

La señora **PÉREZ FERNÁNDEZ**: Efectivamente el Bloque Nacionalista Galego tampoco entiende muy bien a qué viene una proposición no de ley que insta al Gobierno a seguir, a continuar fomentando la CPP, la colaboración público-privada. Y digo que no lo entendemos muy bien porque en la práctica realmente esto es lo que está pasando, no es nuevo. Es cierto que la colaboración público-privada hace muchos años que se viene fomentando por los distintos Gobiernos del Estado español, pero en los últimos años, y efectivamente agravado por la falta de recursos del Estado para invertir en infraestructuras públicas, se está recurriendo a la colaboración público-privada de una manera desde nuestro punto de vista incluso fuera de lo normal. Pero es que además en muchos casos, no sé si en la mayoría, pero desde luego en muchos casos esa colaboración público-privada está llevando, y ustedes mismos lo están reconociendo en su exposición de motivos de la PNL, a que las constructoras aspiran o quieren que los costes de construcción sean lo más bajos posible, y por lo tanto eso está redundando en una calidad de muchísimas infraestructuras absolutamente pésima. Con lo cual los ciudadanos, es decir el erario público y todos y todas las ciudadanas del Estado español acabamos pagando mucho más de lo que correspondería si esa infraestructura determinada, cualquier de la que podamos hablar, fuese realizada directamente por la Administración pública.

Hay además otro agravante: también en muchas de estas infraestructuras que se realizaron o se están realizando conforme a concesiones u otro tipo de colaboración público-privada nos encontramos con que su mantenimiento es absolutamente lamentable, y el Estado, a pesar de que los ciudadanos se quejan en casos concretos, reincidentemente y con razón, mira para otro lado en la mayoría de deterioros de esas infraestructuras, que siguen dando beneficios. Quiero poner por enésima vez el ejemplo de la AP-9 en Galicia. Resulta que el presidente de Itínere acaba de anunciar esta misma semana —por cierto, en un acto absolutamente electoralista de la ministra de Fomento— que van a proceder pronto a la ampliación de la AP-9, tanto por Rande como en Santiago de Compostela. Una infraestructura que fue prometida hace muchísimos años, que lleva muchísimos años de retraso, ya no es del Gobierno actual, y que está calculando o está avanzando que en esa ampliación va a invertir alrededor de 230 millones de euros. Claro, pero para a continuación decir que se seguirán incrementando los peajes. Por lo tanto seremos los ciudadanos y los usuarios en particular los que tengamos que pagar esa infraestructura que, vuelvo a insistir, desconocemos si su coste se va a adaptar a la realidad o si finalmente habrá sobrecostes, como en tantas otras obras que ha habido y está habiendo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 573

13 de mayo de 2014

Pág. 44

Por lo tanto nosotros no vamos a apoyar esta proposición no de ley, entre otras cuestiones porque no creemos que sea necesario seguir fomentando este tipo de colaboración, porque es básicamente lo que se está haciendo por parte del Gobierno del Partido Popular, entre otras cuestiones evidentemente porque no hay recursos públicos. Y como acabo de decir, porque esa colaboración público-privada, que se está extendiendo a absolutamente a todos los ámbitos —termino, presidente—, empezábamos por las infraestructuras viarias en principio, y ya estamos acabando efectivamente con infraestructuras hospitalarias, etcétera; bien, encarecen como digo, multiplican al final el costo que tienen para los ciudadanos, y el mantenimiento que se debiera hacer por parte de las concesionarias no se hace en la mayoría de los casos, y en otros muchos es absolutamente lamentable. Por lo tanto no lo vamos a apoyar.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Vasco tiene la palabra la señora Sánchez.

La señora **SÁNCHEZ ROBLES**: Han traído ustedes aquí el gran objeto de deseo de la UE. Y nosotros estamos de acuerdo en que la colaboración público-privada puede ser una forma interesante para financiar obras y servicios en un periodo de especial crisis, como el que estamos viviendo. En todo caso coincido con el señor Pezzi en una cuestión: el decremento escandaloso del capítulo 6 no nos puede llevar a una externalización plena de servicios y de obras, como entiendo que en muchos casos se está pretendiendo por parte del Gobierno popular. Por dar un dato, en este momento el decremento de la inversión pública, del capítulo 6 en el sector público es superior al 60% acumulado referido a cifras de 2008; vamos, que estamos en cifras de inversión inferiores a las del año 1996. Y además coincido también en que los proyectos de colaboración público-privada deben ser proyectos de transformación, que deben servir además para hacer las cosas de diferente manera, no precisamente para financiar una inversión a más plazo, para diferir y trasladar, pretender por parte del Estado trasladar todo el peso al sector público, que a su vez en muchos casos trata de preservar sus resultados empresariales, su beneficio empresarial por encima del interés general.

En cuanto al modelo, señora De Santa Ana, España lleva muchísimos años trabajando precisamente de una manera muy clara en el ámbito concesional, es un referente a nivel mundial en materia de obra pública, o sea que no sé tampoco a qué viene esto de seguir trabajando, salvo que se pretenda alguna novedad, introducir algún elemento novedoso que desde luego en su exposición yo no he visto. **(El señor vicepresidente, Ruiz Llamas, ocupa la presidencia).**

De todas maneras, sí quisiera decirle que en este momento, tal y como han señalado también la señora Pérez, diputada del BNG, y el señor Pezzi, el mundo de la colaboración público-privada presenta muchas aristas. Porque para que sea eficiente es necesario la construcción de confianzas, y conocimiento mutuo entre empresa y sector público. Y para ello es prioritario saber qué, por qué, para qué, cómo; y todo ello en un contexto regulatorio seguro, tanto desde el punto de vista del interés general y desde el punto de vista contractual como desde el punto de vista económico-financiero: construir un marco legal específico, definiendo modelos de aplicación que permitan establecer un equilibrio que impida esos desmanes que se han citado por el resto de mis compañeros en la inversión, tanto del sector público como del sector privado. No olvidemos que la colaboración público-privada debe tener como objetivo generar valor añadido, social y económico, para el interés general y para la empresa. Al final, esa conciliación del interés general y la creación de riqueza en el sector privado que permita reanimar la actividad, facilitar el crecimiento y motivar la creación de empleo, además de ejecutar obra pública o externalizar servicios en condiciones óptimas para los ciudadanos y ciudadanas.

En cualquier caso —voy a ir concluyendo— echo en falta cualquier tipo de referencia a todas estas cuestiones —del marco legal regulatorio, nada, y de otra serie de puntos que he citado—. En realidad coincido también con el portavoz socialista en que esta iniciativa, en su parte dispositiva, es tan solo, como diríamos en Bilbao, un bibí babá, un canto al sol; falta toda la esencia que trasciende al concepto, porque la CPP es un concepto en sí mismo, que debe ser trasladado a unos modelos de aplicación. Y de eso, su iniciativa no dice nada de nada.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Llamas): ¿Quiere manifestarse, señora De Santa Ana?

La señora **DE SANTA ANA FERNÁNDEZ**: Lo he dicho en mi intervención, y rechazamos la enmienda del Partido Socialista.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 573

13 de mayo de 2014

Pág. 45

— **SOBRE MEDIDAS PARA GARANTIZAR LA CONSTRUCCIÓN Y PUESTA EN SERVICIO DE LA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD MADRID-GALICIA EN DOBLE VÍA EN LA INTEGRIDAD DE SU TRAZADO Y EN LOS PLAZOS COMPROMETIDOS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/002229).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Llamas): El punto número 1 lo aplazaríamos para el final de las proposiciones no de ley, según se había quedado. Y pasamos a la proposición no de ley del Grupo Socialista sobre medidas para garantizar la construcción y puesta en servicio de la línea de alta velocidad Madrid-Galicia en doble vía en la integridad de su trazado y en los plazos comprometidos. Tiene la palabra, para su defensa, el señor Meijón.

El señor **MEIJÓN COUSELO**: Señorías, con esta proposición no de ley pretendemos desde el Grupo Parlamentario Socialista garantizar que la construcción y puesta en servicio de la línea de alta velocidad Madrid-Galicia se realice con plenas garantías y características de alta velocidad en toda su integridad y en los plazos comprometidos. Debemos reseñar que fue en el año 2009 cuando un Gobierno socialista modificó los trazados de aquella entre Lubián y Ourense para adecuarlos a la alta velocidad, recurriendo a la fórmula de colaboración público-privada para dar respuesta a los problemas de financiación; una inversión que en los últimos años de Gobierno socialista supuso más de 9.000 millones para que Galicia y Castilla y León contaran con un trazado perfectamente adecuado para la alta velocidad, y por supuesto con doble plataforma y doble vía en todo su recorrido. Lamentablemente son ya muchas las informaciones, los documentos, las manifestaciones que incluso provenientes del propio Ministerio de Fomento apuntan a que las intenciones del Ejecutivo de Rajoy y de Ana Pastor caminan ahora en una dirección diametralmente opuesta

Todos recordamos un informe de ADIF de fecha 1 de abril de 2013, bajo el título Nuevo modelo de desarrollo de los corredores de alta velocidad, que recogía el trazado en vía única para distintos tramos del discurrir del AVE a su paso por Galicia y Castilla y León. Su argumentación era muy clara, cito: la principal reducción de coste que puede obtenerse con este criterio es la instalación en algunas líneas de vía única, en lugar de vía doble. Y eso lo decía expresamente para los tramos del AVE a Galicia, repito, en la zona de Castilla y León y de Galicia. ADIF trató de desmentir aquel documento, que por cierto contaba con su logo y con el logo del propio Ministerio de Fomento, pero hoy la realidad contradice aquellas manifestaciones y deja patentes las intenciones del actual Gobierno. El propio presidente de ADIF, en su comparecencia en el Congreso el pasado 3 de octubre, en un ejercicio de sibilina prudencia evitó pronunciarse sobre la doble vía, y se limitó a asegurar que se recortarían los tiempos actuales, y que se actuaría dentro de los límites presupuestarios. Más claro, agua.

La ciudadanía ha pasado ya de las sospechas a los indicios, y de estos a las certezas. Y a ello ayudan también las inversiones del Gobierno Rajoy en materia del AVE a Galicia: en los presupuestos de 2014, 26% menos de inversión que en 2013, un 60% menos de lo programado. Y además en 2013 una ejecución muy por debajo de lo presupuestado, seguramente un 40% menos. Aquellos que han tenido acceso a los pliegos de las últimas licitaciones ya han indicado que distintos tramos del AVE se harán en vía única, tanto en territorio de Castilla y León como de Galicia, con algunos desvíos en vía doble para los cruces. La propia cantinela del Ministerio de Fomento ha cambiado: de la negación de los hechos se ha pasado a la *excusatio non petita*, es decir, a la confirmación de lo ya evidente, un trazado de segunda división para el AVE gallego y castellano-leonés en Madrid. Ahora el leitmotiv de los responsables de Fomento es decir que se trata de una medida provisional, para finalmente volver al diseño inicial. Una medida provisional en la que ya se acreditan tramos en vía única, como por ejemplo Medina del Campo-Coreses, de 65 kilómetros, La Iniesta-Otero de Bodas, de 53 kilómetros, más los kilómetros que también en vía única se pretenden construir entre Pedralba de la Pradería y Ourense; por no hablar de la decisión de ejecutar los túneles que aún no estén tendidos en un solo tubo de ida y vuelta, en lugar de túneles independientes para cada sentido. Pero miren ustedes que la estrategia de la triple D no sirve para confundir a la ciudadanía. La triple D, o sea, después Dios dirá, no oculta la apuesta por el trazado de segunda categoría, no oculta el dislate de arrojar por la borda toda la inversión ya realizada en los tramos ya ejecutados para contar con un verdadero trazado de alta velocidad, y no oculta las sucesivas pantallas electorales que el PP pretende armar para que no se le descubra el pastel. No, señorías, no nos vale la triple D, no nos vale después Dios dirá, o como diríamos en gallego, lo hacemos así y luego ya veremos. Queremos las garantías totales de la realización de un AVE de primera categoría, con todos los elementos que lo conforman en cuanto a características, especificaciones y seguridad, y el trazado íntegro en doble vía, y los túneles independientes

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 573

13 de mayo de 2014

Pág. 46

de ida y vuelta, que son todo ello elementos básicos. La propia ministra Ana Pastor alimenta la negra realidad cuando, escapando de las respuestas directas, hace mención a doble plataforma, sí, pero no al montaje de las dos vías, una especificación que se resiste a dar. Sinceramente todo parece apuntar a una estrategia de ocultación, sin duda, que podrían muy bien despejar hoy, señorías del Grupo Popular, con su voto afirmativo a esta propuesta. Una iniciativa que solo pide que las cosas sigan como estaban previstas, que el Gobierno acometa el trazado de la línea de alta velocidad Madrid-Galicia en su integridad, tal y como había sido planificado, blindando su construcción en doble vía en todo su recorrido y en los plazos comprometidos, y que para ello se adjudiquen a la mayor brevedad los lotes pendientes.

De no hacerlo así, votar en contra, todos sabremos por desgracia el verdadero significado de su voto. Créanme que nada ayudaría más a la credibilidad de su Gobierno y a la de la ministra Ana Pastor que el Grupo Popular votara a favor de esta iniciativa del Grupo Socialista.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Llamas): A esta proposición no de ley no se han presentado enmiendas, y por tanto pasamos al turno de fijación de posiciones. Por el Grupo Mixto tiene la palabra doña Rosana Pérez.

La señora **PÉREZ FERNÁNDEZ**: Efectivamente el Ministerio de Fomento acaba de oficializar por fin lo que en concreto el Bloque Nacionalista Galego lleva denunciando en sus iniciativas parlamentarias desde hace bastante tiempo, y no es otra cosa que la rebaja del AVE a Galicia, un secreto a voces que el ministerio se empeñaba en ocultar en cada comparecencia pública, como sucedió por ejemplo, y ya se dijo, durante la tramitación de los Presupuestos Generales del Estado para 2014.

En diversas preguntas parlamentarias el BNG advirtió el pasado año de que solo se estaba trabajando en uno de los márgenes de la vía a su entrada por Ourense. Ahora mismo lo que era más que una sospecha —no es que fuese una sospecha, era más que una sospecha— se ha constatado, porque ADIF acaba de sacar a concurso la electrificación y la señalización de varias líneas de AVE. Y este concurso deja patente que los trenes van a circular a menor velocidad, es decir, el proyecto especifica velocidades de 250 kilómetros por hora.

En los pliegos de estas licitaciones se señala que al menos unos 70 kilómetros de la línea entre Olmedo, Medina del Campo y Coreses se harán en vía única. A lo largo de la única vía de este trazado se habilitarán algunos desvíos en vía doble para poder hacer el cruce de trenes. La reducción de las condiciones del tren de altas prestaciones a Galicia también afectará, según los pliegos, al paso por los altos de La Canda y Padornelo, y a los últimos 50 kilómetros antes de su llegada a Ourense. La particularidad en ambos tramos es que los túneles necesarios que no estén aún tendidos se ejecutarán con un solo tubo que se utilizará en doble dirección, y no de los dos tubos de ida y vuelta con que se diseñaban hasta la fecha.

Voy terminando. Como ya pusimos de manifiesto en varias iniciativas parlamentarias, en el caso del AVE a Galicia están ya realizadas las obras del tendido, del trazado y de la plataforma de vía, con un diseño que tiene los máximos estándares del AVE, plataforma ejecutada para doble vía con pendientes mínimas y radios de curva máximos para permitir explotaciones a altas velocidades. Sin embargo se han invertido cantidades ingentes de dinero para que todo, absolutamente todo quede ahora parado, y aunque se retome en un futuro será difícil, complejo, y habrá que volver a invertir. Desde ADIF ahora efectivamente remiendan de nuevo, y se argumenta que la rebaja de los estándares del AVE a Galicia es provisional, y que se volverá al diseño originario cuando exista disponibilidad presupuestaria. Parece que el único objetivo que se persigue, desde luego a nuestro juicio, es inaugurar el AVE a Galicia cuanto antes, a pesar de que se quede a medio camino, desvirtuándolo hasta el punto de que cualquier parecido con un AVE sea una mera casualidad.

Por cierto, aprovecho y hago un paréntesis para decir que ya en otros momentos ha habido mucha prisa por inaugurar algo que en su momento se llamó AVE, y después del trágico accidente de Angrois inmediatamente se dijo que no era AVE. Bien, la cuestión es que se ha ido actuando por la vía de los hechos hasta explicitar lo que ya era de dominio público desde hace tiempo. Solo queda en estos momentos esperar a que el ministerio aclare que no hay AVE a Galicia definitivamente, sino un híbrido, y que aclare asimismo cómo va a afectar a los tiempos de viaje este cambio de estándares.

Por estas razones, porque nosotros, el BNG, presentamos iniciativas en este sentido desde hace tiempo, vamos a apoyar la proposición no de ley del Partido Socialista. Y aprovechamos por último, señor presidente, si me lo permite, para decir que efectivamente de los sobrecostes y los desmanes que se han producido en otras infraestructuras ferroviarias en otros puntos del Estado español Galicia no puede

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 573

13 de mayo de 2014

Pág. 47

volver a ser de nuevo la paganini, y ver recortada una infraestructura que es de justicia y que, como la propia ministra reconoció en este acto que antes citaba, nosotros en Galicia seguimos teniendo trenes del siglo XIX, y evidentemente queremos estar a la altura del siglo XXI.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Llamas): Por el Grupo Parlamentario de Unión Progreso y Democracia tiene la palabra el señor Martínez Gorriarán.

El señor **MARTÍNEZ GORRIARÁN**: Mi grupo no va a apoyar esta proposición no de ley por dos razones que voy a explicar brevemente: la primera es porque, como otras muchas veces ya he tenido ocasión de explicar, no compartimos esa política del AVE como inversión estrella del Estado en una época de crisis como la actual. Nos parece además que ya ha quedado claramente documentado que la política, que han compartido los Gobiernos del Partido Socialista y del Partido Popular y que siguen compartiendo, del AVE a cualquier costo a cualquier sitio, ha demostrado ser gravemente errónea y gravemente dañina para el interés general del país. En segundo lugar, porque estamos hablando de un trazado de AVE que tampoco es un proyecto que esté en una pizarra; estamos hablando de una línea donde ya, por determinadas decisiones políticas, por determinadas improvisaciones e imprudencias graves, que corresponden no solamente a responsabilidades penales sino a políticas, hubo un accidente terrible el año pasado, con el costo de 79 vidas, cosa que no es ninguna broma, en Angrois concretamente, que tuvo que ver, como dice por ejemplo el auto de instrucción del juez Aláez que lleva el asunto, con las prisas —que no tenían nada que ver con razones técnicas—, con las prisas políticas y las prisas de otro tipo, de tipo comercial, para acabar como fuera una línea de AVE, que luego se vio que no lo era, aunque ADIF la estuvo manteniendo como tal en su publicidad durante todos estos años. Entonces, nos parece de una desfachatez increíble que se vuelva a la carga con la prisa para acabar como sea, también por razones electoralistas —no me parece para nada casual que se plantee en campaña de las europeas este tipo de iniciativas—, sin tener para nada en cuenta la experiencia y las conclusiones que hay que extraer de lo que ya ha sucedido: primero, que no se puede someter ni sacrificar la seguridad de los pasajeros a intereses puramente electoralistas para presentar como un gran logro lo que no lo es, de cara al electorado propio, autonómico en este caso. En segundo lugar, a pasar por alto algo que ya ha sido rechazado tanto por el Grupo Socialista como por el Grupo Popular —que nosotros seguimos manteniendo como algo necesario—, que era una comisión de investigación de las responsabilidades políticas que había por este tipo de decisiones que nos han llevado a estas situaciones.

Volviendo a lo primero, a la razón de fondo por la cual nos hemos opuesto tradicionalmente, y lo seguiremos haciendo, a este tipo de peticiones: se vuelve a presentar una obra de este tipo sin ningún tipo de estudio de rentabilidad de costes, sin ningún tipo de previsión de demanda social y de rentabilidad también social —no digo solamente económica—; es evidente que puede haber líneas de ferrocarril que sean deficitarias en términos económicos contables, y sin embargo que tengan una rentabilidad social que lo justifique, pero aquí se da por hecho que el AVE es un derecho, con perdón del ripio, cuando en realidad el AVE es una infraestructura. Lo que es un derecho es el derecho al transporte, a la accesibilidad y a otras cosas que se pueden atender de otras maneras.

Estos días se está publicando una gran cantidad de documentos sobre la cuestión de todo el desarrollo del AVE que debería obligar —si hubiera un mínimo de decencia democrática, en serio lo digo— a reconsiderar a fondo toda la estrategia que tiene que ver con el AVE. Hay datos absolutamente demoledores: por ejemplo, el hecho de que los sobrecostes en estos seis años sean una cifra comparable, más o menos la misma, a lo que ha habido en recortes en sanidad y en educación. La sociedad española tiene por lo menos el derecho a saber si está eligiendo recortes en sanidad, en educación y en I+D+i, por poner casos de tres sectores estratégicos, solo para que haya AVE aquí y allá. La opinión pública, si estuviera informada, tendría bastante que decir al respecto. Segregar cosas que no tienen nada que ver a una determinada prioridad en una inversión pública costosísima como es el AVE, y encima mal realizada, como se está viendo, mal realizada por los sobrecostes, por los casos de corrupción que están aflorando y por los problemas de seguridad que hubo y que hay, está trayendo como consecuencia el abandono también de la seguridad en la red convencional. Estos días también nos hemos enterado de que ADIF está solicitando créditos extraordinarios para garantizar la seguridad en la red convencional debido a que la inmensa mayoría, por no decir la totalidad, de la inversión necesaria se la lleva el AVE, y la red convencional está quedando en muchos sitios abandonada, creando problemas de todo tipo que espero que no tengamos que lamentar. Presentar este tipo de cosas es algo digno de Alicia en el país de las maravillas. No es así, no podemos seguir pretendiendo que hacemos los AVE que nos parecza porque los hemos prometido

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 573

13 de mayo de 2014

Pág. 48

como si fuéramos dioses. Hay que plantearse la corrección de esta política, hay que revisar a fondo los planes que existen sobre el AVE y hay que asumir las responsabilidades políticas que haya que asumir por lo que se ha hecho mal. Se han hecho mal muchas cosas. Se han hecho mal tantas cosas, que en gran parte nos hemos arruinado en determinados capítulos estratégicos para mantener la ficción de que somos un país con los trenes más lujosos del mundo.

En fin, por estas razones y por otras nuestro grupo no va a apoyar esta proposición no de ley —ni ninguna otra en ningún sitio, no digo ya en Galicia, sino en ninguna otra comunidad o extremo—, sin que haya una mínima consideración del coste del AVE en serio, de sus plazos de ejecución, del rigor en la licitación y en el control de las obras y del rigor en la eliminación de sobrecostes, y por supuesto en la depuración de la corrupción y de las responsabilidades políticas que hay pendientes de depurar por el accidente de Angrois y situaciones parecidas.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Llamas): Por el Grupo Popular tiene la palabra el señor Delgado.

El señor **DELGADO ARCE**: Con la venia, señorías, señor presidente.

El Grupo Popular va a votar en sentido contrario a esta iniciativa del Grupo Socialista que defiende el diputado don Guillermo Meijón. Voy a empezar mi intervención cambiando totalmente lo previsto.

Él habla de la triple D; yo también voy a hablar de la triple D. La triple D de dejadez, porque dejadez fue tener durante tantos años los proyectos de alta velocidad a Galicia olvidados; no quiero nada más que recordar las palabras del presidente de la Xunta de Galicia, Emilio Pérez Touriño, el 17 de abril de 2009: los proyectos estaban en el cajón, y con Blanco esperemos que salgan del cajón para ser licitados. —Dejadez—. Otra D de deudas, 40.000 millones de euros de deudas del Ministerio de Fomento cuando llegamos al Gobierno de España, un lastre para la inversión en obra pública en nuestro país. La otra D es la del despilfarro, anunciado de los 8.000 millones de euros de sobrecostes de las infraestructuras en nuestro país. —Una buena triple D.

En cuanto al AVE de Galicia, puntualizando al señor Martínez Gorriarán, el AVE a Galicia es el AVE a una parte, no es el AVE a ninguna parte, a una parte fundamental de España, Castilla y León, Galicia, el noroeste, donde viven millones de españoles que hoy tienen unas deficientísimas comunicaciones por Galicia.

¿Qué estamos haciendo en el Gobierno de España desde que estamos gobernando? Nada más y nada menos que hemos invertido en el AVE a Galicia, en lo que va de legislatura, 1.244 millones de euros. Recuerdo que cuando Ana Pastor tomó posesión como ministra de Fomento en diciembre de 2011 solo se habían ejecutado 483 millones de euros en esta línea, el 6% de la inversión prevista. En lo que llevamos de legislatura hemos multiplicado por más de tres esta inversión, que hoy es ya de casi 1.727 millones de euros. En lo que va de legislatura hemos adjudicado inversiones por importe superior a los 2.750 millones. Gracias a estas licitaciones y adjudicaciones hemos lanzado las obras de la plataforma en doble vía, con vía derecha y vía izquierda, con túneles vía derecha y vía izquierda, entre Lubián y Taboadela, consiguiendo que a finales de 2012 estuvieran adjudicadas las obras de todos esos tramos; y desde Taboadela hasta Ourense, el 11 de abril se publica en el BOE la nueva resolución que aprueba el estudio informativo entre Taboadela y Ourense. Lo cual significa que estamos trabajando con presupuesto, con determinación en la búsqueda del cumplimiento de un objetivo en plazo, que es 2018. El Partido Socialista, el presidente Zapatero y el presidente Touriño no tenían reparos en entregar en el año 2009 en todos los buzones de nuestra ciudad, la ciudad de Ourense, folletos en los que se decía: el Partido Socialista trae el AVE a Ourense en 2012. Pues el año 2012 ya pasó, pero es que antes hubo un compromiso de traerlo en el año 2009 y fue incumplido. Eso sí que han sido grandes incumplimientos. Señorías, no necesitamos impulsar la alta velocidad a Galicia porque lo estamos haciendo con presupuestos y con hechos.

Sobre los puntos segundo y tercero de la proposición no de ley, en los que ustedes piden que actuemos sobre la licitación de un contrato del año 2011 de colaboración público-privada de 905 millones de euros, debo decirle que el BOE del 14 de mayo ya publicó la licitación de este contrato por 640 millones de euros, por lo tanto, con mejor ajuste del ritmo de ejecución de las obras, con unas condiciones financieras más ajustadas a la realidad, porque con el otro sistema perdíamos millones y millones de euros de intereses, y porque la contratación de los restantes contratos se va a hacer conforme a una programación establecida.

Termino como empecé, haciendo referencia a otra triple D, la triple D del Partido Popular, de Ana Pastor y de Mariano Rajoy: decisión en llevar el AVE a Galicia, dotación manifestada en presupuestos, y determinación en trabajar por este objetivo que será bueno para Galicia y para toda España.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 573

13 de mayo de 2014

Pág. 49

— RELATIVA A LA NECESIDAD DE MODIFICAR LAS EXIGENCIAS PARA LA OBTENCIÓN DE LICENCIAS DE OBRA EN LAS ZONAS DE SERVIDUMBRE AERONÁUTICA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/002724).

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Llamas): Pasamos a la proposición no de ley relativa a la necesidad de modificar las exigencias para la obtención de licencias de obra en las zonas de servidumbre aeronáutica. Es una iniciativa del Grupo Parlamentario Mixto, y para su defensa tiene la palabra la señora Pérez.

La señora **PÉREZ FERNÁNDEZ**: El Bloque Nacionalista Galego ha presentado esta proposición no de ley, entre otras cuestiones, porque determinados ayuntamientos, que están afectados por el Real Decreto 297/2013, que a su vez modifica otros decretos sobre ordenación de aeropuertos y sus zonas de servicio y las servidumbres aeronáuticas, se están encontrando problemas graves con este decreto, a la hora de dar licencias de obra. Observamos, una vez que leemos la legislación correspondiente, que como en otras muchas ocasiones y como viene siendo tradicional ni el legislador ni los técnicos se han dado cuenta, es decir, han olvidado de nuevo, como ahora decía don Celso Delgado, a una parte importante del Estado español, que es Galiza; la han olvidado de nuevo y son incapaces de reconocer que en Galiza tenemos una figura urbanística que es singular y que no se acaba de entender en Madrid. Existe una figura urbanística en nuestra comunidad autónoma que es el suelo de núcleo rural, una figura urbanística que no existe en otras zonas del Estado, que no es contemplada nunca en ninguna legislación estatal, y que siempre es motivo de recurso por parte de los gallegos y gallegas, por parte de organizaciones como la nuestra, porque siguen sin contemplar una realidad que existe. Esto pasó en su momento con la Ley de Costas, pasó con otras legislaciones, sobre todo, referidas a medio ambiente, y ahora vuelve a pasar con esta legislación.

¿De qué se trata en concreto? Se trata de que este real decreto exige permiso de AESA, de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, en las zonas de servidumbre de aeropuertos para cualquier tipo de obra, para cualquier tipo de obra, es decir una obra menor, en caso del suelo de núcleo rural. También exige ese permiso para suelo urbano consolidado, pero no para cualquier tipo de obra, sino para obras mayores. Para no crear confusión, porque las enmiendas, por lo menos la del Partido Popular, no han entendido exactamente la dirección o la orientación de nuestra proposición no de ley, nosotros no nos referimos tanto a los plazos, que también porque burocratizan y ralentizan que se den esas licencias, sino que nos referimos a esa diferenciación injusta, desde nuestro punto de vista, que se hace entre el suelo de núcleo rural y el suelo urbano consolidado.

En consecuencia, es de justicia que también en esta normativa se reconozca esa figura urbanística existente en nuestro territorio, y por lo tanto que se considere el suelo de núcleo rural igual que el suelo de núcleo urbano consolidado, a efectos de las zonas de servidumbre aeronáutica. Que las obras menores —estamos hablando de simples obras de cambio de cerramientos, de pintura de fachadas, de cambio de tejados, etcétera, pequeñas obras—, no se eternicen esperando ese permiso de la agencia estatal. Por cierto, es un permiso que según el decreto tiene un añadido: que si en el plazo de seis meses no es respondido, se entiende como desfavorable; lo cual presupone la denegación de la licencia y presupone que esa obra —vuelvo a repetir, estoy hablando de obras menores en suelo de núcleo rural— no se puedan realizar, con los consecuentes perjuicios para las personas afectadas.

El segundo punto de nuestra proposición no de ley habla, por tanto y en consecuencia con lo anterior, de modificar este real decreto al que nos referimos. Nos referimos a que se elimine la exigencia de solicitar el permiso de obra a la agencia estatal para la realización de cualquier obra que no supere los 20 metros de cota sobre la rasante natural del terreno existente. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)** Ponemos esta cota, la de 20 metros, aunque entendemos que de ninguna manera perjudicaría la seguridad en la zona de servidumbre de los aeropuertos, por poner alguna. Porque entendemos que todo lo que esté por debajo de eso, cualquier obra que esté por debajo de eso, no tiene nada que ver con la afectación a la seguridad aérea en las zonas de servidumbre, y por lo tanto nos parece bastante absurda.

Quiero aclararles, antes de terminar, que esto está afectando a un grandísimo número de ayuntamientos en la comunidad autónoma, porque en Galiza existen tres aeropuertos y la zona de servidumbre es muy amplia. Incluso aquellos municipios que estarían afectados por la zona de servidumbre del aeropuerto de A Coruña. Puedo citar, por ejemplo, el concello de Ordes o el Ayuntamiento de Oleiros, que sí tienen planeamiento aprobado y se ven igualmente afectados, aunque en un plazo un poco más reducido para extender su licencia. El problema primero y más grave es, porque no se reconoce nunca desde Madrid, insisto, la singularidad de la figura de suelo de núcleo rural existente en Galicia y, por otro, el tratamiento

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 573

13 de mayo de 2014

Pág. 50

del suelo de núcleo rural en igualdad de condiciones que el urbano consolidado, y por otro —termino— el problema que está llevando a muchos ayuntamientos a burocratizar y ralentizar en exceso la concesión de licencias —vuelvo a insistir— en muchísimos casos para obras absolutamente menores y que no inciden para nada en la seguridad en las zonas en las que están ubicadas de servidumbre aeroportuaria. Vuelvo a insistir en que estamos hablando de muchos ayuntamientos en nuestra comunidad autónoma que se ven de hecho afectados por esta normativa, y entendemos que por justicia y por reconocer esa figura urbanística existente allí, la normativa debe ser modificada.

En cuanto a las enmiendas, anticipo ya que la del Partido Socialista, en principio, no tendríamos ningún problema en aceptarla, siempre y cuando en vez de ser de sustitución de nuestro texto, la conviertan en enmienda de adición; es decir, la podríamos añadir perfectamente a los dos puntos de nuestra proposición no de ley. Por lo que se refiere a la del Partido Popular, no tiene mucho que ver con lo que nosotros proponemos, porque aquí está hablando de agilizar, es decir de instar al Gobierno a que se agilice la implantación del procedimiento abreviado, un procedimiento, por cierto, que ya está recogido en la normativa y que vemos que no afecta, porque el procedimiento, abreviado o no, influye igual en las zonas de suelo de núcleo rural. Ahí no existe diferenciación en la normativa estatal, porque el Estado nunca fue capaz de entender ni de reconocer esa figura urbanística singular. No entendemos que se ajuste a lo que nosotros proponemos.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Socialista, para defender su enmienda tiene la palabra la señora Rodríguez.

La señora **RODRÍGUEZ VÁZQUEZ**: Señorías, en Galicia contamos con tres aeropuertos, todos ellos en enclaves próximos a ayuntamientos que son zonas rurales y rodeados por diversas construcciones habitadas y por zonas dedicadas a la agricultura y a la ganadería. De forma especial en Galicia todas estas zonas rurales, de muchos municipios, son objeto de la calificación de zona de servidumbre aeroportuaria y están sujetos a todas cuantas medidas y restricciones de actuación se contemplan en el real decreto que hoy debatimos, en el real decreto señalado. Entre otras, como muy bien decía la proponente, cualquier tipo de construcción, de instalación, incluso de plantaciones agrícolas precisan ahora el permiso específico del Ministerio de Fomento. Las limitaciones a aplicar en esas zonas de servidumbre aeronáuticas pretenden garantizar la concreta recepción por parte de las aeronaves de emisiones radioeléctricas que ayudan a la navegación, y al mismo tiempo garantizan la seguridad de las operaciones. Como ejemplo está el caso de Alvedro en A Coruña: como se ha ampliado, debido a esta ampliación se realiza la modificación de los criterios en los ayuntamientos afectados, y en este caso se argumentan diferentes factores: la ampliación de la pista de vuelo, el cambio de disposición del equipo localizador o la incorporación de un equipo medidor de distancias. También en este caso se tienen en cuenta de una manera más precisa las coordenadas de instalaciones radioeléctricas, la definición de nuevos procedimientos de aproximación instrumental al aeropuerto, y nos encontramos con que esta situación implica ni más ni menos que a veintidós ayuntamientos, trece de los cuales están en las comarcas de Ferrolterra, Eume y Ortigal.

Todas estas fincas incluidas en las zonas de servidumbre, correspondientes a los distintos aeropuertos gallegos, están sometidas también a sobrevuelos de aeronaves a baja altura como consecuencia de proximidad, etcétera, lo cual dificulta muchísimo a las personas propietarias o que viven en estas fincas hacer cualquier tipo de ordenación en su casa, en su vivienda, en su finca.

Estamos, señorías, ante un problema complejo en el que debemos conjugar los derechos de las vecinas y los vecinos de las zonas de servidumbre aeroportuaria con —siempre, desde luego— la garantía absoluta de seguridad en las actividades de los aeropuertos. No parece justo que por determinada ubicación de una vivienda, de una granja o de una finca, sus propietarios o propietarias no gocen de los mismos derechos para su rehabilitación, modificación, conservación o explotación que otros propietarios de zonas urbanas. Tampoco parece lógico que en el caso de obras menores, que en muchos municipios no requieren ni siquiera licencia sino una simple comunicación al ayuntamiento, ahora deban someterse a largos y farragosos trámites. Tampoco es lógico que en la redacción del mencionado real decreto no se hayan tenido en cuenta las características específicas de las zonas rurales y, como decía la proponente, simplemente han olvidado que Galicia existe.

De igual forma, estamos de acuerdo con la proponente en que la demora —eso lo explica en la exposición de motivos— en la concesión de licencias para reparaciones o rehabilitaciones tampoco favorece en absoluto al sector de la construcción, que ve en estas obras menores una salida a la gravísima

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 573

13 de mayo de 2014

Pág. 51

situación que está sufriendo. No obstante, el real decreto del que tratamos pone el acento fundamental en dos cuestiones: por una parte, en la garantía de seguridad y, por otra, en la adaptación de nuestra legislación a la normativa internacional, y en concreto a la actualización de la misma con arreglo a las normas de la Organización de Aviación Internacional. Todo ello conduce a este importantísimo incremento en las dificultades de cualquier trámite, relacionado con obras menores, sobre todo, para las personas que habitan en estas zonas de servidumbre aeronáutica. La lentitud burocrática de estas tramitaciones impide que los propietarios de las fincas y viviendas afectadas realicen estas actuaciones en un tiempo que sería razonable, o al menos en los periodos en que otros propietarios reciben la confirmación o denegación de los permisos y licencias solicitados en su ayuntamiento.

Es necesario buscar una solución para las personas que se encuentran en esta situación y que sufren, con respecto a personas de las zonas urbanas, un agravio comparativo en relación con la atención a sus demandas por parte de las distintas administraciones. No es menos necesario garantizar en todo momento la seguridad de la actividad de los aeropuertos. No solo en relación con los metros de altura de las obras a realizar, sino también con otro tipo de parámetros que vienen igualmente recogidos en el decreto y están en consonancia con el Reglamento 216/2008, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de febrero de 2008, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil, que incluyen cuestiones como producción de turbulencias, uso de luces, superficies reflectantes, posibles fuentes de radiación, producción de humos, etcétera.

En estos momentos el papel de los ayuntamientos, de muchos ayuntamientos, de Galicia se limita al de ser un peticionario de las solicitudes de sus vecinos, y muchos de nuestros ayuntamientos han incidido en los retrasos que ocasiona en la ejecución de algunos trabajos el hecho de tener que esperar el acuerdo favorable de AESA y el consiguiente perjuicio para sus vecinos y vecinas. Por lo tanto debemos combinar estas dos cuestiones, los derechos de la población que vive en las zonas de servidumbre aeroportuaria con la garantía de las mayores cotas de seguridad para las actividades de los aeropuertos. La seguridad no es opcional, pero los derechos y la rápida atención a las demandas de la población tampoco son opcionales. Por ello nuestra propuesta pretendía conciliar ambas cuestiones, tratando de resolver el tema fundamental de la tardanza acarreada por las diversas revisiones a que ha de someterse cualquier solicitud de licencia en estas zonas, motivo principal que encontrábamos en la exposición de motivos. La verdad es que esta búsqueda de nuevas fórmulas y procedimientos que eviten esta ralentización sería muy buena para estas personas, que con frecuencia tienen esperas intolerables.

Quisiera terminar diciendo que las socialistas y los socialistas apostamos desde luego por todas cuantas medidas de seguridad sean necesarias y convenientes, pero sin caer en el abuso y respetando rigurosamente los derechos de la ciudadanía. La iniciativa que trae hoy aquí el BNG nos pareció y nos parece correcta en su planteamiento, pero nos planteaba algunas dudas razonables de que en la redacción literal de la propuesta pudiera derivarse alguna laguna en materia de seguridad. De ahí nuestra enmienda, cuya finalidad era corregir sobre todo la problemática de los plazos de respuesta de AESA. Por eso sí que vamos a hacer esa adición para que se acepte nuestra enmienda, y vamos a dar por supuesto el voto favorable, por coincidencia en el fondo de la cuestión, y exigiremos que, en caso de que se apruebe, cosa que es posible, se atienda con rigor desde el Gobierno cualquier disfunción que afecte a la seguridad en esta proposición.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Popular defiende su enmienda don Telmo Martín González.

El señor **MARTÍN GONZÁLEZ**: En relación con la proposición no de ley presentada por la diputada doña Rosana Pérez Fernández, del Grupo Parlamentario Mixto, tengo que decir lo siguiente. El Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas, ya establecía en su artículo 29 que las distintas administraciones no podrían autorizar construcciones, instalaciones o plantaciones en los espacios afectados por servidumbres aeronáuticas, sin previa autorización del Ministerio de Fomento. La modificación del Real Decreto 297/2013 no ha supuesto una mayor burocratización en la obtención de las autorizaciones o licencias municipales.

La obligación de solicitar acuerdo previo en una construcción existente existe ya desde 1972, independientemente de la tipología del suelo donde se pretenda realizar, ya que el aspecto fundamental que vigilan las servidumbres aeronáuticas es la altura de las edificaciones y construcciones. Para adaptar los criterios técnicos de diseño a los últimos estándares internacionales se modificó el Decreto 584/1972, mediante el Real Decreto 297/2013. Durante su tramitación el proyecto de real decreto preveía un régimen

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 573

13 de mayo de 2014

Pág. 52

de excepción del acuerdo previo favorable cuando se hubiera informado favorablemente el instrumento de planeamiento urbanístico. Pero el Consejo de Estado, en su preceptivo dictamen del 31 de enero de 2013, afirmó que esa excepción era incorrecta porque —y leo textualmente— se trata de verificar que efectivamente los instrumentos de planeamiento autorizan licencias con pleno respeto a las servidumbres aeronáuticas, y en tal caso ese acuerdo previo es preciso siempre en tanto que mecanismo de verificación y garantía. Por otro lado, que con independencia de ello pueda resultar precisa alguna limitación adicional para la plena efectividad de la servidumbre. Puede hacerse patente en función de las concretas operaciones aeroportuarias, y debe estar previsto en todo caso. Además el establecer esa excepción supondría incumplir el deber de control urbanístico que se impone en el anexo V bis, letra c, punto 1, apartado a, del reglamento CE/216/2008. Se está por tanto en el supuesto de prevención de riesgos aeroportuarios a que alude la norma europea, y ante la necesidad de salvaguarda de esas servidumbres aeronáuticas, supuesto al que alude el artículo 34 proyectado. Y no cabe en consecuencia establecer ese régimen de excepciones. Por ello debe rectificarse el artículo 31.1, suprimiéndose tal posibilidad de excepción de acuerdo previo favorable.

Con este dictamen el Real Decreto 297/2013 introdujo una tramitación más ágil de las solicitudes de acuerdo previo, que son los procedimientos abreviados, responsabilizando a la Administración urbanística de la emisión de certificaciones que acrediten que las actuaciones se ajustan al planeamiento previamente informado favorablemente. A diferencia de las solicitudes ordinarias de acuerdo previo, sujetas al régimen de silencio negativo, en este caso se prevé que el silencio sea positivo si la Administración aeronáutica no ha resuelto la solicitud en tres meses. Próximamente podrá ser consultado todo esto en la página web del Ministerio de Fomento, la formulación del procedimiento abreviado, de forma que todos los municipios conozcan cómo podrán acceder a su aplicación.

Por último quiero indicar que las servidumbres aeronáuticas marcan una cota de altura por debajo de la cual se pueda asegurar la seguridad de las operaciones de aeronaves. Por tanto se ha de comprobar la altura de las construcciones o instalaciones en relación con las mismas, independientemente de la tipología del suelo. Es decir, las servidumbres aeronáuticas son las mismas con independencia de la calificación del suelo, sea núcleo rural o urbano, debiéndose solicitar acuerdo previo en las condiciones indicadas por los artículos 30 y 31 del Decreto 584/1972. Al tener ambos suelos, núcleo rural o urbano, la misma consideración en relación con las servidumbres aeronáuticas no se considera la proposición no de ley en dicha cuestión. Por lo tanto vamos a rechazar la proposición no de ley, proponiendo el siguiente texto alternativo, y leo: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a agilizar la implantación del procedimiento abreviado previsto en los artículos 29 y 32 del Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas, modificado por el Real Decreto 297/2013, de forma que se permita agilizar la obtención por parte de los ayuntamientos del acuerdo previo que ha de emitir la Agencia Estatal de Seguridad Aérea en zonas afectadas por servidumbres aeronáuticas, tal y como exige el artículo 30 del citado Decreto 584/1972, reduciendo los plazos de emisión de los mismos. Y quiero añadir algo más, señora Pérez: los ayuntamientos que usted ha mencionado, el de Ordes y el de Oleiros, el de Oleiros cuenta con planeamiento y el de Ordes no, tiene normas subsidiarias desde el año 1996. Y yo entiendo que esta PNL hay que hacerla porque hay que quedar bien, ustedes están apoyando en Ordes el Gobierno independiente que hay allí, y lleva desde el año 2000 nuestra gente, los concejales del Partido Popular intentando que se apruebe de una vez por todas el plan general. Y tengo que decir que si todos los ayuntamientos de España tuvieran planeamiento no tendríamos ningún problema; un informe de tres meses es un informe con un tiempo que creo razonable. Por lo tanto yo considero que es una PNL por decir algo, pero yo creo que tal y como el ministerio nos ha anunciado que va a hacer, queda perfectamente bien. Y yo lo que pediría es que todos los ayuntamientos que no tienen planeamiento, que lo hagan, que eso es lo importante de verdad. Y en Galicia creo yo que a veces uno puede ser que no entienda porque el que escribe no lo explica muy bien, pero yo tengo que decir que esta mañana hablé con usted y usted ya me ha adelantado que no iba a apoyar este tema, puesto que en los ayuntamientos que tienen planeamiento sí valía, pero en los ayuntamientos que no tienen no valía el caso. Y es verdad. Yo le instaría a que usted hable con sus compañeros para que apoyen en aquellos ayuntamientos en que están ustedes apoyando a algunos Gobiernos por ahí por Galicia a que hagan los planeamientos.

El señor **PRESIDENTE**: Para definir su postura sobre las enmiendas tiene la palabra la señora Pérez.

La señora **PÉREZ FERNÁNDEZ**: Ahora digo lo de las enmiendas, pero las últimas palabras del portavoz popular requerirían que me refiriese a algo más que a las enmiendas.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 573

13 de mayo de 2014

Pág. 53

No obstante, es curioso porque efectivamente nosotros pensábamos hacerle una propuesta respecto de su propuesta, valga la redundancia, de su enmienda, pero desde luego a la vista de lo que acaba de decir la verdad es que nos excusamos, porque entendemos que no va a prosperar. Con lo cual no aceptaríamos la enmienda del Partido Popular.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Y la del Grupo Socialista?

La señora **PÉREZ FERNÁNDEZ**: La del Grupo Socialista siempre y cuando se convierta en enmienda de adición.

— SOBRE LA NECESIDAD DE PROVEER UN PRESUPUESTO DE CONSERVACIÓN DE CARRETERAS ACORDE CON EL VALOR PATRIMONIAL DE LA RED VIARIA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE UNIÓN PROGRESO Y DEMOCRACIA. (Número de expediente 161/002743).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente proposición no de ley, que es del Grupo Parlamentario Unión Progreso y Democracia, sobre la necesidad de proveer un presupuesto de conservación de carreteras acorde con el valor patrimonial de la red viaria, que defiende el señor Martínez Gorriarán, a quien doy la palabra.

El señor **MARTÍNEZ GORRIARÁN**: Esta proposición no de ley trata de ofrecer una solución a lo que se está convirtiendo en un problema acuciante, que es el deterioro de la red de carreteras, y concretamente de la red de interés general del Estado; las redes autonómicas y de las diputaciones forales evidentemente quedarían fuera del ámbito de aplicación de lo que aquí se propone. Y lo que se propone son dos cosas básicamente: por una parte, calcular el valor patrimonial de la red de carreteras del Estado, y a partir de ese cálculo hacer una previsión de una inversión permanente anual para mantenerlo en condiciones.

Hay una razón de fondo para este tipo de propuestas, que es la necesidad de encontrar baremos objetivos cuantificados, es decir cantidades, para establecer qué es o no es una conservación adecuada. La conservación que en la actualidad está haciendo el Ministerio de Fomento prácticamente solo sirve para mantener eso, la viabilidad estricta, es decir que las carreteras puedan ser usadas, pero en condiciones de un deterioro constante. Y esto además tiene el problema, como conocen los expertos en la cuestión, de que el deterioro constante, si no se corrige a tiempo va agravándose hasta el punto de que el deterioro puede llegar a ser a veces incluso irreversible. No hace muchos años todos los que nos movemos por el país tuvimos ocasión de ver cómo carreteras enteras de la red general, por ejemplo la N-I y la N-II, tuvieron que ser rehabilitadas incluso procediendo a cambiar parte del trazado, en algunos tramos hubo que hacerlas por completo nuevas. Y esto, según se dijo en su momento, fue consecuencia de un mantenimiento insuficiente. Pues ahora, debido también a la política de ahorro, el mantenimiento es más insuficiente que antes, y cabe suponer que por lo tanto los daños que va a haber ya son mayores de los que había hace unos años. En un doble sentido además, porque esto significa un empobrecimiento del Estado; la pérdida de valor patrimonial por deterioro de las obras públicas no solamente es mala para los usuarios y es malo para su seguridad; hay que añadir a este respecto algo que me parece que es de sentido común, el aumento de la siniestralidad que tanto se comentó en las últimas operaciones de salida que ha habido con puentes y vacaciones, sin duda alguna tiene que ver con el aumento del deterioro de la red, porque en el 40% de los accidentes con pérdidas de vidas suele estar presente el factor de salida de la carretera, y esa salida de la carretera muchas veces se debe al mal estado del firme, aparte de las dificultades que pone la conducción.

Antes, cuando hemos hablado de la inversión en AVE, se han hecho algunos alegatos en contra de lo que yo sostenía hablando de la necesidad de prestar servicio a todos los ciudadanos. Efectivamente aquí tenemos una magnífica oportunidad, porque a día de hoy el 90% del tráfico de pasajeros en España se sigue haciendo por carretera, y el 85% de las mercancías, que esto es excesivo pero es una cuestión diferente que ahora no podemos abordar. En cualquier caso, está claro que si hay un medio de transporte indispensable, popular y barato a día de hoy todavía sigue siendo la carretera, y que por lo tanto que el Estado se apee de su responsabilidad en un mantenimiento suficiente no es aceptable. Por otra parte, cuando hablamos entre los diputados todo el mundo está de acuerdo sin excepción en que el estado de las carreteras en muchos sitios es francamente deplorable y que algo hay que hacer.

Bueno, proponemos una fórmula que no ata al presupuesto, al Gobierno no le obliga a algo que sea irracional, sino a tratar de hacer eso, lo que se insta: en primer lugar, a asociar la inversión para la conservación de la red de carreteras del Estado al valor patrimonial de la red mediante los pertinentes

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 573

13 de mayo de 2014

Pág. 54

estudios que permitan fijar su valor mínimo. En segundo lugar, desarrollar un plan de choque para la recuperación de los déficits de conservación acumulados en la red de carreteras del Estado, priorizando los tramos catalogados como de concentración de accidentes, y aplicando las medidas que presenten mayores índices de rentabilidad, según recomienda la Directiva de seguridad de infraestructuras viarias. Es decir, no decimos nada nuevo, o nada radicalmente nuevo, aparte quizá de esta petición de que se establezca el valor patrimonial de la red de carreteras, sino que esto sirva de base para aplicar una política constante y permanente que redunde en tres cosas importantísimas: la calidad de la red, la calidad prestada en el servicio de carreteras a los usuarios —incluyendo la seguridad, que es importantísima—, y en tercer lugar, pero no en último lugar, el valor patrimonial, es decir la riqueza y pobreza relativas del Estado, de la propiedad pública.

Bien, hemos recibido muy en último momento, pero no importa, una propuesta de enmienda del Grupo Popular que ellos defenderán, pero ya les adelanto que me parece que descafeína demasiado lo que proponemos y que simplemente mantiene que lo que se está haciendo ya es suficiente. Justamente esta proposición no de ley parte de la convicción y de la observación de la experiencia de que lo que se está haciendo para mantener la red de carreteras del Estado no es suficiente, que el deterioro ya es en algunos sitios alarmante, que probablemente está relacionado causalmente con el aumento de la siniestralidad, y que por otra parte el esfuerzo económico que se pide no es en absoluto extraordinario, no estamos hablando de esas cifras verdaderamente multimillonarias que se manejan alegremente para otras inversiones de menor trascendencia, sino que nos parece que es duplicar aproximadamente lo que se está invirtiendo, y nos parece que esto no solo es asumible, sino difícilmente rechazable.

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

El señor **COLLARTE RODRÍGUEZ**: Señor Martínez Gorriarán, si no recuerdo mal —creo que no, porque lo tengo apuntado en mi carpeta—, ya el 10 de junio del año pasado discutimos sobre la conservación de las carreteras. Le decía entonces que para quien empezó su vida profesional en la Asociación de Carreteras de la Xunta, allá por mayo de 1983 —y ya ha llovido— esto es un tema más que apasionante. Es verdad que tenemos un problema, y no va a convencer a un ya convencido, se lo dije entonces. Y es que, más allá del criterio que utilicemos —hablábamos entonces del mantenimiento del estado estructural de los firmes, ahora le damos la vuelta e intentamos verlo por el tema del valor patrimonial—, más allá de discutir los criterios que se utilizan para determinar el mismo, la Dirección General de Carreteras tiene perfectamente estudiado el estado de la red, lo hace en colaboración con el Cedex, y es verdad que necesitaríamos probablemente más recursos, pero es lo que tenemos, estamos intentando hacer —utilizando casi un eslogan— más con menos, y me consta sin duda alguna que, tanto la Secretaría General de Infraestructuras, el señor Niño que ha estado aquí esta mañana, como la propia Dirección General de Carreteras son absolutamente conscientes de ese problema. Claro que nos gustaría disponer de entre el 2% y el 2,5% sobre el valor patrimonial, que más o menos es casi duplicar la inversión que tenemos en este momento en conservación, para tener digamos las carreteras en un perfecto y un excelente estado. Pero es lo que toca. Como se dice en mi tierra, éche o que hai, y tenemos que apañarnos con lo que tenemos.

Me preocupa por encima de cualquier otra cosa —porque no estoy en el fondo disconforme con usted sobre que necesitamos más dinero para conservación— de su intervención y de su proposición no de ley la vinculación del estado de las carreteras con la siniestralidad. Y quiero decirle una cosa: yo creo que no se puede relacionar el aumento de la siniestralidad con el deficiente estado de conservación de la red. En relación con ello hay que indicar que de acuerdo con el último informe del Consejo Europeo de Seguridad Vial España ocupa el segundo puesto de la Unión Europea, detrás de Lituania, en reducción de víctimas mortales entre 2001 y 2012, habiéndose disminuido un 67% la cifra de fallecidos en dicho periodo. Este descenso de la accidentalidad ha sido más acusado en las carreteras estatales que en el resto de vías gestionadas por otras administraciones regionales y locales.

Si se compara la inversión en conservación de los últimos años con la disminución de la siniestralidad se comprueba que esta última sigue descendiendo, aunque la inversión en conservación no haya sido constante. Esto es muy importante, es un tema muy delicado, y que yo creo que no debemos transmitir a la opinión pública... Una cosa es que probablemente necesitemos más recursos para la conservación de la red, y otra cosa es vincular eso con que haya mayor número de accidentes, que eso es muy preocupante. Asimismo debe resaltarse que, de acuerdo con la información recabada por los agentes de tráfico, de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 573

13 de mayo de 2014

Pág. 55

cada tres accidentes con víctimas los factores inherentes al conductor son los más frecuentes en la accidentalidad. Así, la distracción del conductor, junto con la infracción de la norma y la velocidad inadecuada, figuran como los tres factores principales de los accidentes, interviniendo en más de las dos terceras partes de los accidentes con víctimas. En cambio, de acuerdo también con los partes de los agentes de tráfico, el estado de las infraestructuras apenas figura como factor principal concurrente —solo en el 1,5%— de los accidentes con víctimas. Me interesa que esto quede claro y que tengamos en este tema los datos.

Apunta usted otra posible variante que es el tema de la reducción de energía. Estamos aplicando el acuerdo del Consejo de Ministros de fecha del 11 de marzo de 2011, y ya con anterioridad la propia Dirección General de Carreteras, con nota de Servicios Internos del 16 de julio de 2010, modificada en mayo de 2011 y en junio de 2012, estaba tratando de optimizar la utilización de recursos lo más que se puede, porque evidentemente tenemos que intentar un ahorro energético en lo que es el tema de las carreteras.

Le presentamos una enmienda de modificación que usted dice que es muy light; bueno, el Ministerio de Fomento continuará invirtiendo en la vialidad y la conservación de la red de carreteras del Estado, asociando la inversión al estado de los elementos, priorizando en función de los mismos. A mí me encantaría añadir con especial atención a los tramos de acumulación de accidentes, y en base a las disponibilidades presupuestarias. Es que el marco presupuestario no nos lo podemos quitar de en medio, y el Ministerio de Fomento continuará con la implantación de los procedimientos recogidos en la Directiva de seguridad de infraestructuras viarias. Eso es lo que le ponemos encima de la mesa. Y ya me ha dicho que le parece poca cosa, pero eso es lo que hay.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Mixto defiende su posición la señora Pérez.

La señora **PÉREZ FERNÁNDEZ**: El éche o que hai gallego, afortunadamente no es una filosofía, para que ustedes lo entiendan bien, de todos y de todas las gallegas, sino solo de algunos. En concreto la ministra de Fomento parece que no responde a esa misma filosofía, por lo menos de boca hacia fuera, cuando por ejemplo el pasado 4 de febrero afirma públicamente en un acto en Andorra, leo literalmente, que la crisis económica no debe tener consecuencias en el mantenimiento de las carreteras. Y añade que se destinarán los recursos necesarios a este tema. Por lo tanto queda más que claro que el éche o que hai solo lo utilizan algunos resignados y algunas resignadas. Bien, nosotros desde luego concordamos totalmente con la ministra en este sentido, en el que debieran destinarse los recursos necesarios, pero desde luego entendemos que la afirmación de la ministra en aquel momento no se corresponde con la realidad, ya que la inversión de fomento en este terreno ha descendido espectacularmente, como ya se ha dicho aquí por parte del proponente y como se ha reconocido efectivamente por parte del Partido Popular. Tampoco se ha incrementado de cara al año 2014, y nosotros mucho nos tememos que la senda siga siendo la misma para el año 2015, ya que no observamos que se estén formalizando contratos para el mantenimiento de las carreteras de titularidad estatal.

Independientemente de la fórmula que ha escogido UPyD para tratar con esta PNL de que se incremente la inversión en mantenimiento de infraestructuras, independientemente de esa fórmula, vamos a apoyar esta proposición no de ley porque desde luego coincidimos con el fondo. Y dicho ahora por el propio portavoz del Partido Popular creo que coincidimos todos los grupos aquí presentes, porque efectivamente circulamos también a diario por carreteras —en este caso nos estamos refiriendo a las estatales— donde las condiciones en muchos aspectos y en muchos tramos son absolutamente lamentables. Existen muchos, pero un estudio reciente realizado por la Asociación Española de la Carretera da cifras y pone de manifiesto datos que, a pesar de que los vemos todos los días, son espeluznantes. Habla, por ejemplo, de que las carreteras o los viales del Estado español presentan un déficit de inversión en conservación de 6.200 millones de euros. Y el estado del firme, los pavimentos, la situación de las señales y la iluminación desde luego son los problemas que más destacan.

Quiero reseñar aquí, como no podía ser de otra manera, que también en este estudio el caso gallego es destacable, y desde luego nosotros aquí tampoco aplicaríamos el éche o que hai. En este estudio las carreteras de la comunidad gallega son las quintas peor valoradas, y efectivamente entendemos —y hablo del caso de Galicia en este caso, porque es también el que más conozco y el que más recorro— que debieran tener una actuación, igual que en muchos otros sitios del Estado, inmediata. Por lo tanto apoyamos el fondo de esta proposición no de ley, y evidentemente también apoyamos las declaraciones de la ministra de aquel día, pero que evidentemente como tantas otras declaraciones de la ministra —y

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 573

13 de mayo de 2014

Pág. 56

eso sí respondiendo al refranero gallego—, una cosa es dar trigo y otra cosa es gobernar. Con lo cual vemos que se dice una cosa y se hace otra muy diferente.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el portavoz señor Simancas.

El señor **SIMANCAS SIMANCAS**: El Grupo Parlamentario Socialista va a respaldar esta iniciativa; nos parece razonable en su explicación, razonable en su propuesta, y además tenemos registrada una iniciativa similar también en su contenido. La vamos a apoyar porque la argumentación que ha aportado el portavoz de UPyD es bien diferente de la que utilizó hace unos minutos en relación con el AVE a Galicia, porque valorar como prescindible a nuestro juicio la llegada del AVE a Galicia, cuando se representa a una circunscripción que ya tiene AVE por partida múltiple, suena menos a eficiencia que a insolidaridad. Y nosotros no estamos de acuerdo.

Tampoco estamos de acuerdo con la argumentación que ha utilizado el portavoz de UPyD en relación con el auto sobre el trágico accidente ferroviario de Santiago. A nuestro juicio, utilización un tanto ligera, porque evidentemente no se ha leído el auto. En ningún apartado de ese auto se alude a las prisas en la ejecución de las obras del AVE a Galicia como causa de aquel accidente. Y utilizar argumentos ligeros en relación con un asunto que ha causado tantas víctimas nos parece especialmente censurable.

Pero esta iniciativa sin embargo sí está bien fundamentada. Tenemos una situación de emergencia en las carreteras españolas en cuanto al estado de mantenimiento y conservación de las mismas, y es sensato reclamar aquí un acuerdo de los grupos parlamentarios para instar al Gobierno a resolver el problema. Efectivamente la ministra se ha pronunciado en varias ocasiones respecto a este asunto en términos interesantes. Quiero recordar que en su comparecencia inicial ante esta Comisión de Fomento, el 9 de febrero de 2012, nos llegó a decir lo siguiente: aumentaremos la inversión en mantenimiento y conservación de carreteras. Debemos mantener el valor patrimonial de nuestras carreteras. De todos es conocida —nos llegó a enseñar con ánimo pedagógico— esa regla de que un euro que no se invierte en mantenimiento hoy supone cinco euros en cinco años en reparaciones y 25 euros en diez años en reconstrucciones. Bueno, pues el resultado de toda esta labor pedagógica de la señora ministra es que el presupuesto en conservación de carreteras ha disminuido desde el año 2011 entre 1.070 millones de euros y 818 millones de euros. Toda esta labor pedagógica para al final rebajar casi un 30% el gasto estatal en conservación de nuestras carreteras. En fin, nos podíamos haber ahorrado al menos el discurso de la señora ministra. Porque las consecuencias de esta rebaja inversora son importantes en términos de menoscabo de la competitividad del país —que efectivamente transporta mayoritariamente mercancías y viajeros a través de la carretera—, en términos de eficiencia, en términos de confort, y también en términos de seguridad vial, porque yo coincido con el portavoz del Partido Popular en que no se puede achacar directamente con ligereza otra vez directamente a la mala conservación de la carretera el aumento de los fallecidos en la misma. Directamente no, pero el señor portavoz del Grupo Parlamentario Popular coincidirá conmigo en que, en fin, que no ayuda, y que ayudaría más si mejoráramos la conservación de las carreteras. Bien, en eso estamos.

Yo aludiría ya telegráficamente a los informes de la Asociación Española de Carreteras, que nos ha dicho que tenemos el peor estado en las carreteras desde los años ochenta, un deterioro sin precedentes, 33.000 señales pendientes, 52.000 kilómetros de marcas viales desgastadas, un 82% de la iluminación mejorable. Hay también un informe muy interesante de la Asociación Española de Fabricantes de Mezclas Asfálticas, que yo entiendo que es un tanto interesado, pero que objetivamente nos señala muchos problemas. Por lo tanto hagamos un esfuerzo, tal y como nos plantea el grupo proponente, para mejorar la conservación de nuestras carreteras. Y eludamos también discursos como el que ha hecho recientemente la señora ministra, que bien examinado, objetivamente examinado es prácticamente una presunción por la bajada de las inversiones. Nos ha dicho la señora ministra que el balance en los sobrecostes de mi gestión es un balance cero. Pero, claro, lo que no nos ha explicado, en este caso pedagógicamente, la señora ministra es que su balance cero resulta de sumar los sobrecostes por arriba con las paralizaciones de obra por abajo, y claro, si a los sobrecostes les restas las obras paralizadas efectivamente el balance es cero o incluso negativo, pero presumir de parar obras en este país con la que está cayendo, al menos también en materia de conservación de carreteras, no nos parece prudente.

En todo caso, lo que sí es prudente e interesante, y nosotros lo vamos a hacer, es aprobar la proposición que hoy nos plantea el grupo que ha hecho uso de la palabra en primer lugar.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 573

13 de mayo de 2014

Pág. 57

— SOBRE LA SITUACIÓN EN LA LOCALIDAD DE LORCA EN EL TERCER ANIVERSARIO DEL TERREMOTO QUE LA DEVASTÓ. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE IU, ICV-EUiA, CHA: LA IZQUIERDA PLURAL. (Número de expediente 161/002745).

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, por las proposiciones no de ley que quedan por debatir yo estimo que las votaciones no serán antes de las tres menos cuarto, porque dudo mucho de que seamos capaces de verlo más rápido. Pero se lo digo a los portavoces para que avisen a la gente que vamos a hablar de las dos y media, pero pienso que antes de las tres menos cuarto —ojalá me equivoque— no estaremos votando.

Vamos a debatir ahora la proposición no de ley que figura en el orden del día como 35.º, sobre la situación de la localidad de Lorca en el tercer aniversario del terremoto que la devastó. Es una iniciativa del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural, y que va a defender el señor Sixto. Tiene la palabra.

El señor **SIXTO IGLESIAS**: Señor presidente, trataré de ser breve, dada la hora.

Acabamos de celebrar este mismo mes, de conmemorar ese tercer aniversario del luctuoso terremoto de Lorca que produjo nueve víctimas mortales, y qué más nos gustaría a nosotros, y sobre todo a los lorquinos, que no tener que traer una proposición no de ley a debate en esta Comisión respecto a cuestiones pendientes todavía de aquel terremoto. Si bien es cierto que la reconstrucción de algunas cuestiones ha ido rápida, veloz, como el patrimonio de la Iglesia, que ya ha sido reconstruido —en buena parte las iglesias y los campanarios ya están levantados—, otras muchas cosas no han seguido esa misma ruta. Por ejemplo, sigue pendiente de recuperarse el Instituto Ros Giner, el centro de salud, el conservatorio... Es decir, la recuperación de Lorca tras el terremoto —recuerdo que Lorca no es solamente víctima de terremotos sino también de inundaciones en los últimos años—, la recuperación tras estos terribles incidentes no ha sido tal, como se comprometieron los que aparecieron por allí durante los días siguientes al terremoto, en 2011 además, en época preelectoral.

La proposición no de ley que hoy traemos a debate a la Comisión pide sustancialmente dos cosas: una, que se cumpla una promesa, un compromiso que se hizo por parte de la sociedad Sepes de construcción de 300 viviendas en el municipio de Lorca; y, dos, que se ponga en marcha también —fue otro compromiso expresado pero nunca realizado— un plan de reactivación económica y generación de empleo en la comarca de Lorca, en la cual un paro crónico vino a añadirse a estos terribles incidentes. Es vital para Lorca que no se olvide lo que allí pasó, es vital para Lorca y para su comarca que se recuperen aquellas cuestiones que se han quedado olvidadas. No podemos circunscribirlo todo a la existencia de una guerra de cifras o entre propietarios, que es lo que parece ser que ha hecho el señor Valcárcel, que ha dejado ya la presidencia de la Región de Murcia y ahora se presenta a las elecciones europeas. Según sus cifras hay más de mil viviendas que están en marcha, pero según las de la Asociación de vecinos afectados por el terremoto apenas son ciento diez viviendas, de las cuales además setenta estarían relacionadas directamente con el cuartel de la Guardia Civil, que también es una de las cosas que se ha recuperado, mientras más de 3.000 vecinos siguen desplazados todavía de sus viviendas habituales; más de 1.100 familias siguen todavía con problemas, el barrio de La Viña sigue todavía arrasado y muchos edificios no son más que un solar en el cual no hay ninguna previsión de construir las viviendas que aquel infausto 11 de mayo se cayeron.

Por eso, con esta proposición no de ley desde mi grupo parlamentario lo que pretende es seguir poniendo encima de la mesa el problema de Lorca, seguir trayendo aquí, al Congreso de los Diputados, una reivindicación firme de que se resuelva el principal problema que les queda a los lorquinos, que es el de determinadas infraestructuras públicas y, sobre todo, de las viviendas; en ese sentido, si la sociedad Sepes se comprometiese a construir esas 300 viviendas lo más rápidamente posible, ayudaría sin duda a paliar los problemas, porque prácticamente solucionaríamos un tercio del problema global de vivienda generado por el terremoto. Reivindicamos un plan de reactivación económica y comercial en una ciudad en la cual además, por las características específicas del terremoto, acabaron muy dañadas muchas plantas bajas de edificios, porque, aunque sobrevivió el edificio las plantas bajas, donde radican los bajos comerciales, tuvieron una enorme cantidad de daños y afectó muchísimo al comercio local. Sobre ese daño propio del terremoto hubo el daño posterior del desplazamiento de la población, de los apuros económicos, que han hecho que el comercio y la economía local de Lorca y de su comarca se hayan visto muy, muy afectados; sobre eso, vuelvo a decir, llovió en tiempos posteriores, vinieron inundaciones. Termino con un dicho de Lorca: «Mata al rey y vete a Lorca», porque de Lorca no se acuerda después

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 573

13 de mayo de 2014

Pág. 58

nunca nadie. No permitamos que los lorquinos tengan esa conciencia de que desde Madrid no se les recuerda en su problemática tres años después de aquel terrible terremoto.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Socialista defiende su posición el señor Saura.

El señor **SAURA GARCÍA**: Señorías, voy a comenzar por decirles que creemos en el espíritu de superación y en la capacidad emprendedora de los lorquinos, en el espíritu de lucha contra la adversidad de los lorquinos y la lorquinas; creo en la solidaridad de los ciudadanos de Lorca, y es por ello que estoy convencido de que la ciudad de Lorca y su comarca se repondrá de los seísmos. Ciertamente, las administraciones en muchas ocasiones son más un freno a la recuperación que su acelerador, como es el caso. Después de tres años hay datos que nos ponen los pelos de punta: 3.000 desplazados de sus viviendas, 1.200 alumnos todavía desplazados de sus centros docentes habituales, un barrio entero, como el de San Fernando, que está por reconstruir puesto que en la actualidad está aún devastado. De las 1.250 viviendas derribadas solamente están reconstruidas completamente 130. De las 300 viviendas de Sepes, ¿cuántas dirán ustedes que se han construido? Ninguna, ninguna; esto demuestra la escasa sensibilidad de las administraciones. Me podrían decir que no hemos podido construir las 300, no hemos tenido las facilidades administrativas, hemos tenido restricciones presupuestarias; no hemos podido construir las 300, pero tenemos en proyecto construir 50, o 30, o 20, o 10. Al día de la fecha el proyecto es construir cero viviendas después de tres años; sin embargo, hay 13 familias en viviendas prefabricadas, o más bien en barracones en la actualidad. En la gestión hay siempre dificultades, lo entendemos; ahora más que nunca, hay restricciones presupuestarias y financieras, pero hay prioridades en ese presupuesto limitado, que se entiende, que lo entendemos. En este caso para el Gobierno, para Sepes, Lorca no es una prioridad porque no hay en proyecto en este momento construir ninguna de esas 300 viviendas.

Señorías, solo voy a matizar a efectos de la exposición de motivos de la proposición no de ley. De los tres años que hace de los terremotos, el PSOE gobernó la Administración central en ese tiempo solamente medio año; en esa comunidad autónoma y en ese ayuntamiento, como saben sus señorías, el PSOE no tuvo responsabilidades de Gobierno en estos tres años. En ese medio año de responsabilidad del PSOE en la Administración central se firmó un protocolo entre el Ayuntamiento de Lorca y Sepes para construir esas 300 viviendas; protocolo que firmó el diputado que les habla como responsable en aquel momento de la Empresa de Suelo, Sepes. Además de ese protocolo se avanzó en los proyectos. Sepes tenía en ese momento una liquidez, una potencia financiera de en torno a 200 millones de euros para todos sus proyectos de inversión, también para este; repito, 200 millones de liquidez para todos. Llama la atención que no se haya invertido un euro en el caso de estas 300 viviendas.

Estamos de acuerdo, por tanto, en poner en marcha de manera efectiva —de manera efectiva, lo entrecomillo— un plan de reactivación económica para Lorca y su comarca. Dice el Gobierno actual que tiene un plan en marcha. No voy ahora a plantear aquí una guerra de cifras, que es en general poco útil, pero me gustaría poner encima de la mesa lo que dice la Organización de Empresarios de la Región de Murcia (Croem). Ha hecho un documento relativo al presupuesto de 2013 y 2014, y dice que en relación con Lorca la inversión del Estado ofrece un panorama desolador. En el caso de 2014 y en relación con el presupuesto del Estado para Lorca, decía que, de las veintitrés actuaciones anunciadas en el plan para la reactivación de Lorca, solamente una de las veintitrés actuaciones —termino ya, señor presidente— tiene un compromiso real en ese presupuesto. Por tanto, los datos de esta organización empresarial están claros, no son los datos del PSOE. Señor presidente, termino ya como comencé: Lorca tiene un futuro excelente, con unas potencialidades turísticas, agrícolas e industriales excelentes, con un músculo económico y empresarial importante, que está por encima de otros territorios, y un espíritu de superación fuera de lo normal. Ahora bien, no estaría mal, o incluso diría yo que vendría muy bien que las administraciones, en vez de poner excusas, ayudasen a recuperar Lorca.

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

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Efectivamente, Lorca está siempre en el pensamiento de todos y también del Grupo Parlamentario Popular, y también del Gobierno. Cuando el domingo pasado se recordó el tercer aniversario de los terremotos de Lorca, yo creo que todos miramos hacia esa ciudad, la Ciudad del Sol, y todos quisimos unirnos con sus habitantes. Tengo que coincidir —será lo único en lo que coincida con el señor Saura— en que es una ciudad cuyos habitantes tienen un afán de superación, una fuerza, una

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 573

13 de mayo de 2014

Pág. 59

potencialidad y un futuro extraordinario, y seguro que van a salir adelante. Así lo piensa el representante del Grupo Popular y diputado por la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.

Hay cuestiones que resultan curiosas. Evidentemente, este portavoz tampoco va a hacer una guerra de cifras. Cuando se conoce la situación en la que está Lorca, cuando hay diputados de la circunscripción, como ha sido el señor Saura, o yo mismo y algunos otros que nos acompañan esta mañana aquí, tener que oír que se pone énfasis en las actuaciones de algunos organismos da un poquito de bochorno o sonrojo. El señor Saura ha olvidado rapidísimamente las cosas que hizo y que dejó de hacer cuando fue director general de Sepes. El dinero que tenía Sepes se lo había gastado en proyectos como la operación Campamento —que ha habido que deshacer— o en compra de suelo a unos precios desorbitados —que ya no valía—. Por lo tanto, el señor Saura dejó a Sepes absolutamente arruinada. Lo digo con carácter previo, porque más valía que no hubiera venido aquí hoy a hablar de su gestión en Sepes y que se dedicara al *dolce far niente* de ser portavoz de Economía, porque son cuestiones en las cuales no hay que bajar al terreno ni decir lo que uno hace. Por lo tanto, el señor Saura lo único que hizo fue firmar un protocolo y no dejar nada hecho —repito, no dejar nada hecho—. **(Rumores)**. El Gobierno del momento del terremoto, y posteriormente, hizo dos reales decretos: uno, inmediatamente, el de 13 de mayo el Real Decreto Ley 6/2011; luego se modificó por otro Real Decreto 17/2011, de 31 de octubre; y luego hubo que tomar medidas para agilizar el pago de las ayudas a los damnificados por el terremoto, reconstruir los inmuebles demolidos e impulsar la actividad económica de Lorca, que fue ya del 30 de marzo de 2012, el Real Decreto Ley 11/2012. Efectivamente, Sepes había firmado ese protocolo pero no había hecho nada más. El señor Saura, que vive en Murcia, no sé cómo dice que son cero las viviendas que se han hecho o que se están gestionando de acuerdo con ese convenio. Ese convenio establecía que se iban a edificar aproximadamente 300 viviendas destinadas a cubrir necesidades de los afectados, tanto en régimen de venta como de alquiler. Hoy en día ya está aprobado el proyecto básico, están puestos los terrenos a disposición —cuestión bastante difícil, dado el ordenamiento urbanístico de la ciudad de Lorca—, más la urbanización de los suelos —suelo para la construcción de 40 viviendas; insisto, ya tiene licencia dicho proyecto básico—, y evidentemente se va a comenzar con carácter inmediato. Tal y como se constata la necesidad de más viviendas —no siempre son necesarias las nuevas viviendas, sino la reconstrucción, y algunos tienen legítimamente el derecho de querer volver a vivir en el mismo sitio donde estaban—, se seguirá construyendo.

Aquí hay cuestiones que parece que se olvidan y que Lorca no está en el frontispicio de las decisiones, tanto del Gobierno de la nación como de la propia Comunidad Autónoma de Murcia, y mucho más, evidentemente, del Ayuntamiento de la ciudad de Lorca. Se aprobó el Real Decreto-Ley 11/2012, al que he hecho referencia anteriormente, para reconstruir —insisto, reconstruir— los inmuebles demolidos e impulsar la actividad de Lorca, que posibilita precisamente esa intervención de Sepes, después de que saliera el señor Saura, en dos supuestos: tanto la edificación voluntaria, previa encomienda por quien corresponda, como la edificación forzosa, en régimen de sustitución por imperativo legal. Hay que recordar también que se ha ejecutado ya gran parte de las medidas contempladas en los reales decretos ley aprobados tras el seísmo. Se cumplió, y se está ejecutando, el plan de actuaciones para impulsar la recuperación de la actividad económica y social del municipio, redactado por mandato de la disposición adicional segunda del Real Decreto Ley 11/2012, no anteriormente. ¿Cómo se materializó? El 9 de mayo de 2013 se firmó el plan de reactivación económica de la comarca, que forma parte del denominado Plan Lorca +, que se inició tras los propios terremotos. Contiene actuaciones en agricultura, ganadería, industria, comercio, turismo y cultura, infraestructura productiva y de vivienda, beneficios fiscales e instrumentos financieros de apoyo a los proyectos empresariales, y un plan de empleo específico que es precisamente lo que se pide en la PNL que estamos hoy debatiendo. Por tanto, ese plan, que contempla un primer horizonte entre 2013 y 2015 y un segundo horizonte entre 2016 y 2020, que son actuaciones más a largo plazo, se está ejecutando con las medidas presupuestarias que se están teniendo. Por lo tanto —y acabo con esto, señor presidente—, el compromiso del Estado con Lorca se mantiene intacto. Sin tener en cuenta el Consorcio de Compensación de Seguros hay inversiones, contando con la aportación ya de 2014, de 744 millones de euros. La Administración General del Estado va a dedicar este año a Lorca 87 millones de euros, que supone duplicar las inversiones que estaban previstas; hasta el 1 de mayo de 2014 se han celebrado 33 comisiones mixtas y se han resuelto 16.137 de las 16.377 solicitudes presentadas, es decir, el 98,53%.

Señor presidente, señoras y señores diputados, vamos a ser un poquito menos demagógicos, vamos a poner los pies en el suelo, vamos a ver lo que se está haciendo. La colaboración entre las tres

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 573

13 de mayo de 2014

Pág. 60

administraciones implicadas (Gobierno, Comunidad Autónoma de Murcia y Ayuntamiento de Lorca; no necesariamente por ese orden, quizá primero habrá que hablar del Ayuntamiento de Lorca) está desarrollando el plan de empleo previsto, el Plan Lorca +. Evidentemente el Gobierno no necesita que se le recuerde que es el tercer aniversario del terremoto de Lorca.

— SOBRE EL IMPULSO A LA REHABILITACIÓN Y REGENERACIÓN URBANA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/002750).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente proposición no de ley, que es la número 36, sobre el impulso a la rehabilitación y regeneración urbana, que es del Grupo Parlamentario Popular, que va a defender el señor García.

El señor **GARCÍA EGEA**: Señorías, ¿se imaginan que hubiese un sector capaz de crear empleo cualificado, aumentar la productividad de nuestro país, reducir nuestra dependencia energética y generar ingresos para el sector público? Ese sector existe, y es el de la rehabilitación energética, la regeneración, la renovación urbana y la eficiencia energética; hoy más que nunca es necesario potenciarlo. Venimos de una coyuntura en la que existía un alto grado de endeudamiento público y privado, una fuerte restricción del crédito, y todo ello unido a un nivel bajo de inversión en rehabilitación de viviendas, medidas de eficiencia energética o proyectos de regeneración urbana. Se calcula, señorías, que el 80% de los edificios están actualmente en ruina energética, lo cual nos da un estado de la situación sobre la urgencia de actuar en este sector. Los próximos años, en concreto los próximos seis años, hasta 2020, constituyen una oportunidad importantísima para nuestro país, ya que con las políticas adecuadas podemos convertirnos en un referente, nosotros con nuestro sector, en renovación, rehabilitación y regeneración urbana; todo ello mientras nos acercamos a esos objetivos marcados por la Comisión Europea de reducir un 20% las emisiones de CO₂, aumentar un 20% la eficiencia energética y aumentar un 20% la instalación de energías renovables. Los últimos dos años el Gobierno de España ha legislado intensamente a favor de la rehabilitación, regeneración y renovación urbana, no solo a través de la recientemente aprobada Ley 8/2013, sino también mediante el nuevo Plan Estatal de Vivienda 2013-2106. Son herramientas importantísimas las que se han puesto en marcha y que pueden empezar a ser utilizadas para conseguir los objetivos planteados.

A estas herramientas e instrumentos ha de sumarse además la disponibilidad de fondos europeos durante el nuevo periodo de programación 2014-2020, que permitirán sumar recursos procedentes de la Unión Europea a los recursos dispuestos por el Gobierno de España para este fin; no solo a través de los fondos estructurales que recibe España, sino también de programas específicos de la Comisión Europea, como el programa marco Horizonte 2020 —en el que he tenido el placer de participar—, o los programas de colaboración público-privada —entre los que se encuentra el de *Energy efficient Buildings*—, y además contamos con un presupuesto de más de 2.000 millones de euros de los que dispone el Plan Estatal de Vivienda 2013-2016, orientado fundamentalmente a potenciar la rehabilitación de viviendas, fomentar la implantación de medidas de eficiencia energética e impulsar el modelo de ciudades inteligentes. Sin embargo, señorías, si no ponemos a prueba esta herramienta y conseguimos sacar el mayor partido posible a los fondos disponibles, todo este esfuerzo normativo y de poner a disposición útiles para conseguir tales fines habrá sido inútil.

En la actualidad existen proyectos piloto que han conseguido desarrollar mecanismos de colaboración entre instituciones, ciudadanos y empresas para generar políticas de crecimiento a través de la rehabilitación urbana y las ciudades inteligentes. Esto ha permitido mejoras económicas y ambientales en aquellas zonas donde se han desarrollado dichos proyectos; sin embargo, para conseguir un desarrollo integral de la rehabilitación y la regeneración urbana, de los servicios energéticos y de las ciudades inteligentes será necesario desarrollar y documentar las prácticas estatales en este sentido, para facilitar el impulso de nuevos proyectos a través de esos mecanismos estandarizados y bien conocidos por todos.

En esta proposición no de ley, señorías, pedimos que se siga impulsando esos proyectos piloto en materia de rehabilitación y regeneración urbana, no solo en el centro de las ciudades, sino también y fundamentalmente en barrios periféricos y degradados que requieren de una actuación urgente. Además creemos que es esencial desarrollar metodología específica que permita el impulso de un modelo sostenible, inteligente e integrado de las ciudades, basado en la regeneración y en la rehabilitación. Estamos en un momento, señorías, en el que necesitamos más proyectos piloto y menos informes. Necesitamos más instalaciones, más realidades y menos estudios, más proyectos demostrativos y menos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 573

13 de mayo de 2014

Pág. 61

cálculos teóricos. No hay nada mejor que un proyecto ejecutado para convencer a alguien de la bondad de la rehabilitación edificatoria, tanto desde el punto de vista económico y de aumento de la productividad como medioambiental. Lo que no se mide no puede mejorarse. Por eso en esta proposición no de ley también instamos al Gobierno a establecer fórmulas que permitan documentar las ventajas e inconvenientes de los proyectos de integración, de rehabilitación y de regeneración urbana que se han desarrollado como paso previo para medir ese impacto que producen las medidas que se han puesto en marcha hasta ahora; todo ello mediante la exposición pública de los datos obtenidos, fomentando medidas de transparencia y participación ciudadana en todas y cada una de las fases del proyecto.

Señorías, creo firmemente en la colaboración público-privada, creo en la rehabilitación energética de edificios y en el impulso a la regeneración urbana, creo que esto puede hacerse en colaboración entre el sector público y el sector privado y que se pueden alcanzar grandes objetivos. Tenemos una oportunidad de hacer propuestas constructivas y útiles, especialmente en materia de rehabilitación, renovación y regeneración urbana, donde queda tanto por hacer en nuestro país. Les ruego que en las siguientes intervenciones aprovechen su tiempo para mejorar esta proposición no de ley y hacer propuestas. Otra actitud, creo, porque se ha repetido en el pasado, no sería del agrado de los ciudadanos, para quienes trabajamos todos los que esta mañana estamos aquí.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Socialista defiende su enmienda la señora Iglesias.

La señora **IGLESIAS SANTIAGO**: Muy brevemente. Bonitas palabras que no acompañan a los hechos, ya lo hemos dicho esta mañana; está muy bien hacer apuestas por la rehabilitación, pero cuando toca la concreción en programas de rehabilitación es uno de los programas en los que más se ha minorado la inversión del Gobierno, cerca de un 43% en los datos que nos ha aportado el propio Gobierno hasta 2012. Está muy bien decir buenas palabras, hablar de estrategias europeas, pero ya dijimos en su momento en la tramitación de la Ley de rehabilitación, regeneración y renovación urbana —en esta PNL ha perdido el título de renovación, no sé qué ha pasado, si ya no renovamos— que la ley fue una oportunidad perdida para incorporar todas estas cuestiones. Quiero recordar al portavoz popular —además con ánimo constructivo— que rechazaron todas, todas nuestras enmiendas relacionadas justamente con dos de las cuestiones que ahora reivindica esta proposición no de ley, que son las relacionadas con la generación de empleo verde, la dinamización de ese sector. No reivindica —ahora casi lo formularía como un ruego, que podamos incorporarlo a la proposición no de ley— las cuestiones relacionadas con la lucha contra la pobreza energética a través de la rehabilitación, la regeneración y la renovación urbanas.

Esta es una PNL en la línea de la que ya se presentó hace unos meses sobre las ciudades inteligentes, en las que no dice nada y habla de modificaciones legales, pero no se sabe qué modificaciones legales se quieren plantear, justamente después de que el propio Gobierno haya promovido un proyecto de ley en esa línea. Es una ley que habla de transparencia y de exposición y publicidad de proyectos, pero lo hace solo *a posteriori*. Si queremos hacer implicación de los ciudadanos en proyectos piloto y relacionados con la rehabilitación y con la eficiencia energética, deberíamos hacerlo también con carácter previo; debería hacer partícipes a los ciudadanos de las consolidaciones de los modelos urbanos, de los proyectos de ciudad. Animaría al Grupo Popular a trabajar en esa línea, pero sobre todo a que concretemos objetivos claros. ¿Están dispuestos o no están dispuestos a pasar de las políticas o de las buenas palabras a las acciones concretas en esta proposición no de ley? ¿Podríamos hablar de una estrategia de creación de empleo verde y una economía sostenible antes de final de año, como dicen las enmiendas que le hemos presentado desde el Grupo Socialista? ¿Podríamos hablar de que antes de final de año tengamos, en acuerdo con las comunidades autónomas, una estrategia para la erradicación de la pobreza energética, aprovechando estos programas de rehabilitación? ¿Podríamos hablar —ha hablado el portavoz popular— de colaboración público-privada de empresas de servicios energéticos, transformarlas en creación y promotoras y constructoras? ¿Podemos ir más allá de la estrategia de los fondos europeos 2020, también a tener en cuenta los programas de *social housing* que está promoviendo y que también es una directiva de la Unión Europea? Si es así, estaremos encantados. Justamente estas son las enmiendas que rechazaron cuando se tramitó la ley de rehabilitación, regeneración y renovación urbanas.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 573

13 de mayo de 2014

Pág. 62

— RELATIVA A LA DECLARACIÓN DE EXCEPCIONALIDAD DEL AEROPUERTO DE SAN SEBASTIÁN. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/002049).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de la última iniciativa, que es la proposición no de ley relativa a la declaración de excepcionalidad del aeropuerto de San Sebastián. Es una iniciativa del Grupo Parlamentario Socialista que va a defender el señor Elorza, al que doy la palabra.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: Se trata en este caso de poner de manifiesto la situación de grave incertidumbre porque tres infraestructuras que dependen del Ministerio de Fomento pesan sobre las infraestructuras guipuzcoanas. Concretamente las incertidumbres se refieren en primer lugar al retraso o la lentitud en la declaración de excepcionalidad para el aeropuerto de San Sebastián (Hondarribia), dado que ese aeropuerto no ha sido objeto de ninguna ampliación, de ninguna inversión en treinta, en cuarenta o en más años; por su ubicación singular no puede cumplir con las dos normas referidas a la pista —normas de la Organización de Aviación Civil Internacional—; y, por tanto, para poder seguir operando con todas las garantías de seguridad necesita, como saben seguramente ustedes, esa certificación del ministerio, que debe estar precedida por una serie de estudios e informes que permitan esa declaración de excepcionalidad. Evidentemente, esa incertidumbre sobre cuándo se va a producir esa declaración, por cuanto hay un retraso acumulado de dos años, genera a empresas de aviación, a empresas de servicios una dificultad a la hora de planificar la posibilidad de mejorar o implementar nuevas líneas de comunicación aérea desde el aeropuerto de San Sebastián-Hondarribia.

Otros aeropuertos en el país ya han sido objeto de esa declaración, o mejor dicho de esa certificación, algunos de ellos con declaración de excepcionalidad; no el caso que nos ocupa, que no deja de ser muy preocupante. Como preocupante es, como decía al principio, que hay otras dos infraestructuras, además del aeropuerto, que son el puerto de Pasaia y ferrocarriles, que también están sometidas a una serie de dudas, de gestiones pendientes por parte del ministerio. Y subrayo a los presentes que lo que estamos pidiendo desde el Grupo Socialista no es inversión, no es un gasto; estamos pidiendo una tramitación más ágil y más rápida en estas cuestiones que son de gran importancia. Por ejemplo, aprovecho para decir también que en lo que se refiere al puerto de Pasaia, llevamos más de dos años esperando a que Medio Ambiente establezca una resolución medioambiental sobre el Plan director de infraestructuras del puerto de Pasaia para que esa evaluación ambiental se produzca ya y se pueda saber a futuro a ciencia cierta qué plan, el plan de dique exterior o un plan de reforma interior o de mejoras interiores del puerto, será posible a futuro, cuando se supere la crisis. Por tanto, otra resolución, otro expediente medioambiental que está paralizado hace dos años en un ministerio hermano, entiendo, del de Fomento. Y lo mismo debo señalar respecto de la situación de ferrocarriles, concretamente esa falta de planificación en el tiempo, en las inversiones de la red de alta velocidad, o como se quiera denominar, habida cuenta de la disminución de estándares que ya se está anunciando para algunos tramos de esa red ferroviaria en el corredor atlántico que una Madrid, San Sebastián e Irún con París. Por tanto, estamos pidiendo una cuestión bien sencilla. Es una declaración de voluntad real, declaración en favor de que esa resolución se realice con urgencia porque llevamos dos años de retraso; no se pide ninguna inversión, no se pide nada. Y por ello, los guipuzcoanos esperan de esta Comisión de Fomento del Congreso una lógica respuesta y sentido común. El rechazo de esta proposición no de ley tan sencilla, créanme, no sería entendida en Guipúzcoa por parte de la ciudadanía.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Popular, para defender la enmienda, tiene la palabra el señor Lanzuela.

El señor **LANZUELA MARINA**: Si estuviéramos en octubre del año pasado, hace apenas unos meses, a mi grupo le pediría que apoyara la iniciativa del señor Elorza González. Yo creo que de octubre a aquí ya ha pasado bastante tiempo parlamentariamente para haber tratado este asunto, que desgraciadamente sucede en otras circunstancias, pero las cosas han cambiado favorablemente. Antes de dar lectura a la propuesta que ofrecemos al Grupo Socialista, y particularmente al señor Elorza, quiero hacer algunas indicaciones.

En primer lugar, la Organización de Aviación Civil Internacional, OACI, indica en su anexo 14, como supongo que el señor Elorza conoce, al convenio de Chicago las normas técnicas que ha de cumplir un aeródromo para garantizar la seguridad operacional. Si un aeródromo cumple estos requisitos puede

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 573

13 de mayo de 2014

Pág. 63

certificarse. En España esta serie de requisitos se recogen, como muy bien se señala además en la exposición de motivos del Grupo Socialista, en el Real Decreto 1189/2011, que establece las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público y el reglamento de certificación de aeropuertos competencia del Estado, y dispone que antes del 1 de marzo de 2016 los aeropuertos españoles deben estar certificados según las normas de diseño que recoge el propio real decreto. Esta legislación permite que a los aeropuertos ya construidos puedan concederse excepciones, como es la que pide el señor diputado, al cumplimiento de algunas de las normas técnicas atendiendo a la especial singularidad que pueda presentar, para, siempre sin menoscabo de la seguridad, poder mantener la operatividad actual; operatividad actual que se va a mantener, señor Elorza, mientras se toma la decisión última. En el caso de San Sebastián, por las complejidades propias de la ubicación del aeropuerto, de todos conocidas, con afecciones medioambientales y urbanísticas, junto con implicaciones internacionales por la proximidad con la frontera francesa, no resulta viable el cumplimiento de dos de las normas técnicas: la longitud de la franja de la pista y el establecimiento de áreas de seguridad de extremo de pista, las RESA, como ustedes bien conocen. Por ello, AENA ha presentado ya los correspondientes estudios de seguridad para obtener la excepción en el cumplimiento de estas dos normas.

La Agencia Estatal de Seguridad Aérea, AESA, ha examinado ya estos estudios, y con fecha de 30 de abril pasado, es decir, apenas hace unos días, ha requerido subsanación de algunos aspectos, una pequeña subsanación. Sin embargo, dada su naturaleza, se espera que AENA adopte las medidas adicionales con facilidad y que AESA pueda emitir informe favorable en un muy corto periodo de tiempo. A partir de entonces es la Secretaría de Estado del Ministerio de Fomento a quien corresponde emitir la resolución de concesión de la excepción al cumplimiento de la norma solicitada. Según mi información, este mismo año van a tener ustedes la excepcionalidad y hasta entonces no hay ningún problema para que sea afectada la operatividad actual ni su capacidad. Para tratar incluso de ir un poco más allá de su propuesta, nosotros presentamos de forma actualizada —porque, como digo, han pasado muchas cosas y hay algunas mejoras técnicas que se pueden hacer a su propuesta— un texto alternativo que yo creo que en el fondo lo mejora incluso técnicamente y es el compromiso que pedimos desde el Congreso de los Diputados. El texto es el siguiente: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a emitir la resolución que conceda al aeropuerto de San Sebastián la excepción al cumplimiento de las dos normas técnicas del Real Decreto 862/2009, modificado por el Real Decreto 1189/2011, que AENA ha solicitado para obtener su certificación. Sinceramente, señor Elorza, creo que refuerza su propuesta; la proponemos para instar al Gobierno, que sin duda está ocupado y preocupado por esta situación y quiere resolverla antes de finalizar el año en curso. Y desde luego, sin que esto afecte a la operatividad ni a la capacidad que en este momento tiene el aeropuerto y que, como le he dicho antes, tuve ocasión de utilizar hace muy pocas fechas, después de haber paseado con un matrimonio amigo por el casco antiguo de Hondarribia, que me sorprendió muy, muy favorablemente.

Ahí está la oferta, señor Elorza.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Vasco, para fijar posición tiene la palabra la señora Sánchez.

La señora **SÁNCHEZ ROBLES**: La proposición no de ley que nos presenta hoy el Grupo Socialista por mediación del diputado Odón Elorza, exalcalde además de la ciudad que da nombre a este aeropuerto ubicado en la desembocadura del río Bidasoa, en el término municipal de Hondarribia, no es nueva. Es un tema que se ha tratado por activa y por pasiva en el Ayuntamiento de Donostia, en las Juntas Generales de Guipúzcoa, en el Parlamento Vasco, en el Senado, a iniciativa del Grupo Vasco, y es un tema que además tampoco es nuevo en esta Cámara, como sus señorías ya conocen. De hecho, hubo una pregunta de mi predecesora, la diputada Tapia, en junio de 2012 a la Secretaría General de Transporte. Ha transcurrido tiempo, ha transcurrido tiempo. Y además coincidiendo con el momento procesal en el que se preparaba el decreto por el que se declaraba la excepcionalidad de una serie de aeropuertos en el Estado. Ya entonces —y estamos hablando de 2012— la secretaria dijo que se podría plantear de manera transitoria hasta que las condiciones del entorno económico y coyuntural cambiaran, y aseguró además que con esta excepción no habría riesgo de seguridad ni disminución de la capacidad operativa del aeropuerto. Son palabras semejantes a las del diputado popular, lo que pasa es que ha transcurrido demasiado tiempo.

El aeropuerto de Hondarribia, además, por su peculiar localización, como les decía, ha ocupado innumerables debates en las instituciones de aquí y de allá: que si se cierra, que si se amplía la pista, que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 573

13 de mayo de 2014

Pág. 64

si se le otorga la excepcionalidad. Yo quería comentarle al diputado Elorza que si tanto el Gobierno del Estado anterior como el actual hubieran reconocido y transferido de una vez por todas la competencia que le otorga a la comunidad autónoma su Estatuto de Autonomía en materia de gestión aeroportuaria, hoy no estaríamos tratando esto aquí. Porque el señor Elorza se queja, y se queja además con razón, del retraso que lleva el Gobierno del Estado en la declaración de excepcionalidad para este aeropuerto, para el aeropuerto de San Sebastián, como les decía, anunciada ya en su día por el Ministerio de Fomento ante la imposibilidad de dar cumplimiento a las normas técnicas citadas, relativas a la norma internacional OACI que afecta, como decían, a la longitud de pista y a las franjas de seguridad en los extremos de la pista. Y reitero: si Euskadi tuviera transferida esta competencia no habría que andar como alma en pena repitiendo las mismas cosas y los mismos argumentos una y otra vez, y aunque hasta el momento haya quedado todo en saco roto, parece que la cuestión va mejorando. Como apuntaba también el portavoz popular, el Ministerio de Fomento manifestó en su día que la excepcionalidad llegaría a finales de 2014. Yo, de verdad, espero y confío en que cumplan la palabra dada y que así sea. También le digo al diputado Elorza que votaremos, por supuesto, a favor de esta PNL, que, por otra parte, no requiere más que del cumplimiento de los compromisos alcanzados por este Gobierno con este aeropuerto. Además, ya ha ocurrido en otros casos: el aeropuerto de San Sebastián de La Gomera, con una singularidad orográfica similar al de Hondarribia, ha conseguido recientemente la excepcionalidad. Y sabemos además que hay otros dos aeropuertos en trámites para obtenerla.

Me alegro, por otra parte, de que el Gobierno esté preocupado y ocupado, y sencillamente quiero decirles que ha transcurrido un año desde que se inició el procedimiento para la tramitación de la declaración de la excepcionalidad de este aeropuerto. Confiamos, como les decía, en que no transcurra otro. Es absolutamente necesario. Además, el aeropuerto de Hondarribia es una infraestructura fundamental en el sistema relacional y económico de toda la parte oriental de Guipúzcoa, como ha dicho el señor Elorza, y que además presta servicio a Lapurdi, a Zuberoa y al norte de Navarra. La mejora de los servicios que pueda ofertar en el futuro va a repercutir, sin duda, favorablemente sobre todo ese entorno. Y además, junto con el resto del sistema aeroportuario vasco, puede ser un potentísimo factor de desarrollo económico y social que debe ser integrado con las principales áreas de actividad económica de Euskadi y de su entorno. Y ello porque se da la circunstancia de que el sistema aeroportuario vasco presenta perfiles diferentes y complementarios que permiten además hacer una gestión integral e integrada; gestión que, por otra parte, desde este Gobierno, desde el Gobierno del Estado se está impidiendo.

El aeropuerto de Hondarribia juega un papel fundamental en el marco del corredor intermodal del Jaizkibel, teniendo en cuenta su proximidad con la estación intermodal de Irún y su entronque en la nueva red ferroviaria de altas prestaciones. También lo ha comentado el señor Elorza. Esto dará infinitas posibilidades al uso del tren, la carretera, el mar y el aire en un futuro próximo. Por eso, creemos que es importante que el acuerdo interinstitucional se perfeccione de manera que permita un mejor aprovechamiento de estas instalaciones. Además, la dilación de esta decisión se ve agravada por los retrasos impresentables que están acumulando las obras de la Y vasca. Yo confío en que la emisión de bonos anunciada por ADIF y que hoy hemos podido leer en la prensa mañanera permita licitar los tramos pendientes del nudo de Vergara y avanzar, acelerar la construcción del tramo Burgos-Valladolid, y finalizar de una vez por todas con la ejecución de esta infraestructura estratégica. Yo quiero que les quede bien claro que una gestión ineficaz e ineficiente de ambos temas puede privar —de facto está privando— de calidad de vida a los guipuzcoanos y guipuzcoanas, y por supuesto a los vascos y vascas.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Elorza, ¿va a aceptar la enmienda del Grupo Parlamentario Popular? **(Pausa)**. O sea, que se va a votar en los términos de la enmienda.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: Sí, la acepto.

El señor **PRESIDENTE**: Como están todos los integrantes de la Comisión, vamos a votar. Votamos, en primer lugar, la proposición no de ley por la que se urge al Gobierno a la ejecución de las obras de acondicionamiento de la carretera N-260 entre Portbou y la frontera francesa, del Grupo Parlamentario Catalán, que se vota en sus propios términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 16; votos en contra, 23; abstenciones, 2.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 573

13 de mayo de 2014

Pág. 65

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición no de ley sobre inversiones del Gobierno de España en la Comunidad Valenciana, del Grupo Parlamentario Socialista, que se vota en los propios términos de la autoenmienda que ha sido realizada.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 15; votos en contra, 23; abstenciones, 3.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición no de ley sobre fomento de la colaboración público-privada para la promoción de infraestructuras de transporte, del Grupo Parlamentario Popular, que se vota en sus propios términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 24; votos en contra, 1; abstenciones, 16.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Proposición no de ley relativa a la declaración de excepcionalidad del aeropuerto de San Sebastián, del Grupo Parlamentario Socialista, que se vota en los términos de la enmienda del Grupo Parlamentario Popular.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 40; abstenciones, 1.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Proposición no de ley sobre medidas para garantizar la construcción y puesta en servicio de la línea de alta velocidad Madrid-Galicia en doble vía en la integridad de su trazado y en los plazos comprometidos, del Grupo Parlamentario Socialista, que se vota en sus propios términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 15; votos en contra, 25; abstenciones, 1.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición no de ley relativa a la necesidad de modificar las exigencias para la obtención de licencias de obra en las zonas de servidumbre aeronáutica, del Grupo Parlamentario Mixto, que se vota con la enmienda de adición del Grupo Parlamentario Socialista.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 16; votos en contra, 23; abstenciones, 2.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición no de ley sobre la necesidad de proveer un presupuesto de conservación de carreteras acorde con el valor patrimonial de la red viaria, del Grupo Parlamentario Unión Progreso y Democracia, que se vota en sus propios términos.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición no de ley sobre la situación en la localidad de Lorca en el tercer aniversario del terremoto que la devastó, del Grupo Parlamentario de La Izquierda Plural, que se vota en sus propios términos.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición no de ley sobre el impulso a la rehabilitación y regeneración urbana, del Grupo Parlamentario Popular, que se vota en sus propios términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 23; votos en contra, 2; abstenciones, 16.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 573

13 de mayo de 2014

Pág. 66

SOLICITUD DE PRÓRROGA DE LOS TRABAJOS DE LA SIGUIENTE SUBCOMISIÓN, DE CONFORMIDAD CON LO DISPUESTO EN LA NORMA TERCERA DE LA RESOLUCIÓN DE LA PRESIDENCIA DEL CONGRESO DE 26 DE JUNIO DE 1996.

— SUBCOMISIÓN DE ESTUDIO Y ANÁLISIS DEL SISTEMA FERROVIARIO ESPAÑOL (Número de expediente 154/000010).

El señor **PRESIDENTE**: Ahora, señorías, tenemos que votar la prórroga de los trabajos de la subcomisión de estudio y análisis del sistema ferroviario español, conforme con lo dispuesto en la norma tercera de la resolución de la Presidencia del Congreso de 26 de junio de 1996, que es una prórroga por seis meses más.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 40; abstenciones, 1.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.
Se levanta la sesión.

Eran las dos y cincuenta y cinco minutos de la tarde.