



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2014

X LEGISLATURA

Núm. 609

Pág. 1

FOMENTO

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

Sesión núm. 34

celebrada el martes 24 de junio de 2014

Página

ORDEN DEL DÍA:

Proposiciones no de ley:

- Relativa a la renovación y la modificación del mecanismo de nombramiento de los miembros de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios (CIAF). Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/002854) .. 5
- En relación a la línea marítima Motril-Melilla. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/002173) 2
- Relativa a la necesidad de conectar la A-7 con la AP-7 en el municipio de Tarragona a la altura de la Punta de la Mora. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/002209) 9
- Sobre la finalización de las obras de ejecución de la A-27 entre El Morell y Montblanc y rescatar la concesión de la AP-2 entre Montblanc y Lleida. Presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 161/002716) ... 13
- Sobre las infraestructuras de transporte ferroviario en el Principado de Asturias y la Comunidad Autónoma de Castilla y León. Presentada por los grupo parlamentarios Socialista y de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural. (Número de expediente 161/002837) 16
- Sobre la asignación de recursos, procedentes de las obras públicas financiadas por las entidades del sector público dependientes o vinculadas, a financiación de trabajos de conservación o enriquecimiento del Patrimonio Histórico Artístico del Estado español o de fomento de la creatividad artística. Presentada por el Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV). (Número de expediente 161/002851) 25

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 609

24 de junio de 2014

Pág. 2

- Sobre la urgencia de realizar las infraestructuras ferroviarias necesarias en la ciudad de Murcia. Presentada por el Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural. (Número de expediente 161/002852) 21
- Sobre la puesta en servicio del tramo Hormilla-Hervías de la autovía A-12 del Camino de Santiago. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/002855) 21
- Sobre la puesta en servicio de la Ronda Exterior Este de la autovía de circunvalación a Valladolid VA-30. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/002856) 28
- Sobre impulso de la autovía A-7 del Mediterráneo en Granada. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/002857) .. 30

Transcripción literal al no ser posible la presencia ni corrección por parte del personal del Departamento del «Diario de Sesiones».

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

DEBATE Y VOTACIÓN DE LAS SIGUIENTES PROPOSICIONES NO DE LEY:

- **RELATIVA A LA LÍNEA MARÍTIMA MOTRIL-MELILLA, PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/002173).**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a comenzar la sesión de la Comisión de Fomento convocada y vamos a dar cuenta de las novedades que hay en relación con este debate. Ha pedido uno de los intervinientes en la segunda iniciativa que se vea en primer lugar, de modo y manera que comenzaremos con el debate de la segunda de las proposiciones no de ley que figuran en el orden del día, y luego seguiremos el orden normal.

He recibido también ahora una llamada telefónica de la autora portavoz del Grupo Parlamentario Vasco, la señora Sánchez Robles, que nos pide que vayamos posponiendo su proposición no de ley hasta que pueda incorporarse, y si podemos atenderemos esta petición.

En cuanto a votaciones, avanzo que en ningún caso serán antes de las doce y media. Y comenzamos sin más con el debate de la proposición no de ley en relación con la línea marítima Motril-Melilla, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista. Para defenderla tiene la palabra la señora Ramón.

La señora **RAMÓN UTRABO**: En primer lugar, quiero agradecer la oportunidad que me brindan de defender aquí esta proposición no de ley sobre la línea marítima Motril-Melilla. He de decirles que el puerto de Motril es uno de los motores más importantes de la economía granadina. Hoy es un puerto de interés general del Estado y forma parte de la red de nudos de intercambio de mercancías de Andalucía. En este puerto, desde julio del año 2011 empieza a operar el transporte de pasajeros de la línea Motril-Melilla. Además, esta misma línea la cubren tanto el puerto de Almería como el puerto de Málaga.

Por el Real Decreto 1516/2007 se declararon de interés público las líneas de navegación Málaga-Melilla y Almería-Melilla para garantizar la conectividad de Melilla con la península. El 27 de abril de 2011 se convoca contratación de gestión con una subvención de 11.960.000 euros, y en el mes de julio del año 2011 comenzó a operar desde el puerto de Motril otra línea. Quiero hacer esta indicación porque en varias preguntas que ya se le han formulado a la ministra de Fomento se dice que el real decreto que declara estas líneas de interés general, del año 2007, se hizo bajo un Gobierno socialista, y como suele ser común en el Gobierno actual del Partido Popular achacarlo todo a la herencia recibida, y ya he visto yo en respuestas parlamentarias que la ministra dice que por qué no lo solicitamos en esta época, pues quiero hacer mención específica de que la línea Motril-Melilla empieza a operar en julio del año 2011, con posterioridad a que las dos anteriores ya habían sido declaradas de interés público.

Esta línea, según los estudios que se han realizado, crea 181 empleos directos en el municipio de Motril y en la comarca granadina y genera más de 27 millones de euros de gasto anual en Andalucía en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 609

24 de junio de 2014

Pág. 3

lo que genera esta línea, con lo cual consideramos que es un motor económico importante, no solamente para el municipio de Motril, sino para toda la provincia de Granada.

En enero de 2014, en el BOE se licita el servicio de líneas marítimas de interés público para conectar Melilla con estas dos líneas y con una subvención que se incrementa hasta los 15,4 millones. Este concurso quedó desierto. Quiero también indicar, que previa a la convocatoria de esta licitación, de este concurso para subvencionar estas dos líneas declaradas de interés público, ya nosotros, tanto desde el Grupo Socialista como la propia autoridad portuaria de Motril, habíamos solicitado al Ministerio de Fomento la inclusión de la línea marítima de Motril-Melilla para que fuese declarada de interés público.

También quiero hacer mención específica a que con posterioridad, recientemente, el 30 de abril se autoriza por el Consejo de Ministros a sacar el concurso dejando fuera de nuevo al puerto de Motril. El 14 de mayo se publicó en el BOE, y también nuevamente quedó desierto. En dos ocasiones se ha licitado esta adjudicación, y en dos ocasiones se ha quedado desierta.

Además también queremos indicar que nos parece que hay una discriminación total y absoluta en relación con el puerto de Motril, porque la percepción de ayudas del Estado implica la obtención de una ventaja desleal para el receptor sobre sus competidores, razón por la que el tratado de funcionamiento de la Unión Europea lo prohíbe con carácter general, a no ser que se justifiquen en razón del desarrollo económico general, llevándose a cabo un control del cumplimiento con las ayudas estatales de la normativa comunitaria por la Comisión Europea. Por tanto, no debemos descartar —y así lo hemos dicho en muchas ocasiones allí en nuestra provincia— la posibilidad de poner esta circunstancia en conocimiento de la Comisión a través de la Dirección General de Competencia.

Está claro que consideramos que el puerto de Motril está sufriendo una discriminación al ser excluido de las líneas de interés general, y además también cabe resaltar que ahora mismo, hoy por hoy el puerto de Motril es el que está trasladando mayor número de pasajeros, haciéndolo en régimen de libre competencia se ha puesto por delante del puerto de Málaga y del puerto de Almería tanto en el transporte de pasajeros como en el transporte de vehículos. Consideramos que de licitarse nuevamente este concurso sin incluir la línea Motril-Melilla, corre un serio peligro de desaparición esta línea marítima.

Y además queremos también hacer mención específica de que no solamente estamos preocupados desde el Grupo Socialista, sino que también la propia Universidad de Granada, las cámaras de comercio de Motril y Granada, organizaciones empresariales y sindicales entre otras han trasladado al Gobierno de España su oposición a que no se considerase la línea Motril-Melilla en las mismas condiciones que la de Almería y la de Málaga. Consideramos que es de recibo hacer esa subsanación y poner las herramientas y los instrumentos necesarios para que estas dos líneas operen en las mismas condiciones de igualdad y en el mismo régimen de competencia.

Es claro que la línea Motril-Melilla debe ser incluida en la relación de líneas de navegación de interés público contenida en el real decreto que he mencionado anteriormente, y ello en tanto que tiene la finalidad de favorecer el transporte con los territorios españoles no peninsulares, reúne las mismas o mejores características que las líneas que unen ese territorio no peninsular con Málaga y Almería, y su exclusión conlleva la vulneración de los principios comunitarios inspiradores del régimen de cabotaje marítimo, como son proporcionalidad, no discriminación, libre competencia, etcétera. Hoy por hoy esta línea es la que tiene el trayecto más corto y está ofertando los billetes más baratos, y además también la mayoría de las conexiones las hace en horario diurno, con mejores barcos, que tienen mejores condiciones técnicas y son también más rápidos y llevan a cabo el trayecto en menos tiempo.

Por último, también quiero destacar que es un tema que, insisto, nos preocupa enormemente en la provincia de Granada, pero no solamente a nuestro partido, sino que también tengo que hacer mención expresa de que el Ayuntamiento de Motril, gobernado actualmente por el Partido Popular, ha aprobado una declaración institucional en este mismo sentido a instancias del Partido Socialista, y también se ha aprobado por unanimidad en el Pleno del Ayuntamiento de Motril delegar las competencias a la propia alcaldesa de Motril para que ejercite las acciones legales pertinentes en materia de defender lo que aquí en esta mañana estamos defendiendo desde el Grupo Socialista, que no es ni más ni menos que operen en las mismas condiciones de igualdad y de competencia las tres líneas que ahora mismo tienen conexión con Melilla.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos parlamentarios que desean posicionarse? Por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra el señor Gutiérrez.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 609

24 de junio de 2014

Pág. 4

El señor **GUTIÉRREZ MOLINA**: Muchas gracias a la portavoz del Bloque Nacionalista Galego, que ha cedido gentilmente a que se invirtiera el orden del día con el fin de poder intervenir también ahora y hacer compatible esta comparecencia con otras obligaciones en el Congreso.

Señor presidente, después de escuchar a la portavoz del Grupo Socialista, que expresa una serie de intereses del tema que trata la proposición no de ley, tenemos que decir también que tanto el Gobierno de la nación como el Grupo Parlamentario Popular tienen el mismo interés, exactamente el mismo interés en que funcione la línea Motril-Melilla y Melilla-Motril por evidentes razones de conexión de Melilla principalmente, y también de Motril, y que por lo tanto el interés no es exclusivo del Grupo Parlamentario Socialista, sino también del Grupo Parlamentario Popular, y supongo que de todas las fuerzas políticas.

A mí me parece, señor presidente, que hay que enfatizar una serie de observaciones al objeto de poner en contexto y en razón la proposición no de ley que hoy se debate en esta cámara. En primer lugar, hay un asunto, un hecho fundamental que se ha pasado por alto y que conviene enfatizar: el Gobierno de la nación, el Gobierno del Partido Popular creó en su día, ha creado y ha propuesto el funcionamiento de un observatorio para ver cómo funciona, rinde, está en funcionamiento la línea que actualmente está en candelerio en esta comisión, la línea Motril-Melilla, y en concreto la declaración de interés público, de servicio público de dicha conexión.

El Gobierno, efectivamente me parece acertado que lo haya hecho y es necesario que aquí se ponga encima de la mesa y en el debate de la comisión para poder tener todos un juicio lo más global posible del tema, ha creado este observatorio precisamente para tocar algunos de los aspectos que la señora portavoz del Grupo Socialista ha tocado aquí: es decir, evaluar el funcionamiento de la línea, ver actualmente las rotaciones, las frecuencias, el uso, etcétera. Y yo, como parlamentario de Melilla tengo que decir que ciertamente la línea Motril-Melilla es una línea que funciona a satisfacción de los melillenses, que cualquier tipo de conexión con la península nos interesa a los melillenses, porque la autopista de Melilla no es otra que el mar y no es otra que la conexión aérea. Y el Estado, evidentemente, tiene que paliar —entre comillas digo esta palabra y esta expresión— los déficits geográficos y estructurales de Melilla, compensándolo —también entre comillas— con unas conexiones marítimas y aéreas lo más eficaces y lo más razonables posible.

A mí me parece —y perdone la expresión, señor presidente— un poco extemporáneo traer a debate esta proposición no de ley cuando todavía el observatorio está en fase muy primaria, está haciendo también las misiones correspondientes; me parece un poco prematuro, un poco extemporáneo traerlo a debatir sin saber las conclusiones que en dicho observatorio van a sacarse. También me interesa poner en tenor del debate esta cuestión que no es francamente menor, sino que es, a nuestro criterio, ciertamente medular.

En segundo lugar, señor presidente, a mí me parece también, en nombre de mi grupo, que la proposición no de ley adolece, no digo de un defecto, pero sí de una circunstancia que hace que nuestro grupo vaya a votarla negativamente, junto con otros aspectos ya más teóricos que voy a decir. Vamos a ver, a mí me ha parecido escuchar —y a lo mejor yo, por mi torpeza, lo he apuntado mal— que en la exposición de motivos y en el debate y en la exposición que se ha hecho aquí en esta comisión parece que se quiere establecer exclusivamente en el debate, como punto fundamental del mismo, declarar de interés público una línea determinada, cuando luego se habla, también con interés y también con cierta felicidad, de que todas las demás líneas, inclusive esta, están en régimen de competencia, todas las demás líneas incluida esta. Es decir, hay un argumento que a nosotros nos parece contradictorio: por un lado se enfatiza el hecho de querer declarar de interés público una línea determinada, o unas líneas determinadas, y por otra —a mí me parece por lo menos haberlo escuchado— se da como válido que el régimen de competencia es también el ideal para las líneas de conexión marítima. Ciertamente me parece que entra en contradicción el argumento, por lo menos bajo mi modesta opinión.

Con independencia de estas dos observaciones generales (la creación por parte del Gobierno del observatorio —y termino, señor presidente, sus indicaciones son órdenes para mí— y el criterio un poco contradictorio de la proposición no de ley), a mí me parece que no se debe hacer un uso partidista, y no me parece que se deba hacer un interés electoralista al traer proposiciones no de ley a esta cámara. A mí me parece, y por economía del debate no voy a seguir enfatizando en ello, que tal y como he dicho antes, el interés del Gobierno es mucho. Y además, esto de no enfocar desde un punto de vista electoralista y partidista no lo digo yo, sino que lo dice el propio presidente de la Autoridad Portuaria de Motril, que precisamente no es miembro del Partido Popular, sino alto cargo orgánico del Partido Socialista en Andalucía.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 609

24 de junio de 2014

Pág. 5

Por estas tres razones, señor presidente, y además de las que por economía del debate omito pero que también son fundamentales, y ya lo he explicado al principio de mi intervención, el Grupo Parlamentario Popular va a votar en contra de la proposición no de ley que actualmente se presenta.

— RELATIVA A LA RENOVACIÓN Y LA MODIFICACIÓN DEL MECANISMO DE NOMBRAMIENTO DE LOS MIEMBROS DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS (CIAF). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/002854).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de la siguiente iniciativa, que es la que figura en primer lugar en el orden del día, que es una proposición no de ley relativa a la renovación y la modificación del mecanismo de nombramiento de los miembros de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, de la que es autor el Grupo Parlamentario Mixto, Bloque Nacionalista Galego. Para su defensa tiene la palabra la señora Pérez.

La señora **PÉREZ FERNÁNDEZ**: Señorías, le agradezco antes que nada su generosidad por haber tomado en cuenta mi petición para que la proposición no de ley pudiese ir en las primeras del orden del día. Y ya con respecto a la propia proposición no de ley, el Bloque Nacionalista Galego, pocos días después del accidente de Angrois, a principios del mes de agosto del año pasado, presentamos una proposición no de ley también en esta comisión donde realmente el acuerdo que se proponía en aquel momento era idéntico al que se trae hoy, porque considerábamos, después de estar viendo cuál era la composición de la comisión que debía investigar el accidente ocurrido en Santiago, que su composición no era lo suficientemente independiente, ni desde luego lo suficientemente transparente como para poder, según nuestro criterio, garantizar justamente la transparencia y la rigurosidad que debía tener la investigación de este o de cualquier accidente. Esto era en aquel momento, días después del accidente.

Y pasado prácticamente un año del siniestro ferroviario de Angrois, desde luego presentamos esta proposición no de ley porque nos ratificamos absolutamente en todos nuestros argumentos de aquel momento y añadimos alguno más. Añadimos alguno más después de haber conocido el reciente informe que elaboró la comisión de investigación, y que según nuestro punto de vista, como muchas otras cosas en todo este procedimiento y como muchas otras cosas de la actuación de los distintos responsables del Ministerio de Fomento, a nosotros nos parece —y perdonen la expresión— que no se ajusta a la transparencia que debiera tener este procedimiento. Existen dudas e interrogantes que todavía tenemos todos, que no se resuelven, que no es que no se resuelvan, ni siquiera se dan orientaciones, y por lo tanto nosotros consideramos este informe en la línea de lo que el propio ministerio y los responsables del ministerio establecieron casi en el mismo momento del accidente.

La composición actual de la comisión de investigación, como todo el mundo sabe, es de un presidente, cinco vocales y un secretario, todos ellos nombrados por el propio Ministerio de Fomento. Claro, tal y como declararon las asociaciones de víctimas recientemente, nosotros también creemos que no se puede ser juez y parte. Podríamos hacer incluso un breve resumen del currículum de algunos, o de prácticamente todos los miembros de la CIAF, y veríamos que en su mayoría han tenido y siguen teniendo vinculaciones, en unos casos a ADIF y en otros casos a Renfe. Hay un caso muy particular sobre el que quiero llamar la atención: el señor Ángel Pastor Muñoz, que es miembro de la CIAF, fue en su momento director gerente de la UN de Circulación de Renfe, y fue precisamente el que recibió también en su momento, en el año 2002, el informe sobre la peligrosidad de la curva de Puertollano, que no es comparable pero sí de similares características que la de Angrois. Pues bien, esta persona era por entonces el director de producción de la unidad de negocio de Circulación de Renfe, y a día de hoy es miembro de la comisión que tiene que investigar cualquier accidente ferroviario, pero me refiero en concreto al caso de Angrois.

Por otro lado, nos parece bastante paradójico que la propia comisión concluya prácticamente que la responsabilidad —no la responsabilidad, porque no puede la comisión establecer responsabilidades o culpas—, que la causa fundamental de este siniestro fue el exceso de velocidad y el despiste del maquinista, cuestión desde luego —quiero dejarlo claro, el exceso de velocidad que nosotros tampoco negamos en ningún momento— que nos parece paradójica, puesto que así como establece esto con claridad realiza también una serie de recomendaciones, entre las que propone, por ejemplo, señalar en la vía las reducciones de velocidad a partir de cierto rango e implantar balizas para controlar la velocidad y que se pueda producir un frenado si se rebasa esa velocidad.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 609

24 de junio de 2014

Pág. 6

Claro, nosotros creemos que este simple hecho, el simple hecho de que se aconsejen medidas de refuerzo de la seguridad denota —vuelvo a decir, a nuestro criterio— que hay un reconocimiento explícito precisamente de carencias en materia de seguridad, y por lo tanto que efectivamente las causas —porque nosotros sí que creemos que con en plural— van mucho más allá de un exceso de velocidad, de un fallo humano, que es a lo que los distintos responsables del Ministerio de Fomento responsabilizaron desde el primer momento. Entendemos que no se puede, por un lado, apuntar a un único responsable, en este caso al maquinista, y al mismo tiempo paralelamente indicar lagunas en la seguridad.

Queremos también señalar como una cuestión que nos parece que forma parte de la falta de transparencia de esta comisión una parte del procedimiento que utiliza para resolver los informes definitivos sobre los accidentes. En este caso, y me imagino que en los otros también, en otro cualquiera, porque está establecido en el protocolo que fue aprobado en octubre de 2008, tanto ADIF como Renfe pueden tener acceso al documento, al informe provisional de la comisión antes que nadie. El procedimiento para la investigación de accidentes ferroviarios que sigue la CIAF prevé precisamente que el informe sea remitido a ADIF y Renfe, y les da un mes para que lo estudien y emitan sus consideraciones. Incluso prevé, y ahora leo textualmente, que «en el supuesto de existencia de discrepancias se mantendrá al menos una reunión para tratar de subsanarlas». Claro, vuelvo a remitirme a este caso concreto, pero podemos extenderlo a cualquier otro: si ADIF y Renfe tienen conocimiento de un informe provisional antes que nadie, antes de que en este caso fuese remitido al Juzgado de Santiago, y tienen incluso la posibilidad, si hay discrepancias, de tratar de subsanarlas en reuniones, realmente más que nunca nos reafirmamos en que aquí falta transparencia —termino, señor presidente— y en que desde luego está absolutamente enfocado a que las conclusiones de la comisión, en cualquier accidente y en este en particular, no se salgan de las directrices marcadas del ministerio.

Por tanto, lo que nosotros proponemos, señor presidente, es una fórmula —puede haber muchas más, evidentemente— que nos parece que puede ser más democrática, más abierta y más transparente precisamente para la composición de los miembros de la CIAF.

Respecto de la enmienda presentada por el Grupo de la Izquierda Plural, pues a lo largo de la mañana intentaremos llegar a un acuerdo y se lo comunicaremos. Pero quiero dejar claro que el objetivo es precisamente que cualquier comisión de investigación, en este caso la de accidentes ferroviarios, no tenga absolutamente ningún vínculo con el ministerio, precisamente para garantizar que no haya ninguna sombra de oscuridad en todo el procedimiento, y también en las conclusiones.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario de Izquierda Plural tiene la palabra la señora De las Heras.

La señora **DE LAS HERAS LADERA**: La proposición no de ley objeto de debate formula una propuesta cuyo contenido resulta de todo punto comprensible y que compartimos en cuanto a la necesidad de cambiar los mecanismos de nombramiento de los miembros de la CIAF para que esta sea más transparente, democrática, independiente y autónoma. Pero no creemos que a la larga sea beneficioso para alcanzar estos fines el expulsar al Ministerio de Fomento de la CIAF. No creemos, por tanto, acertado que se forme a propuesta de la mayoría de los grupos parlamentarios si lo que queremos es darle verdadera independencia, que por supuesto sabemos que es lo que pretende la proposición no de ley que debatimos. Creemos, por tanto, que el Ministerio de Fomento no puede ni debe estar ausente de las tareas y responsabilidades concernientes a la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios.

Por eso hemos presentado una enmienda que propone que la comisión esté formada por personal funcionario de carrera, garantizando su profesionalidad y su acceso de acuerdo a los principios de mérito y capacitación, las peculiaridades del ejercicio de su derecho de sindicación, el sistema de incompatibilidades y las garantías para imparcialidad en el ejercicio de sus funciones, tal y como contempla el artículo 103.3 de la propia Constitución española y el Estatuto del Empleado Público que lo desarrolla. Creemos que son los funcionarios públicos los que realmente pueden cumplir con el propio ordenamiento jurídico que exige y garantiza la imparcialidad de la administración y de su funcionamiento, sin estar sujeto a intereses partidistas o del Gobierno de turno.

Es cierto que el informe remitido al Juzgado número 3 de Santiago de Compostela por la CIAF carga toda la responsabilidad del siniestro de Angrois en el conductor, dejando muy a las claras que se trata de un informe de parte y al mandato del ministerio, a pesar de que una atenta lectura de los distintos informes técnicos que se han ido conociendo a partir del trágico día 24 de julio de 2013, siniestro de Angrois, pone muy de manifiesto las insuficiencias de los tramos de línea afectados, ante el empeño a todas luces

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 609

24 de junio de 2014

Pág. 7

exculpatorio hacia los altos cargos de ADIF y Renfe que muestra el informe oficial. Pero en este, como en todos los casos, no es la administración la que tiene la última palabra, sino la justicia, y será el juzgado competente quien emitirá el veredicto correspondiente en derecho.

De hecho, dicho informe no ha impedido que ya se haya llamado a declarar como imputados por un grave delito contra la vida a once exaltos cargos de ADIF. Los informes de los peritos requeridos por el juez que lleva el caso aportan datos y conclusiones que no son del agrado ni de ADIF ni de Renfe ni de Fomento. Pero incluso en los papeles oficiales se escapan conclusiones que van más allá de la inculpación del maquinista del Alvia, que todos reconocen, pero apuntando además a otros motivos y causas, como son la modificación del trazado del año 2010, o más que del trazado, de la implantación de la frontera entre tipología de alta velocidad y tipología convencional en la línea Ourense-Santiago, con los diferentes requerimientos de seguridad que tal frontera determinaba y que no se cumplían al día del terrible siniestro en la curva de A Grandeira.

Por ello, desde Izquierda Unida exigimos también un cambio de los miembros de la CIAF, que aun formando parte del Ministerio de Fomento o, en su caso, de la futura (que se está fraguando, ya hay reales decretos para su futuro funcionamiento) agencia de seguridad ferroviaria, esté compuesta por personas de plena competencia profesional en las materias de su ámbito de responsabilidad. La designación de los componentes de la CIAF debe corresponder al departamento como órgano permanente, sin perjuicio de que se recabe la comparecencia de expertos procedentes de otros ámbitos de la sociedad, de la universidad u otros institutos especializados. Creemos que la CIAF debe ser un órgano permanente de naturaleza técnica, integrado en Fomento en el organigrama que se adopte en su momento.

Y también desde Izquierda Unida exigiremos cuantas veces sea necesario la puesta en marcha de la comisión de investigación del accidente del Alvia, en cuyo seno se deben depurar todas y cada una de las graves responsabilidades políticas, que van más allá de la del maquinista del tren, o de las responsabilidades penales que el juez pueda dirimir de acuerdo a sus competencias. Una comisión de investigación, señora y señores diputados, en sede parlamentaria, para que se rindan cuentas ante los ciudadanos y ciudadanas y ante sus representantes, en aras de la transparencia y la democracia a las que todas y todos nos debemos y defendemos, y ante las que los grupo mayoritarios, el Partido Popular y el Partido Socialista, se han negado en reiteradas ocasiones como responsables políticos directos de esta infraestructura.

Por lo tanto —termino, presidente— apoyamos la proposición no de ley en cuanto concierne al siniestro de Angrois, y la necesidad de esclarecer los motivos y responsabilidades penales y políticas que puedan existir, así como la necesidad urgente de configurar una nueva comisión de investigación de accidentes ferroviarios que de forma clara, efectiva y transparente, cumpla con los fines que se le encomienden.

Pero no compartimos en su conjunto la forma propuesta, y por eso hemos presentado esta enmienda, que como bien ha dicho la portavoz proponente, intentaremos dialogar y trabajar para que podamos llegar a un acuerdo. En cualquier caso, votaremos a favor.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el señor Simancas.

El señor **SIMANCAS SIMANCAS**: Señorías, comprendemos y compartimos la intención, intención positiva que tiene esta iniciativa del Grupo Mixto, Bloque Nacionalista Galego, tanto en el fondo como en lo que es más específico. En el fondo trata de mejorar la garantía de independencia y de eficacia de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios. Compartimos, como no podía ser de otra manera, este propósito loable. Compartimos también la intención positiva, ya más específica, de esclarecer en todo lo posible las causas últimas del accidente de Santiago. Cómo no vamos a compartir estos propósitos positivos, loables.

Ahora bien, no compartimos la descalificación general que se hace de los procedimientos, del trabajo y hasta de la honestidad misma de los integrantes de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios. Los protocolos, los procedimientos, son los mismos de siempre. No puede ser que cuando las conclusiones de esta comisión, a través de los procedimientos y protocolos de siempre, coinciden con nuestra idea la cosa vaya bien, y cuando no coinciden con el prejuicio que nosotros hemos establecido en lo que respecta a las conclusiones de esta comisión, ya no nos guste nada y cuestionamos no solo los protocolos y los procedimientos mismos, sino hasta la honestidad de los integrantes de este órgano.

Nosotros no entendemos esta actitud y no la podemos compartir. No compartimos la descalificación del trabajo de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios; no compartimos el cuestionamiento de su autonomía, de su profesionalidad, de su honestidad. Se le acusa incluso de partidismo, es decir, de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 609

24 de junio de 2014

Pág. 8

actuar al dictado de una parte de un partido. No lo sabemos. Nosotros no podemos compartir este prejuicio, que nos parece extraordinariamente grave y sin probar. ¿Dónde está la prueba del comportamiento partidario y deshonesto de los integrantes de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios? ¿En que sus conclusiones no coinciden con las conclusiones de determinado grupo parlamentario? Es que para eso están las comisiones profesionales de investigación, para solventar con técnicas específicas qué es lo que ha ocurrido. Si coincide con mi valoración, son honestos y son objetivos y son autónomos; si no coincide con mi propósito, si no coincide con el prejuicio y con la preconclusión que yo he establecido para esta investigación, es que son deshonestos, son partidarios, no son autónomos y actúan al dictado del ministro. Oiga, esto a mí no me parece razonable en absoluto.

Compartimos la intención de mejorar en lo posible la autonomía, la independencia y la eficacia de este tipo de órganos; coincidimos en el propósito de esclarecer hasta las últimas causas un accidente tan terrible como el que sucedió en Santiago hace algún tiempo, pero no compartimos una descalificación y un cuestionamiento que no se fundamenta razonablemente.

No sabemos por qué hay más garantía de autonomía y de honestidad en los profesionales de la comisión de investigación de accidentes si su nombramiento se debe a la propuesta del portavoz del grupo mayoritario en el Congreso en lugar de a propuesta del ministro de Fomento. ¿Por qué? ¿Qué diferencia hay? ¿Por qué va a haber más honestidad en el comportamiento en el trabajo de un técnico que es nombrado a propuesta de un grupo parlamentario que de un técnico que es nombrado a propuesta de un ministro? Aquí todo el mundo tiene currículum. Y los profesionales que saben de actuaciones de actividad ferroviaria están contados; y casi todos han trabajado para Renfe y para ADIF. ¿Qué persona que sepa de trenes en este país no ha tenido alguna vinculación a lo largo de su carrera con Renfe o con ADIF?, cuando son los operadores públicos los únicos operadores, por ejemplo, en materia de viajeros que tenemos en este país. Pues es lógico que a lo largo de su vida profesional hayan tenido alguna vinculación. ¿Esto les descalifica y les presume de falta de autonomía o de falta de honestidad? Yo, la verdad, no lo creo.

Vamos a trabajar, yo estoy dispuesto a estudiar, nuestro grupo está dispuesto a profundizar en los procedimientos para asegurar autonomía, para asegurar independencia, para asegurar más participación del Congreso de los Diputados en la determinación de quiénes han de conformar estos órganos, vamos a profundizar también en los mecanismos que doten de más recursos a este tipo de órganos, vamos a respaldarles en todo lo posible. Ahora bien, yo no estoy de acuerdo en establecer dudas sobre su honestidad, sobre su profesionalidad simplemente porque las conclusiones que establecen en un informe concreto no coinciden con las conclusiones que ha establecido sin investigación alguna y con prejuicios políticos evidentes algún grupo parlamentario.

Nosotros, en relación al accidente de Santiago seguimos manifestando cuáles son nuestras tres prioridades: apoyo a las víctimas, esclarecimiento de la verdad y prevención de nuevos accidentes. Y no estamos de acuerdo con la utilización política y electoral de un accidente de estas características, de un drama humano tan terrible como este.

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

El señor **COLLARTE RODRÍGUEZ**: La proposición no de ley que plantea el Bloque Nacionalista Galego es similar a la que ya se planteó el 24 de septiembre sobre el funcionamiento y composición de la CIAF. Antes de entrar en la parte, digamos, específica de la CIAF, al hilo de las intervenciones de mis compañeros quiero hacer algunas apreciaciones.

La primera, manifestar mi total apoyo y acuerdo con lo manifestado con la señora De las Heras, en que es muy difícil encontrar mejores profesionales que los que tienen ADIF y Renfe; y creo que sería muy difícil encontrar mejores alternativas que esos profesionales, sobre cuya independencia y honorabilidad yo no tengo ninguna duda, en buena parte porque algunos de ellos son buenos compañeros y amigos míos y les conozco; y yo creo que el hecho de estar vinculado profesionalmente a ADIF o a Renfe y, como decía el señor Simancas, es muy difícil que los buenos profesionales vinculados al sector ferroviario no hayan tenido en algún momento de su vida profesional una vinculación con ADIF y con Renfe. Si la gente que tiene más experiencia, que mejor lo conoce de entrada, la dejamos fuera de los organismos de investigación, yo creo que eso no es un buen camino para tener ahí a los mejores profesionales. Sobre su independencia y honorabilidad, ya lo dije antes, yo creo que nadie, nadie, con un problema tan grave como del que hoy desgraciadamente se cumplen once meses, sea capaz de someter su criterio y su independencia, porque yo creo que el peso de las víctimas es muchísimo mayor que cualquier tipo de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 609

24 de junio de 2014

Pág. 9

vinculación hacia un determinado ministerio, y por lo tanto creo que no tiene ningún sentido darle vueltas a algo que no tiene marcha atrás.

No es la primera vez que a mí me toca hablar de este tema, y tengo que morderme la lengua —ya lo hice una vez y lo volveré a hacer hoy— porque hablamos de la CIAF y no hablamos del accidente de Angrois. El accidente de Angrois se investiga en sede judicial; sé que hay una aspiración por parte de los grupos parlamentarios, del Bloque y de Izquierda Plural, sobre que se cree una comisión de investigación. Yo creo que lo primero de todo es un respeto absoluto al trabajo de la vía judicial, y cuando la vía judicial termine de decidir, yo creo que es el momento de empezar a hablar de este tema, del que uno se han preocupado de saber y de preguntar y de hablar con muchos compañeros y de formar un criterio, y evidentemente de momento no queda más que en el ámbito personal.

Pero sí quisiera hacer una pequeña reflexión sobre un hecho personal acontecido poco después del accidente de Angrois: asistía yo a una celebración muy popular en Galicia, que es la fiesta del pulpo, y a la salida de esa fiesta —y juro por mis hijos que no había bebido ningún tipo de alcohol— yo salí desde Carballiño para conectarme con la autopista Santiago-Ourense. Me despisté, y a fe que la conozco sobradamente, y de repente me encontré con la incorporación a Santiago o a Ourense. Normalmente yo utilizo esa autovía para ir a Ourense, como es lógico, y ese día iba a Santiago a casa de mi mujer. Afortunadamente, y en un segundo, tomé la decisión de que iría a Ourense, como es habitual, y no me empeñé en ir a Santiago. Si hubiese tomado esa decisión, de empeñarme en ir a Santiago, probablemente hoy tendrían ustedes aquí a una parlamentaria mucho más brillante, seguramente, que es quien me sucedía en las listas. ¿Por qué les digo esto? Porque la incorporación es la que era, el trazado es el que era, había una limitación de velocidad; todo eso es mejorable, evidentemente, pero es lo que hay, responde a una realidad geométrica de trazado y había una limitación de velocidad. Con todas esas circunstancias —que insisto, son mejorables—, el que no se acomoda a esa circunstancia era este diputado que les habla. Solo quiero hacerles esa reflexión, quizás un poco en gallego, pero estoy seguro de que mi compañera y amiga Rosana lo va a entender perfectamente. Yo creo que cuando podamos discutir de esto sobradamente me entenderán mucho mejor.

En cuanto al tema de la CIAF, no voy a insistir demasiado, porque la CIAF en buena parte está regulada a instancias de unos acuerdos a los que se llegó cuando se planteó una PNL en la comisión, el 24 de septiembre; está regulada recientemente, con fecha de 1 de marzo de 2014; yo creo que está excelentemente bien regulada, yo creo que hemos avanzado notablemente, tienen que venir a esta comisión los nombramientos de presidente y vocales y por un periodo de seis años que no se puede repetir. Estamos en el mes de junio, hace exactamente tres meses que tenemos regulada la CIAF, yo creo que está muy bien regulada, les invito a que se lean con calma dónde estamos, y desde este punto de vista yo creo que hay muy poquito más que discutir.

La enmienda que plantea es muy similar, pero para una vez que conseguimos que una comisión tenga una cierta prerrogativa, no la vayamos a tirar, y me refiero a la enmienda que ha presentado el Grupo de Izquierda Plural.

Y por tanto, desde el convencimiento de que hace muy poquito hemos mejorado la regulación de la CIAF, yo creo que dar pasos atrás no tiene ningún sentido, y creo que en este sentido tenemos perfectamente regulada la CIAF, y por lo tanto no cabe para nada la aceptación de las dos enmiendas.

— RELATIVA A LA NECESIDAD DE CONECTAR LA A-7 CON LA AP-7 EN EL MUNICIPIO DE TARRAGONA A LA ALTURA DE LA PUNTA DE LA MORA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/002209).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente proposición no de ley, pero les advierto que ha llegado a conocimiento de la comisión que se retira la proposición no de ley que figuraba en el orden del día como número 8.º, que es la puesta en servicio del tramo Hornilla-Hervías de la autovía A-12 del Camino de Santiago, que era del Grupo Parlamentario Popular.

Pasamos a la tercera, proposición no de ley relativa a la necesidad de conectar la A-7 con la AP-7 en el municipio de Tarragona a la altura de la Punta de la Mora. Es una iniciativa del Grupo Parlamentario Socialista, y para su defensa tiene la palabra el señor Ruiz.

El señor **RUIZ I CARBONELL**: Cuando en el verano de 2009 se inauguró el último tramo de la variante de la ciudad de Tarragona, que quedó integrada en la Autovía del Mediterráneo, la A-7, como sucede en otras ocasiones solucionamos un problema trasladándolo unos kilómetros más allá, en dirección

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 609

24 de junio de 2014

Pág. 10

a Barcelona en esta ocasión. Hasta ese momento, ir en verano de Tarragona a Altafulla, a unos diez kilómetros de la capital de la provincia, podía suponer, dependiendo de la hora del día en verano, hasta 40 minutos de colas interminables, para recorrerlos por la antigua N-340. La causa era que al tránsito natural que tiene una carretera nacional se le sumaba el que originaba un ir y venir continuo de residentes en las poblaciones del norte de la ciudad de Tarragona, que se han convertido en poblaciones dormitorio, como en muchas ciudades; y además todo el que origina el ser la vía de acceso a las playas más concurridas de la zona y todo lo que ello comporta, por ejemplo, la gran cantidad de cámpines que se encuentran allí.

Desde entonces, como he dicho, el problema se trasladó al tramo siguiente de la carretera N-340, que transcurre a continuación del último tramo que existe de la A-7, que se conoce como variante Altafulla-Torredembarra. A este tramo acceden vehículos particulares y un gran número de camiones en dirección Barcelona, muchos de ellos en tránsito hacia países de Europa. Y lo hacen tras haber recorrido desde el sur más de 50 kilómetros por la autovía del Mediterráneo, la A-7, desde L'Hospitalet de l'Infant. Es entonces cuando se encuentran con un cuello de botella que les devuelve en dirección a Barcelona a la A-340, por la que necesariamente han de continuar por todo el tramo que, como hemos dicho, es conocido como variante Altafulla-Torredembarra, y así poder llegar a una rotonda unos kilómetros más allá, donde entonces sí se encuentran con un enlace con la autopista de peaje, la AP-7.

El cuello de botella se origina, se crea porque en escasos metros la A-7 de dos carriles en cada sentido se convierte en la N-340 con un solo carril en cada sentido de marcha, cosa que no solo, como hemos dicho, da lugar a colas y atascos, sino que además ha puesto las condiciones para que en alguna ocasión se produzcan, desgraciadamente, accidentes, algunos de los cuales han sido mortales. Y no lo digo por añadir dramatismo: un estudio que recoge el RACC —lo traigo aquí—, que se llama *El tramo de la N-340 Tarragona-Torredembarra, el que tiene mayor número de accidentes por kilómetro*, que es de este pasado año, certificaba algo que ya sospechábamos: estamos ante el tramo de carretera con mayor número de accidentes por kilómetro en la red de carreteras de Tarragona. Por cierto, exactamente en este mismo punto kilométrico del municipio de Tarragona, en el que la autovía se convierte en carretera nacional, tiene su acceso la urbanización que lleva por nombre Punta de la Mora. Por allí tienen que acceder los 1.890 vecinos que residen en ella; son datos de hace pocos días, por tanto... Vecinos que se ven obligados a acceder exactamente por ese punto para salir y entrar cada día de su domicilio, para ir a trabajar, de compras o a estudiar, todos, ya que no existe otro acceso.

Fue por todo lo que he intentado explicar que el Ministerio de Fomento en 2009 construyó una gran rotonda con la pretensión de ordenar y dar solución mientras no se construyera un nuevo tramo de autovía y se construyeran nuevos accesos, y solucionar así todos los flujos de tránsito que allí se producen.

Por lo que ya se hizo en su día, por ejemplo la declaración de impacto ambiental, ya se hizo, se puede encontrar en el BOE de 23 de noviembre de 2009; ahora se tendría que estar elaborando, mejor dicho, tendría que estar ya elaborado el proyecto, pero han pasado ya cinco años desde la inauguración del último tramo de autovía construida y no tenemos noticia de que se vaya a continuar la A-7 ni de que exista un calendario, ni siquiera a largo plazo, que diga cuándo se iniciarán y cuándo se acabarán las obras de ese nuevo tramo.

Mientras tanto, el tiempo pasa, ya lo he dicho, y el problema se agrava. Porque el número de vehículos que transitan por allí aumenta, y naturalmente también aumenta la preocupación de los ayuntamientos afectados, y como no puede ser de otra manera, la de los usuarios, que a diario no les queda otra opción que pasar por allí. Y la del turismo, que especialmente en verano es muy numeroso; y claro, la de las empresas de transporte de mercancías. Preocupación que ocupa páginas de periódicos, como este sábado —la he traído aquí— del *Diario de Tarragona*, en la que los alcaldes de tres de las poblaciones afectadas ante la llegada del verano y el previsible aumento de siniestralidad, reclaman medidas urgentes mientras no se continúe la A-7. Y preocupación que el grupo que represento, naturalmente, comparte.

Y si no tenemos noticias de las intenciones del Gobierno, no es porque no lo hayamos preguntado al ministerio. Lo hemos preguntado reiteradamente, y aunque el ministerio también nos ha contestado reiteradamente las preguntas que le hemos hecho, lo ha hecho con frases que seguramente le serán familiares a parte de los miembros de esta comisión como contestación a preguntas escritas, a ver si les suena alguna de estas: «Lo que pregunta está en estudio». O esta otra: «Se llevará a cabo cuando las obligaciones presupuestarias lo permitan». He de admitir que en ocasiones las respuestas son más precisas, como la del 16 de julio de este año pasado sobre el número de vehículos que transitan sobre este tramo de carretera; la respuesta fue: «De acuerdo con los últimos datos oficiales disponibles

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 609

24 de junio de 2014

Pág. 11

correspondientes al año 2011»; pero yo había preguntado 2011 y 2012; bueno, da unos datos que superan en mucho lo que una carretera de este tipo tendría que soportar.

Aunque para respuesta habitual, la del pasado 4 de febrero a otra pregunta escrita, producto de la preocupación que mi grupo tiene por la seguridad de este tramo de carretera. Literalmente, la respuesta decía: «A lo largo de 2012 no ha sido necesario tomar ninguna medida específica adicional». Fin de la cita. O la otra respuesta, que considero todo un alarde de imaginación, es de este pasado 6 de mayo, sobre el mismo tema que nos ocupa; preguntaba si el ministerio tenía un calendario previsto de esta obra, escuchen la respuesta literal: «Las previsiones del Gobierno son las reflejadas en los Presupuestos Generales del Estado». Punto final. Creo sinceramente que no es la respuesta que un ministerio ha de hacer a un diputado, ¿no creen?

Pero a lo que íbamos: visto que pasa el tiempo, que con los datos oficiales en la mano el tránsito y la siniestralidad son más que suficientes para tomar medidas, y que además tampoco el ministerio nos explica sus intenciones, hemos presentado esta iniciativa, con la pretensión de poner el problema encima de la mesa y ayudar proponiendo una posible solución.

A nuestro entender, es una solución sencilla, y me atrevo a decir que barata, puesto que se da la circunstancia (lo pueden ver en el mapa que anexo en la propuesta) que la autopista AP-7 transcurre a escasos metros del lugar en que se inicia el cuello de botella que les estoy describiendo. Ya lo han podido leer en la proposición no de ley: instamos al Gobierno a que inicie contactos con la empresa concesionaria de la autopista de peaje, la AP-7, para que en primer lugar estudie si la conexión es posible, y en segundo lugar, en el caso de que lo fuese, redactara el proyecto de conexión entre la A-7 y la AP-7 en dirección Barcelona y lo ejecutara. Obra que permitiría dar solución a colas y atascos en un tiempo corto (previsiblemente es una obra pequeña), que permitiría a los numerosos vehículos particulares, sobre todo los que hacen largos trayectos, y en especial los camiones que por allí transitan, un acceso a la autopista unos kilómetros antes del que tienen ahora, acceso que comportaría un aumento de la densidad considerable, en especial para los residentes en el área de influencia de la N-340, que no tienen otra opción que utilizarla, y en especial los residentes de la Punta de la Mora —entiéndanlo, soy de Tarragona—, y seguridad que nos impide aceptar la enmienda del Grupo Popular, ya que sobre este tema, como he dicho antes, ya nos contestaron a una pregunta sobre seguridad. La vuelvo a repetir: «A lo largo de 2012 no ha sido necesario —nos decía el ministerio— tomar ninguna medida específica adicional».

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Popular, que ha presentado una enmienda, tiene la palabra el señor Fernández.

El señor **FERNÁNDEZ ÁLVAREZ**: Yo también soy de Tarragona. Y como también soy de Tarragona, pues efectivamente en ese punto hay problemas; y hay unos problemas que en la exposición de motivos están bien descritos. Ojalá ustedes en el año 2005 se hubieran centrado en ellos, ojalá se hubieran centrado en ellos y no a lo que dedicaron el tiempo en aquella época, una brillante contribución en todo el proceso de la variante A-7, que consistió básicamente en poner objeciones al trazado en una de las urbanizaciones de Tarragona para erosionar al equipo de gobierno de la ciudad, que en aquella época no era suyo. Ese, que fue uno de los episodios más bochornosos, que provocó tres años de retraso en la inauguración de la A-7, para finalmente tener que mantener el mismo recorrido, es, como decía hace un momento, la brillante contribución que tuvieron ustedes a todo este proceso.

Pero estamos en 2014 —sí, la culpa de todo la tuvo Yoko Ono, señor Odón Elorza; respeten el turno de palabra, si no ha sido usted, quien haya sido, pido disculpas—; decía que estamos en 2014 y que, por lo tanto, hay que buscar soluciones; lo que ocurre es que ustedes, tal y como decía que en la exposición de motivos describen bien la problemática que hay, sin ningún tipo de argumentación técnica más allá de la intuición, y con un sorprendente giro argumental, dan por hecho que la única solución posible a todos estos problemas pasa por conectar con la AP-7 e iniciar un proceso de negociación con la concesionaria. Y no la argumentan en ningún tipo, ni por qué técnicamente es la solución ni qué tipo de coste tendría, ni cuánto podrían durar dichas negociaciones y qué consecuencias tendrían.

Precisamente por ello nosotros presentamos una enmienda que significa la aceptación de esa problemática, y que paso a leer, y es una enmienda en la que instamos al Gobierno a analizar la problemática planteada relativa a la generación de puntos de congestión y retención en circulación de la variante Altafulla-Torredembarra, en la N-340, y en su caso, poner y desarrollar si es necesario alternativas para su resolución.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 609

24 de junio de 2014

Pág. 12

Creemos que es mucho más adecuada porque abrimos a la necesidad de estudiar todas las alternativas posibles para solucionar este problema. Por lo tanto, lamento que no acepten la enmienda que podría haber dado lugar a una unidad de acción para intentar solucionar este problema, y se añade su posición una vez más a la ignominia de toda su estrategia política relacionada con esa variante desde el año 2005.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario de Convergència i Unió tiene la palabra el señor Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Señorías, desde Convergència i Unió vamos a votar favorablemente el texto de esta proposición no de ley. Quiero recordar que Convergència i Unió en todos los ejercicios presupuestarios de esta legislatura, donde hay una mayoría absoluta del Partido Popular, pero también en los últimos ejercicios de la legislatura socialista, habíamos presentado enmiendas pidiendo justamente esta propuesta que consideramos oportuna, que es que en un punto en donde confluyen el final de una autovía gratuita, que de repente es autovía y pasa a ser una carretera con un único sentido, claramente hay un cuello de botella, cuando se termina una autovía hay un cuello de botella siempre, si empalma con lo que es en este caso la N-340. Si a eso le unimos que en el mismo enclave geográfico donde esto ocurre está el área del Médol, porque está allí la autopista de peaje, la conocida como AP-7, sería lógico permitir que aquellos que por no pagar la autopista de peaje conduciendo por la autovía puedan, cuando finaliza esta, entrar en la autopista AP-7 sin generar los continuos atascos una vez se ha terminado la autovía, y hasta que no se llega a la rotonda en Torredembarra, en donde muchos aprovechan para entrar en lo que es la AP-7. Y en sentido inverso, lo mismo: quien quiere dirigirse desde Vendrell o desde el norte hasta el sur, va por la autopista hasta que sale en Torredembarra para poder acceder a la autovía gratuita. Y se vuelve a producir el mismo cuello de botella en lo que es la salida de la autopista en Torredembarra, grandes atascos.

Y todo esto se solucionaría en parte si generáramos en ese enclave que está efectivamente en todo lo que es la Mora, Tamarit, en ese enclave donde está el área del Médol, de acuerdo también con las concesionarias, esa posibilidad, realmente ayudaríamos, con poca inversión, a que esto fuera una realidad.

Yo quiero lamentar dos cosas. Yo lamento que en la anterior legislatura el Partido Popular me votaba a favor de esa enmienda cuando yo pedía esa conexión; hoy que está en el Gobierno, se nos decía «vamos a estudiarlo»; pero era un tema que teníamos ya muy estudiado en el sentido de intentar buscar una solución que fuera fácil de acometer, pero sobre todo que generara una mejor fluidez en el tráfico. Y lamento también que en su día, de acuerdo que era al inicio de la finalización de la A-7, pero tampoco en la anterior legislatura querían estaba en el Gobierno nos daba apoyo a esas enmiendas.

Pero más allá de esto, que puede ser una anécdota, vayamos a lo positivo, vayamos a intentar buscar esa solución, una solución que viene también paralela a otra disfunción grave que sufrimos en Tarragona, y es que la autovía cubre un tramo desde el término municipal de Altafulla-Tarragona hasta lo que es el final del término municipal de Vandellós-L'Hospitalet de l'Infant, pero tenemos una asignatura pendiente: esa autovía debería seguir hacia el norte; lo dice muy bien el diputado Joan Ruiz cuando ya en su proposición no de ley se lamenta de que no hay una perspectiva halagüeña de que vayamos a hacer con prontitud esa prolongación hacia el norte de lo que debe ser la autovía A-7, y también hacia el sur. Y aprovecho también para reivindicar que este trazado, tanto hacia el norte como hacia el sur, de la futura A-7 más allá de Vandellós-L'Hospitalet de l'Infant, más allá de Altafulla, tiene que realizarse con el pleno consenso del territorio.

Por tanto, voto afirmativo a esta proposición no de ley. También, ya dado que el Grupo Popular, aunque no se vaya a aprobar hoy su enmienda, lo propone, propone que debe estudiarse esta solución, yo digo que no va a depender el Gobierno de que se apruebe hoy esa enmienda para que lo haga; pues que se estudie con prontitud, porque es fácil de hacer, generaríamos mayor fluidez, y ello debería ir acompañado —y con eso termino, señor presidente— con medidas que favorecieran la gratuidad de la AP-7 en aquellos tramos en paralelo a la N-340, que realmente no son autovía, están colapsados, y que generaríamos también una mayor fluidez si diéramos la gratuidad entre esos tramos paralelos que son de la AP-7, que son ahora de peaje y que muchos, para no entrar a la autopista de peaje, se está congestionando muchísimo siempre la N-340 en Torredembarra, en Creixell, en muchísimos términos municipales de nuestra demarcación.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 609

24 de junio de 2014

Pág. 13

— **SOBRE LA FINALIZACIÓN DE LAS OBRAS DE EJECUCIÓN DE LA A-27 ENTRE EL MORELL Y MONTBLANC Y RESCATAR LA CONCESIÓN DE LA AP-2 ENTRE MONTBLANC Y LLEIDA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ). (Número de expediente 161/002716).**

El señor **PRESIDENTE**: A continuación vamos a debatir la siguiente proposición no de ley sobre la finalización de las obras de ejecución de la A-27 entre El Morell y Montblanc y rescatar la concesión de la AP-2 entre Montblanc y Lleida. Es una iniciativa del Grupo Parlamentario Catalán, y para su defensa tiene la palabra el señor Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Hoy Convergència i Unió trae ante el Congreso de los Diputados una propuesta que ya en la pasada legislatura, durante la campaña electoral en la que tuvimos diversos debates los distintos diputados que estamos hoy también presentes en esta comisión, protagonizamos, que era la petición de que en esta legislatura íbamos a terminar la A-27. Yo creo que todos los diputados por Tarragona hemos asistido a debates, están grabados radiofónicamente por los medios televisivos, en que todos sin excepción decíamos que la gran asignatura pendiente de esta legislatura es que termine la A-27. Y había incluso unos plazos. Yo recuerdo que la ministra de Fomento al inicio de la legislatura me entregó un dossier en el cual cada uno de los tramos de la A-27 hasta Montblanc tenían fecha de finalización en esta legislatura.

¿Y qué se ha hecho? Se ha hecho el tramo, con retraso, desde Tarragona hasta El Morell, se está trabajando en el tramo desde El Morell hasta la variante de Valls, también en la variante de Valls, pero no tenemos calendario. Y podemos afirmar que si nos pusiéramos a trabajar intensamente en los tres tramos pendientes, que son El Morell-variante de Valls, variante de Valls, y el tercero variante de Valles-Montblanc, si lo hiciéramos con prontitud, sin demoras, podríamos verla finalizada, porque están hechas las expropiaciones, está hecho el trazado, hay consenso en el territorio de que esto es una prioridad. Solo falta inversión y buscar una solución de calendario y buscar la mejor manera de que esto sea posible. Y es lo que pedimos en nuestra proposición no de ley, fijar el calendario y que este englobe la actual legislatura, no podemos dejar esto como una asignatura pendiente para la siguiente, hay ya demasiados incumplimientos de sucesivos Gobiernos en relación a la A-27. Y es cierto que esto ha venido en plena crisis económica, que puede haber justificado determinados retrasos, y por tanto, más allá de rasgar en las heridas, es culpa de este o es culpa de aquel otro, más allá de buscar esa atribución de responsabilidades, vayamos a lo práctico: estamos en junio del año 2014, nos queda un año y medio de legislatura y nos queda la posibilidad de comprometernos a que esto lo vamos a finalizar. Y por tanto, es lo que pedimos, porque la A-27 es esencial. Y el presidente conoce el territorio, hemos coincidido en la demarcación de Tarragona, y sabe bien que todos aquellos que vengan del norte hacia la demarcación de Tarragona, en donde está el puerto de Tarragona, que es una vía muy importante para el traslado de mercancías, están las petroquímicas, pero está todo el sector turístico de la Costa Dorada, están las nuevas inversiones del Barcelona World que van a tener lugar en Port Aventura, es un área emergente. Y esa área emergente, para todos aquellos que vengan del norte de la península hacia Tarragona no tienen una autovía posible que les enlace. Si van por la AP-2, tienen que dar la vuelta por Coma-Ruga para llegar a lo que es la realidad del conjunto del área del puerto de Tarragona, de Port Aventura; en cambio, hay una A-27 pendiente. Que la autopista que ya pasa por Montblanc, la AP-2, en Montblanc conectaríamos la A-27 hasta llegar al puerto de Tarragona, finalizando los tramos pendientes.

Esta es una asignatura que no podemos demorar más. Pedimos el consenso, pedimos realmente que todos aquellos que nos habíamos comprometido a luchar con esta finalidad, nos pongamos de acuerdo. Y esta es la finalidad de la proposición que hoy presenta Convergència i Unió. Las cámaras de comercio la CEPTA en Tarragona, los ayuntamientos, también de Lleida, porque lo que también pedimos como segundo punto es que, ya que existe una autopista (la AP-2) que transcurre de Montblanc a Lleida, ese tramo fuera gratuito y nos ahorraríamos hacer en paralelo la autovía, porque en estos momentos no parecería lógico que, existiendo ya la autopista con muy poca utilización, pudiéramos de esta manera también descongestionar la N-240, que realmente tiene gravísimos problemas en lo que es el tramo desde Montblanc hasta Lleida. De ahí que es una proposición no de ley en positivo, a favor del territorio, a favor del cumplimiento también entre todos de aquello a que nos habíamos comprometido ante nuestro electorado cuando nos presentamos a las elecciones y les dijimos que esto era prioritario; también un cumplimiento de aquello que la propia ministra de Fomento tenía en planificación cuando se inició esta legislatura. Y por tanto, ahora que se habla tanto de recuperación económica, miremos también hacia lo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 609

24 de junio de 2014

Pág. 14

que es la finalización de esta A-27, que es vital para el futuro del territorio, vital para el puerto de Tarragona, que es un puerto que está en continuo crecimiento, que está haciendo las cosas bien y que tiene un gran potencial, y que lo va a tener también a través de la incorporación del ancho europeo. Y por tanto, aquí se genera una gran actividad, pero no hay una autovía que conecte el norte de la península con lo que debe ser esta realidad de Tarragona, de Reus, de la Costa Dorada, de la petroquímica. Hay incluso, señor presidente, camiones con mercancías peligrosas que tienen que hacer un recorrido mucho más largo porque no van a discurrir por la actual N-240 y no existe la autovía.

Por tanto, por razones incluso medioambientales, de evitar desplazamientos mucho más largos de lo que deberían ser, para conectar el turismo, para facilitar el desarrollo económico, para realizar una vía vital como la A-27, que lo es para Tarragona, pero lo es también —esto es recíproco— para el norte de la península, para aquellos que tienen en Tarragona una segunda residencia y quieren realmente disfrutar de la Costa Dorada, para todos aquellos que nos visitan y para toda la actividad económica que se genera y que se generará con las nuevas inversiones de futuro, defendemos esta proposición no de ley que no va contra nadie, sino que va a favor del territorio y a favor de que encontremos entre todos este compromiso, este calendario, y que seamos capaces de abordar toda esta obra en esta legislatura hasta Montblanc, y la gratuidad de Montblanc a Lleida de la AP-2.

El señor **PRESIDENTE**: El Grupo Parlamentario Popular tiene una enmienda; para su defensa tiene la palabra el señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Intervenimos para defender la enmienda que ha presentado el Partido Popular a esta proposición no de ley del Grupo de Convergència y Unió, señalando que el Partido Popular, evidentemente, es sensible a la importancia y trascendencia del puerto de Tarragona, como no puede ser de otra manera; también es sensible a la trascendencia e importancia del turismo, y cómo no, al desarrollo económico, forma parte de nuestras bases fundamentales de la política y son principios que se encuentran en el frontispicio de la actuación del Gobierno de Mariano Rajoy, que como todos sabemos, o todos deberíamos saber, ha tenido que hacer frente a una situación, en primer lugar, inesperada, y en segundo lugar, llena de dificultades.

Por tanto, entendemos que las demandas territoriales que se hacen, vayan o no vayan en contra de nadie, cuando se hacen demandas territoriales, evidentemente no se va en contra de nadie, siempre se va a favor de lo que creo y entiendo que es la buena voluntad que nos mueve a los diputados que estamos, en concreto en este caso en la Comisión de Fomento. Por tanto es evidente que en la actuación del Gobierno, la actuación de la oposición no nos mueve ir en contra de nadie, sino a favor de algo, y eso sí que quiero reconocerlo.

Pero dicho todo eso, es evidente que tenemos unas disponibilidades presupuestarias que son inasequibles al cambio, si es que quisiéramos hacerlo. Y entonces, el Gobierno está llevando a cabo en la autovía A-27, entre Tarragona y Montblanc, las actuaciones de acuerdo con sus propias disponibilidades presupuestarias. Hay muchos factores que intervienen en estas actuaciones, como en el resto del Ministerio de Fomento, y que es consciente el señor Jané, que ha defendido tan acertadamente esta proposición no de ley, de que hay unas prioridades y unos tiempos que cumplir que son prácticamente inalterables. Esos criterios se basan fundamentalmente, como hemos venido sosteniendo, en la seguridad vial y en la funcionalidad. Por tanto, eso es lo que está inspirando las actuaciones en la autovía A-27.

Pero tengo además que señalarle al señor Jané que entre Montblanc y Lleida los presupuestos de las diferentes alternativas para la construcción de la autovía son muy superiores a las previsiones iniciales, y en cualquier caso muy superiores a las previsiones de la Orden Ministerial, de 17 de diciembre de 2010, sobre las Medidas específicas para la mejora de la eficiencia; por tanto, señor Jané, estamos con el mismo empeño y el mismo interés que usted aquí ha puesto de manifiesto, pero lógicamente sometiéndonos a unos principios que son los que están conduciendo e informando las actuaciones del ministerio.

En el actual marco económico, el alcance de las actuaciones a corto plazo, que son las que usted demanda, se centra en la duplicación de un tramo prioritario de la N-240, que son entre los semienlaces de Lilla y Prenafeta, para lo cual la ministra ya ha dado orden de la ejecución de la orden de estudio, y se está ejecutando. Por tanto, señor Jané, tenemos que pisar la realidad presupuestaria, que es la que nos obliga a tener los pies en el suelo.

Y con respecto a la segunda cuestión que usted ha planteado esta mañana, y es la supresión del peaje para los usuarios en la AP-2 entre Montblanc y Lleida, señor Jané, a mí me gustaría que cuando usted viniera aquí a pedir supresión de peajes, el Gobierno que ustedes están sosteniendo en Cataluña

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 609

24 de junio de 2014

Pág. 15

hubiera hecho lo propio. Es decir, no se puede venir aquí a decir que el Gobierno de España quite los peajes de la AP-2 cuando el Gobierno de Cataluña no ha quitado ni un solo peaje todavía y además tiene los peajes más caros por kilómetro recorrido que existen en cualquier otra parte del territorio español. Por tanto, un poquito de coherencia, señor Jané. Yo le recuerdo que la primera vez que usted y yo debatimos allá por el año 2000 fue precisamente por la supresión de peajes, o sea que esta es una larga discusión que usted y yo mantenemos, y que evidentemente creo que usted es consciente, usted sabe que una supresión de peajes lleva aparejado un desequilibrio económico en un contrato de concesión y unas obligaciones mutuas que existen entre el concesionario y la administración, y que por lo tanto es difícilísimo de atender, es muy fácil de decir aquí, queda uno muy bien con los ciudadanos de la zona, pero usted sabe que es imposible, la buena prueba es que ustedes no lo están haciendo.

Por tanto nosotros le hemos presentado una enmienda en la que evidentemente queremos que prime el sentido común y el raciocinio, que usted sabe que imperan en el Gobierno del señor Rajoy y en las decisiones ministeriales de la ministra Pastor. Por tanto, vamos a seguir actuando en materia de carreteras con racionalidad, vamos a seguir haciendo las conexiones que podemos en la N-240, y la autovía A-27, fundamental entre Tarragona, Montblanc y su llegada hasta Lleida se hará con la prioridad mayor de las disponibilidades presupuestarias que existan.

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

El señor **RUIZ I CARBONELL**: En primer lugar, ya les adelanto que estamos de acuerdo con el contenido de esta proposición no de ley, y que por tanto la vamos a votar favorablemente, puesto que trata de poner encima de la mesa la necesidad de terminar la autovía A-27 en el tramo entre El Morell y Montblanc en la provincia de Tarragona, además de dar una solución rápida al tramo siguiente.

Votaremos favorablemente porque el grupo que la propone expone dos cosas que nos parecen lógicas. Por un lado, pide al Gobierno que haga público un calendario de terminación de las obras entre El Morell y Montblanc, para que todos sepamos a qué atenernos. Y por otro, también pide que rescate la concesión de la autopista AP-2 en el tramo entre Montblanc y Lleida para los usuarios, de manera que se convierta en la prolongación natural de la A-27 sin necesidad de construir una autovía paralela a la autopista. Desde El Morell a Montblanc se trataría de continuar las obras en los tramos en los que se trabajan y de reiniciarlos en los que están paralizados. Es verdad que a algunos nos viene a la memoria cómo algún que otro alcalde de Convergència puso dificultades al inicio y luego al avance de las obras, negándose entre otras cosas a firmar las actas de ocupación, consiguiendo ralentizarlas e incluso paralizarlas en algunos de los tramos. Pero, bueno, eran otros tiempos, gobernábamos los socialistas.

Pero así y todo votaremos favorablemente. Porque por encima de estos detalles está el interés de los actuales usuarios y ciudadanos de la N-240 y de los futuros usuarios, que bien se lo merecen, de la nueva A-27.

También lo haremos porque nosotros también hemos pedido reiteradamente un calendario, y también por coherencia, ya que la segunda parte de la iniciativa coincide con una PNL nuestra que también presentamos (por cierto, ahora mirando las fechas) un mes y medio antes de que se presentase esta que hoy estamos tratando. Iniciativa que ya habíamos presentado (la misma) en el Parlamento de Cataluña por parte de la diputada Núria Segú, pidiendo lo mismo exactamente, en la Comisión de Territorio y Sostenibilidad en la sesión del 10 de julio del pasado año; por cierto, fue aprobada con una enmienda de Esquerra. Y siguiendo todavía con la coherencia, es que además entre las diferentes opciones cuando sometimos a estudio cuando gobernábamos para tener una vía de gran capacidad entre Montblanc y Lleida, no escondimos que utilizar este tramo como prolongación de la A-27 era la que nos parecía mejor, como reflejaron los medios de comunicación del territorio a finales de mayo de 2010.

Así que si nosotros teníamos esa intención, y además, como ya hemos dicho, ya presentamos iniciativas con el mismo contenido, ¿cómo vamos a dejar de votar ahora esta? Además que la exposición de motivos de la que registramos el pasado febrero nos da argumentos que nos obligan a votar a favor: es una autovía necesaria para unir el litoral mediterráneo con el cantábrico, ayudando a crear una mejor malla de comunicaciones, en este caso de dos zonas, con un alto índice de desarrollo económico en todos los órdenes (industrial, de servicios, especialmente turístico).

El tramo del que es objeto esta iniciativa es fundamental para conectar la ciudad de Tarragona y toda su zona limítrofe (Reus, Salou, la Costa Dorada), en especial su puerto y también el aeropuerto, con Lleida y toda su área de influencia, y más allá con todo el valle del Ebro, llegando hasta el Cantábrico,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 609

24 de junio de 2014

Pág. 16

como he dicho antes, por un lado, y al interior de la meseta por otro. Y todavía no sabemos el impacto que pueda suponer en el futuro Barna World.

También porque el tramo Montblanc-Lleida de la carretera N-240 está saturado, lo que desgraciadamente comporta un gran número de accidentes que nos exigen que cuanto antes dotemos a este territorio de una vía de gran capacidad que sea mucho más segura, cosa que además la actual situación económica no parece que fuese a permitirlo pronto.

Pero además, porque la solución de liberar el peaje sería asumible para las cifras en que se mueve una operación de este tipo, ya que la concesión termina el 31 de agosto de 2021 (no quedan tantos años), y tendría como contrapartida no construir 58 kilómetros de una autovía paralela a la autopista AP-2, lo que supondría, por otro lado, un gran ahorro económico.

Y naturalmente, y aunque lo deje para el final, no por ello menos importante, el impacto medioambiental que también nos ahorraríamos. Autopista, la AP-2, de este tramo que mientras la cercana N-240, como ya hemos dicho, está saturada, transcurre estos kilómetros infrautilizada, en buena parte debido a que el peaje se ha convertido en un factor de disuasión. Si eso es así, liberar este tramo de peaje le daría, por un lado, más aprovechamiento a dicha autopista, que tiene en estos momentos un uso que no supera el 25% de su capacidad; y por otro, descongestionaría la N-240.

Recogeríamos además la demanda prácticamente unánime de los ayuntamientos afectados, de los consejos comarcales de la cuenca (?) de Las Garrigas, de las diputaciones, de las cámaras de comercio de Tarragona y de Lleida, de los sindicatos, de los grupos ecologistas, así como de las entidades representativas de la zona del territorio del que hablamos, como Conca 22 y el Ateneo Popular Garriguenc, instituciones y entidades que el 17 del pasado mes de febrero nos pidieron a los partidos políticos aquí representados, en un acto unitario en Les Borges Blanques, provincia de Lleida, que fuéramos sensibles al problema que sufren, encabezados por una pancarta que decía «*Prou morts a la N-240; rescat de l'AP-2 ja*» (traduzco: «Basta ya de muertos en la N-240; rescate de la AP-2 ya»). Y es que la seguridad de los ciudadanos debe ser, a nuestro juicio, por encima de otros argumentos el más importante.

Por eso, fundamentalmente por eso, votaremos favorablemente esta iniciativa.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Jané, tiene la palabra para posicionarse sobre la enmienda.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Señor presidente, voy a leer la enmienda porque no se ha leído y es una propuesta concreta para la A-27; la enmienda que se nos presenta dice textualmente: «El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a ejecutar las actuaciones en materia de carreteras conforme a las prioridades y disponibilidades presupuestarias existentes». Por tanto, no dice nada de la A-27, no podemos votarla a favor; no me extraña que ningún diputado del PP por Tarragona la haya defendido. ¿Por qué? Porque realmente esta proposición no de ley no cumple con lo que todos nos habíamos comprometido con la A-27 en nuestro territorio.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Jané, conocemos su criterio.

— SOBRE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE FERROVIARIO EN EL PRINCIPADO DE ASTURIAS Y LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CASTILLA Y LEÓN. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA Y GRUPO PARLAMENTARIO DE IU, ICV-EUIA, CHA: LA IZQUIERDA PLURAL. (Número de expediente 161/002837).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente proposición no de ley, sobre las infraestructuras de transporte ferroviario en el Principado de Asturias y la Comunidad Autónoma de Castilla y León. Es una iniciativa de la que son autores tanto el Grupo Parlamentario Socialista como el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida. En primer lugar tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario de Izquierda Plural, el señor Llamazares.

El señor **LLAMAZARES TRIGO**: Debido a la saturación que hay hoy de actividad parlamentaria en esta cámara, quiero defender brevemente por enésima vez en esta cámara la variante ferroviaria de Pajares y las infraestructuras imprescindibles para Asturias y para Castilla y León.

Formé parte con mucho honor, con otros parlamentarios de esta cámara, de la plataforma pro variante de Pajares en su momento, y también de la plataforma que pretendía mejorar las comunicaciones en la Ruta de la Plata. Entonces aquella plataforma social y política fue muy importante para desbloquear, como digo, la variante ferroviaria de Pajares, y también de alguna manera para unir a las comunidades de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 609

24 de junio de 2014

Pág. 17

Castilla y León y de Asturias en torno a un objetivo común, que era mejorar las infraestructuras y en particular las infraestructuras ferroviarias.

Estoy seguro de que sin aquellas movilizaciones no hubiera habido obras ferroviarias tan importantes como la variante ferroviaria de Pajares y no estaríamos en la situación actual en que algunas obras están en proceso de culminación (en el caso de la autovía del Cantábrico), pero otras tienen dificultades. Son estas dificultades las que nosotros queremos resaltar en el día de hoy, y la metáfora sería la inundación de uno de los túneles de la variante ferroviaria de Pajares o, por ejemplo, que los ciudadanos en la comunicación entre Asturias y León tengan que ir marcha atrás en el tren. Yo creo que son elementos que plantean preocupación e incertidumbre en relación con el futuro de las infraestructuras.

Ambas comunidades tenemos el mayor interés en la comunicación interregional y tenemos el mayor interés también en la dinamización de nuestros territorios. Tienen en ese sentido un gran papel los puertos de Asturias (el puerto de Gijón y el puerto de Avilés) y tienen un gran papel también las comunicaciones de León con el resto de la meseta.

En ese sentido, la iniciativa parlamentaria que presentamos en el día de hoy responde a la inquietud de la cumbre social, de una reciente cumbre social; responde también a la iniciativa parlamentaria recientemente aprobada en la Junta General del Principado, y tiene como argumentos esenciales el impulso del corredor ferroviario Madrid-León-Gijón, la agilización de las obras de la variante de Pajares para su puesta en servicio en 2015 con un uso mixto de viajeros y mercancías, la mayor proyección a los puertos de Gijón y de Avilés, completar el tramo de alta velocidad en doble vía, sin merma alguna del sistema de seguridad, entre León y Valladolid; también exigir la integración del ferrocarril en la ciudad de León, para superar ese problema que comentaba antes de la marcha atrás, y San Andrés de Rabanedo, garantizando la centralidad de la estación a través del soterramiento práctico y racional; que se resuelvan otras integraciones en las ciudades, iniciar la tramitación del tramo León-La Robla en el presente año 2014, porque creemos que todas estas iniciativas deben contribuir para garantizar el mantenimiento, el impulso del empleo y de la cohesión social en las dos comunidades, en las dos provincias de Asturias y León. Ese es el sentido de la iniciativa parlamentaria.

Y yo sin más, agradeciéndole la amabilidad al presidente, termino mi intervención y no podré seguir el debate hasta el momento de la votación.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra la señora Carcedo.

La señora **CARCEDO ROCES**: Estamos ante una infraestructura que, como decía el portavoz de Izquierda Unida, tiene muchos años de recorrido, de polémica, de ríos de tinta, de controversias, de debates técnicos, porque incluye un túnel que es el séptimo túnel más grande del mundo, con 25 kilómetros. Por tanto, estamos ante una obra de enorme complejidad técnica y que fue sorteando las dificultades aunque persistan algunas como las que acaba de manifestar el portavoz de Izquierda Unida en estos momentos. Esta es una comunicación que vino jugando un papel histórico, que va mucho más allá de una mera infraestructura de transportes, vino siendo el cordón umbilical desde el siglo XIX entre León y Asturias con muchos lazos comunes que unen a las dos provincias. Y en el caso de Asturias tiene el añadido de que es la principal vía de transporte de mercancías, que supone que cerca del 10% de las mercancías que se mueven en España pasan por Pajares, con un trazado actual técnicamente muy endeble.

Además es una pieza clave en el sistema de intermodalidad, tendencia actual de los métodos de transporte, y de las zonas logísticas de Asturias y León. Es importante resaltar la necesidad de incorporación de la ZALIA de Asturias en la red europea logística.

Pero analizados todos estos condicionantes y todas estas dificultades de la vía Gijón-Madrid, o Madrid-Gijón, en el momento actual estamos asistiendo a una serie de incertidumbres. Incertidumbres vinculadas precisamente a las dificultades orográficas, e incertidumbres vinculadas a las restricciones presupuestarias, que dan voces de alarma. Estas voces de alarma están en el origen de esta plataforma a la que antes hacía referencia el diputado de Izquierda Unida y que acordó unos mínimos comunes entre las dos provincias que están en la base de la iniciativa que hoy debatimos.

El primero tiene que ver con las características del trazado León-La Robla, y que nosotros pensamos que no se debe eliminar de las condiciones europeas de alta velocidad.

La segunda tiene que ver con las características del túnel de la variante de Pajares, que antes mencioné, y que deben reunir las condiciones técnicas que permitan el tráfico de pasajeros y de mercancías.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 609

24 de junio de 2014

Pág. 18

Y finalmente, hay que comentar que este es un documento de los mínimos comunes en las provincias de Asturias y León; no se incluyen asuntos más particulares del interior de Asturias en el trazado de Pola de Lena a Gijón, Oviedo y Avilés, pero lo que pretende es poner en la agenda política las necesidades de finalización de esta línea de alta velocidad, pero que como comentaba, cumple muchas más funciones que las clásicas de alta velocidad para tráfico de pasajeros.

Y hacemos un llamamiento al Partido Popular a que apoye esta iniciativa, especialmente al Partido Popular, más aún teniendo en cuenta la necesidad de recabar del Ministerio de Fomento hacerse cargo de las circunstancias especiales que existen en este trazado, y acabar con el sectarismo inversor del que fue víctima este tramo comparativamente con otros tramos de alta velocidad en otros territorios del Estado; y a poner en marcha de forma urgente uno de los túneles con las características que antes mencionaba, pero sin abandonar el segundo túnel. Una vez hecha una inversión tan costosísima como fue la ejecución de los dos túneles, aunque de forma inminente sea necesario poner en marcha el primero, no se olviden las obras para hacer viable y efectivo el segundo túnel y que no quede abandonado como un canal de agua.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Mixto, Foro Asturias, tiene la palabra el señor Álvarez.

El señor **ÁLVAREZ SOSTRES**: Mi intervención en esta comisión tiene como objeto defender las cinco enmiendas presentadas con el único objetivo de completar la iniciativa que han tenido los grupos proponentes. Mucho es lo que se está jugando Asturias y muchos son los esfuerzos que todos tenemos que hacer, precisamente para salir de una marginalidad económica muy importante en la que nos llevan casi diez años los respectivos Gobiernos.

Y aquí los hechos son los hechos, dígalos el Partido Popular o dígalos el Partido Socialista, porque solo ellos han desarrollado políticas de gobierno estos años y solo ellos están en condiciones de solucionar los problemas de esa política de gobierno que ha sucedido en estos diez años.

La historia es ya conocida, y me atrevo a decir que ya está suficientemente manoseada como para no insistir en la burda manipulación a la sociedad leonesa o a la sociedad asturiana. Resulta cansino ya realmente denunciar por enésima vez que el PSOE ha retrasado la variante ocho años, y se trata de lavar la cara y de engañar artera y taimadamente a la sociedad asturiana y leonesa. Y por si fuera poco, están los años correspondientes al Partido Popular.

Y me explicaré: el PSOE e Izquierda Unida presentan esta proposición no de ley en la que piden al Gobierno idénticas medidas sobre la variante de Pajares que las presentadas por Foro en la propuesta de resolución del debate de la nación, idénticas. Y al Diario de Sesiones me remito. Ahí los dos partidos estuvieron.

Sería interesante saber el porqué de esa abstención y por qué ahora la situación es la contraria, o mejor dicho, está mucho más matizada, más matizada, como más suave, mucho más minorada, porque si no los ciudadanos se van a pensar que se mueve todo esto más por intereses partidistas, trasladados lógicamente por los medios de comunicación, que por el interés general de nuestra tierra.

Aquí estamos ahora en una nueva PNL, es una nueva oportunidad. Yo no he tocado una coma de la PNL presentada por el Partido Socialista y por Izquierda Unida, ni una coma. He hecho cinco enmiendas de adición, superando esas enmiendas cualquier duda, cualquier reticencia, cualquier suavidad, digamos, en la solución de la situación creada. Y este no es un tema, en mi opinión, de protagonismo político, ni de lavados de cara, ni de entrar en la mina vestido de primera comunión y querer salir de ella todo blanco. Eso no es posible. Es sencillamente hacer lo que esté en nuestra mano para que mejoren los ciudadanos leoneses y asturianos. Y por eso, yo no toco ni una sola coma de esa iniciativa.

Le añado en el segundo punto la prioridad de la puesta en servicio en UIC de los dos túneles de León, de la Robla de Campomanes, tras más de 3.000 millones de inversión. En el punto quinto, «aprobar de manera urgente el proyecto de supresión del denominado fondo de saco de la nueva estación de León, que penaliza enormemente los tiempos de Madrid a Asturias, y que yo aquí acabo de escuchar que eso crea preocupación e incertidumbre. No, lo que crea es risa floja, risa dramática, el ir macha atrás un tren en una línea de esta naturaleza.

En el punto 7.º se cita la licitación y adjudicación en 2014 del tramo León-La Robla, realización que no iría más allá de 31 de diciembre de 2015. Se añaden dos puntos nuevos, el 8.º, en tanto se solucione la transformación a la UIC del tramo León-Asturias, colocar el intercambiador en Pola de Lena y no en León;

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 609

24 de junio de 2014

Pág. 19

y el 9.º, en el que se pide redactar y aprobar antes de finalizar el año 2015 el estudio informativo de la línea que une Pola de Lena con el centro metropolitano de Asturias, Oviedo, Gijón y Avilés.

Son pues todo adiciones. Espero que no tengan reticencia para admitirlas con excusas sobre redacciones técnicas, matizaciones, y todas esas historias que se dan en la política de corto alcance y de escenario para obras de escasa calidad, en mi opinión.

También estamos convencidos de que el desarrollo de las infraestructuras ferroviarias garantiza a los ciudadanos su movilidad y es clave en el desarrollo económico, industrial y de creación de empleo en ambas comunidades. Pero así mismo es nuclear la cuestión social y territorial de Asturias y León con el resto del país. Por ello espero que sean admitidas nuestras enmiendas, que no adulteran para nada la iniciativa tenida, pero si la reafirman en beneficio de Asturias, que es de lo que se trata. Y en lo que Foro ya se ha posicionado, de forma que en este menú social y económico solo se use azúcar de caña o de remolacha, pero no edulcorante *light*. Mi voto va a depender de la posición de los proponentes ante nuestra enmienda. Si no se admitiera, nos abstendríamos por ser enormemente difuso y etéreo el contenido de la propuesta, que efectivamente está basada en la plataforma obtenida hace escasas semanas. Y por lo tanto creemos que no podríamos votar favorablemente por ser una propuesta muy tímida, excesivamente, y poco impulsora y concreta sobre lo que nosotros pretendemos.

Señor presidente, tengo que ausentarme, hasta la votación no vendré porque estoy en otra comisión.

El señor **PRESIDENTE**: No se preocupe.

Por el Grupo Parlamentario Popular, para defender la enmienda, tiene la palabra el señor Sánchez.

El señor **SÁNCHEZ DÍAZ**: Señorías, lo cierto es que compartimos muchas cosas de las que se dijeron hoy en esta comisión. Compartimos la gran preocupación que existe en Asturias por el trazado ferroviario; compartimos durante muchísimos años, y seguimos compartiendo, y participamos, de hecho, yo personalmente también participé en la plataforma por la variante de Pajares, allá por los años noventa. Y sin duda alguna es cierto que ahí se creó una opinión a que fuese posible hacer la variante de Pajares. En esa plataforma desgraciadamente no estaba el Partido Socialista, nunca estuvo en la plataforma por la variante de Pajares, incluso hay que lamentar que votó siempre en contra, tanto en el Parlamento de Asturias como en el Parlamento nacional, siempre votó en contra de la variante de Pajares. Cuando se empezaban a desarrollar las mejoras ferroviarias, tanto en Sevilla, Barcelona, con el AVE, en esos años Asturias quedó tremendamente relegada.

Había un empecinamiento por parte del Partido Socialista que parece que ahora afortunadamente ha cambiado, y ahora está a favor de lo que estuvo permanentemente en contra. Esa plataforma fue importante, porque creó una gran opinión pública, y yo creo que creó también opinión política. De hecho, el Partido Popular, cuando llega al Gobierno, pone en marcha los estudios de la variante de Pajares y pone la primera dovela en el año 2004. Por lo tanto, por nuestra parte, nuestro gran compromiso con la variante de Pajares, yo creo que se acreditaba con movimientos dentro del Gobierno, un estudio tremendo desde el año 1996, larguísimo, y poniéndola en marcha en 2004.

El Partido Socialista ahí daba la sensación, cuando adquiere el Gobierno, de que no la va a paralizar, cosa que sería impensable, incluso Zapatero va a visitar las obras y anuncia a bombo y platillo «Zapatero promete que Asturias tendrá AVE en 2009». Señorías, en 2009, hace cinco años. Incluso decía que se iría en tren de Oviedo a León en 35 minutos. Hoy estamos en dos horas, en 2014. Es evidente que no hubo un impulso, se dejó llevar los temas, pero con una gran lentitud, y teniendo también en cuenta la complejidad de la obra. Pero es evidente que no había entusiasmo por esa obra.

Incluso, dentro de esos momentos que parecía que el Partido Socialista..., se hace el gran disparate de hacer la estación de León, en medio de ninguna parte. Hoy para entrar en la estación de León desde Asturias, está bien explicado, hay que entrar marcha atrás y hay que perder 25 minutos. Es decir, vas directo hacia Madrid, a 20 kilómetros de León tienes que dar marcha atrás para entrar en León. Pero cuando vas de Madrid a Asturias tienes que hacer la misma maniobra al revés: entras en la estación de León, tienes que dar marcha atrás 20 minutos para coger la vía hacia Asturias.

Por lo tanto, claro, estos son grandes disparates que hoy cuesta muchísimo corregir y que están retrasando tremendamente la obra. Por lo tanto, de acuerdo con la gran preocupación, indignado con la obra que se hizo que nos obliga a retroceder e incluso ahora a ir marcha atrás todo el viaje, indignados, y también con una exigencia al Gobierno de España, apoyándose en una promesa de la propia ministra, de que ese tema se está arreglando. De hecho, ya hay trenes los viernes y los domingos que van directos en algún momento del día, sin parar en León. Y eso vamos a ir continuándolo para evitar en algún momento

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 609

24 de junio de 2014

Pág. 20

que se tenga que hacer este rodeo hasta que se resuelva el tema principal, que es conectar la estación de León con la red general. Pero claro, eso es una obra que en este momento se está ya abordando, se está estudiando con todos los colectivos porque ahí hay que implicar fuertemente a la ciudad y a todos los colectivos y al ayuntamiento, ya que hay que hacer un soterramiento que era el que se tenía que haber hecho antes de hacer la estación, realmente. Pero, bueno, hay que hacerlo ahora.

Por lo tanto, ¿ahí qué nos está pasando en este momento? La iniciativa, yo creo que tiene una buena fe, enlaza con una gran preocupación histórica, pero ahora resulta un poco chocante, porque en este momento se nos pide que hagamos lo que estamos haciendo. En fin, esta iniciativa llega «oiga, que llegue el tren en 2015». Pero si eso ya lo dijo el presidente del Gobierno, y además lo dijo la ministra, que hay un compromiso que a finales de 2014 y mediados de 2015 se inaugura ya uno de los túneles. Por lo tanto, en ese momento nosotros ahorramos ya directamente en el viaje a Madrid, desde Asturias, más de hora y media. Es decir, todo esto que se está pidiendo se está haciendo.

Oiga, que hay dos grandes puertos que necesitan la variante de Pajares: Pues claro, claro que la necesitan, y dentro de la infraestructura logística es fundamental para el desarrollo del puerto de Gijón, inaugurado recientemente, y el puerto de Avilés. Estamos absolutamente de acuerdo con eso, y estamos absolutamente de acuerdo con las inversiones que se están haciendo en cercanías. Pero fundamentalmente estamos de acuerdo con que se abra la variante de Pajares. Y eso se va a hacer, ya se va a hacer.

Por lo tanto, este es un momento histórico, de empezar en 1990 pidiendo la variante de Pajares con una distancia en el tiempo tremenda, a que este año, o sea, en esta legislatura, esa obra está hecha. Es decir, las dos grandes obras de Asturias de infraestructuras comprometidas por el Gobierno de España históricamente se acaban a finales de este año y se acaban a mediados del año que viene: es decir, la variante de Pajares y la autovía del Cantábrico.

El Partido Popular inició la variante de Pajares y la termina. Por eso nosotros veríamos mejor una enmienda que diría «apoyar al Gobierno para que continúe ese trabajo». Es decir, ¿pero quién tiene más prisa que nosotros, que el Partido Popular? Yo creo que hasta el propio Gobierno tiene una gran prisa porque es una gran infraestructura que lleva invertidos más de 3.000 millones de euros, es decir, llevamos más invertido casi que en el Canal de Panamá en esta obra. Por lo tanto, el Gobierno quiere rentabilizar cuanto antes, escuchando las necesidades de Asturias y el clamor de Asturias, para que esa obra se acabe ya o se empiece a acabar en todos los tramos, de tal suerte que estamos seguros de que en el plazo de 2015, que es lo que pide la obra, por obligación, por exigencia del propio presidente del Gobierno y por exigencia de la propia ministra se va a acabar.

Por eso, compartiendo la gran preocupación de todos los asturianos reflejada aquí, el Partido Popular da un paso más y dice: oiga, no nos vale ahora una declaración genérica, no, no, nosotros nos comprometemos, como partido que apoya al Gobierno, a que esa obra se va a acabar y que se cumplan estrictamente todas las propuestas que en este momento hacen los grupos de la oposición, porque se están haciendo y se están terminado.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Carcedo, tiene la palabra para posicionarse sobre la enmienda.

La señora **CARCEDO ROCES**: Si el señor Sánchez hubiera defendido la enmienda con veracidad, a lo mejor se la aceptábamos, pero el Diario de Sesiones está ahí, porque no se pueden contar verdades a medias, porque son falsedades. La variante de Pajares se incorpora en el PITMA, ya como obra en el año 1996. Y el señor Cascos —para el señor del Foro que se acaba de ir, el señor Sostres— fue el ministro, ahora presidente de Foro Asturias, que colocó la dovela, pero solo la dovela, frente a 2.700 millones de inversión.

Y ya termino; por tanto de mis apreciaciones se deduce que no aceptaremos la enmienda. Si bien es cierto que uno de los puntos, el punto 9.º del señor Sostres, no está incluido en este documento precisamente por ser obras comunes a Asturias y León, y esta es específicamente de Asturias, no por otra razón.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación tendríamos que debatir la proposición no de ley número 6.º La señora Sánchez Robles ha pedido una moratoria, porque está en otra comisión, y el señor Elorza y otros diputados amablemente están dispuestos a esperar. ¿Usted, no? Pues nos lo ha pedido la señora Sánchez-Robles, que está en otra comisión. La estamos llamando, vamos a ver si podemos insistirle en que esté en la siguiente, por la deferencia hacia ella, solamente.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 609

24 de junio de 2014

Pág. 21

— SOBRE LA URGENCIA DE REALIZAR LAS INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS NECESARIAS EN LA CIUDAD DE MURCIA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE IU, ICV-EUiA, CHA: LA IZQUIERDA PLURAL. (Número de expediente 161/002852).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a debatir la propuesta sobre la urgencia de realizar las infraestructuras ferroviarias necesarias en la ciudad de Murcia, de la que es autor el Grupo Parlamentario de La Izquierda Plural y que defiende la señora De las Heras.

La señora **DE LAS HERAS LADERA**: Traemos desde la Izquierda Plural-Izquierda Unida una proposición no de ley con una propuesta de desvío de la línea a su paso por Murcia y Alcantarilla y su enlace con la línea de Chinchilla a Madrid, que permitiría la conexión con el corredor mediterráneo hacia Andalucía. Esta propuesta reduciría el soterramiento de las vías en Murcia de más de 8 kilómetros a 2,3 kilómetros y permitiría la creación de una zona de actividades logísticas junto al polígono industrial oeste, evitando la ampliación absolutamente innecesaria, que no tiene más que un sentido especulativo, del macropuerto de El Gorguel, con el ahorro económico y medioambiental que esto supone.

Respecto a Alcantarilla, planteamos un desvío de las vías de ese tren, un trazado alternativo, sacando las vías del tren de alta velocidad del barrio de la Tejera y de Alcantarilla completamente, porque entre otras cosas no se puede soterrar a su paso porque ya está soterrada la carretera de Murcia A-30. Y planteamos que se desvíe por la variante de El Reguerón.

Lo cierto es que la integración urbana de la línea Madrid-Cartagena a su paso por Murcia y Alcantarilla, que se ve afectada por el AVE, requiere de una grandísima inversión y de planes de renovación urbana que llevan reclamándose por parte de asociaciones de vecinos, plataformas de soterramiento, tanto de la estación de Murcia-El Carmen, llevan más de veinte años, como los vecinos de Alcantarilla, que quieren que las vías del tren vayan fuera de su barrio.

Se firmó un convenio, ya tuvimos la oportunidad de debatirlo aquí, en esta comisión, reclamando su cumplimiento en el año 2006, del Ministerio de Fomento, la Comunidad Autónoma de Murcia y el ayuntamiento, que por supuesto no se ha cumplido.

ADIF hace una propuesta a través del ministerio —y ya de paso digo que también se mantiene en la enmienda presentada por el Partido Popular, de cumplimiento del PITVI—, esta propuesta dice que no se va a soterrar absolutamente nada hasta 2018, que se crearían muros de pantalla y plataformas a su paso por las ciudades de Alcantarilla, hasta 2016 Murcia y Cartagena no tendrá el cambio de ancho UIC, el tercer carril, y la electrificación de la vía se propone que esté terminada la variante de Torrellano al aeropuerto de Alicante, en el año 2016, y supone un desplazamiento hasta el año 2018 de casi el 50% de la inversión prevista. Por lo tanto, traducido a la enmienda del Partido Popular, ya aprovecho para decir que es imposible que nosotras desde la Izquierda Plural lo podamos tener en cuenta.

En realidad, lo que estamos planteando es una inversión absolutamente necesaria más allá de la falta de planificación, de la falta de cohesión territorial que se ha llevado a cabo en los últimos veinte años en este país, en los sobrecostes y los despropósitos, donde la Comunidad Autónoma de Murcia, entre otras, cristaliza clarísimamente en ese ejemplo de arbitrariedad a la hora de llevar a cabo las infraestructuras.

Por lo tanto estamos proponiendo una inversión alternativa, una propuesta viable técnicamente de gran rentabilidad social y además económica. Se trata de que utilicemos el tren convencional con cabezas híbridas en la línea Cartagena-Murcia-Albacete-Madrid, que supondrá además un importante ahorro para los pasajeros en los billetes, que se termine la variante de Camarillas, que tendríamos, si utilizamos este modelo y esta solución técnica, podríamos hacerlo con un presupuesto de 27 millones de euros, frente a los 150 millones planteados. Y la llegada a Murcia soterrada de 2,3 kilómetros, que supondrían 65 millones de euros, frente al soterramiento de 8,9 kilómetros planteado según el propio ministerio. Además también proponemos que con esta solución en la variante de Camarillas nos evitaríamos las pantallas, y por lo tanto soterrar menos trayecto; pasar por el Reguerón y circunvalar Alcantarilla, aprovechando para crear una zona de actividades logísticas, conocidas por ZAL, junto al parque empresarial más grande de la región; aprovechar los tramos ya aprobados y licitados en el Boletín Oficial del Estado de julio de 2006; y tendríamos que llevar a cabo y ejecutar solo 22,9 kilómetros de nueva construcción.

Esta propuesta que hoy traemos aquí, eficiente, posible técnicamente, y además socialmente imprescindible, tiene una estimación de 6,7 millones de euros por kilómetro, frente a los 243 millones de euros del coste total de la propuesta del ministerio. El total que nosotros proponemos son 153 millones, frente a los 243 millones de euros de la propuesta de ADIF, y por lo tanto, contemplada en el PEIT.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 609

24 de junio de 2014

Pág. 22

Con esta propuesta de tren para la región conseguiríamos que de Madrid hasta Cartagena se pudiera hacer el trayecto en cuatro horas, tiempo más que razonable, cuando actualmente necesitamos cinco horas, y aprovecharíamos una hora. Eficiencia, eficacia, comodidad, ahorro de tiempos y una propuesta rentable a nivel social, y económica, eso es lo que hoy traemos aquí al debate para mejorar la infraestructura y garantizar el transporte ferroviario como un derecho para todos los murcianos y todas las murcianas.

El señor **PRESIDENTE**: Para defender la enmienda del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra su portavoz, el señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Debatimos hoy una proposición no de ley sobre un tema que ya se ha debatido varias veces en la comisión. Hoy el Grupo de Izquierda Plural, la verdad es que ha hecho un popurrí de asuntos y de temas en esta proposición no de ley... Ahora haré referencia, no se preocupe, señora De las Heras.

Y por cierto, también nos ha resultado curioso que gran parte del texto es literal de la intervención de la señora De las Heras en la comisión del 24 de septiembre de 2013, literal con puntos y comas, lo cual nos parece cuando menos que poco hemos evolucionado en el tiempo y con las novedades que hay en estas cuestiones desde aquella fecha de septiembre del año pasado. Y piden, como digo, tres cuestiones heterogéneas que difícilmente se compadecen juntas.

En primer lugar, el soterramiento de Murcia, hablando de irrenunciabilidad y de que no está previsto. Mire, señora De las Heras, no hace falta que se vuelva a debatir el tema del soterramiento a la llegada a Murcia, esa es una cuestión que ya está acordada, que es irrenunciable, que lo hemos dicho por activa y por pasiva, y que ha merecido ya un acuerdo tanto de la sociedad responsable de coordinar todas las administraciones para la llegada del AVE a la región, un acuerdo de 14 de febrero de este año, como también lo manifestó la ministra en el Senado el día 18 del mismo mes y año. Por tanto, la irrenunciabilidad, como le digo, del soterramiento del tren a Murcia es una cuestión que no ha lugar.

Otra cosa distinta es que no se haga por fases y otra cosa distinta es que nos empeñemos —y me gustaría saber el empeño qué justificación tiene— en que el AVE se detenga y no llegue a Murcia hasta que no esté hecho un soterramiento que evidentemente es caro.

Pues todas esas partes a que usted hacía referencia en septiembre ya están hoy de acuerdo en que, sin renunciar al soterramiento, cosa que no me cansaré de decir, se haga una solución que permita, tal y como precisamente ayer mismo en Murcia el señor subsecretario del Ministerio de Fomento dijo, que el AVE pueda llegar a la Región de Murcia, y concretamente a la ciudad de Murcia, en el año 2015.

Por lo tanto, esa cuestión, para su tranquilidad, y desgraciadamente para quitarle ya el discurso, esta solventada: soterramiento sí y llegada del AVE también en unos plazos y etapas e inversiones que están acordadas. Por lo tanto, no van a sacar más petróleo de este pozo, ya es una cuestión clara.

La segunda cuestión es el desvío de Alcantarilla, pero curiosamente con una mezcla importante. Es el desvío de Alcantarilla para permitir una ZAL y así evitar el macropuerto de El Gorguel. Señora De las Heras, eso es una mezcla absolutamente heterogénea. Luego le haré una referencia a eso.

Y luego, como tercer punto, medidas suficientes y necesarias en el tramo Hellín-Cieza para que en 2014, es decir, en este año en el que estamos, tengamos una conexión ferroviaria digna y útil. Eso es lo que dice su proposición no de ley: suficientes y necesarias para que en 2014 tengamos una conexión ferroviaria digna y útil. Tendría usted que concretar un poquito más, y tendría usted que decir si es posible que en 2014 podamos tener una conexión digna y útil, por muchas cuentas que usted luego haga, que hoy las ha dicho, no están contenidas en su proposición no de ley, y que desde luego yo no pongo en duda ni sus conocimientos ni los de sus asesores, pero me parece un cálculo bastante a la ligera el juego de millones de euros que usted nos ha hecho aquí esta mañana.

Entonces, por eso le digo, ¿en 2014 tenemos que solventar esta conexión? Y el AVE Alicante-Murcia, ¿qué hacemos?, ¿lo paramos? Cuando está ya presto a concluirse, ¿lo paramos y no seguimos con él?

Mire, deberíamos aclararnos, porque hablamos de tiempos con muchísima ligereza. El tren ahora mismo a Cartagena, Murcia-Cartagena, no son cinco horas, señora De las Heras, son seis. Y lo que usted propone no son cuatro tampoco, son cuatro y media. Y lo que está previsto son tres. Con lo cual, si usted es la que quiere negar a los murcianos y cartageneros la ganancia de unos tiempos que otras zonas del territorio nacional sí han tenido derecho, pues dígalos usted claramente. No haga usted las cuentas con unos tiempos que no son verdad y con unos costes que tampoco responden a la verdad.

Hay que aclararse, ¿queremos AVE o no queremos AVE? ¿Vamos a parar el AVE? ¿Vamos a pararlo inmediatamente? ¿Solo queremos red convencional? Vamos a ver si es que entonces sustituimos otra vez

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 609

24 de junio de 2014

Pág. 23

la red de AVE por red convencional. ¿Pero la red convencional la queremos por Cieza, y renunciamos a la de Alicante? ¿Ya no tenemos conexión por Alicante, que es por donde va a venir el AVE? ¿O qué hacemos entonces con el soterramiento? ¿Ya nos quedamos con el pequeñito, nos quedamos con el grande del AVE? ¿Qué soterramiento le ha dicho a usted la plataforma que es el que tiene usted que defender esta mañana? Esa es una cuestión que es importante.

Eso sí, nos dicen que en Alcantarilla es imprescindible hacer el desvío de la línea porque así permite hacer la ZAL. Perdón, señora De las Heras, la ZAL está prevista con desvío o sin desvío de la línea. Y la ZAL de la Cartagena está prevista con Gorguel o sin Gorguel. Por tanto, la excusa de que a ustedes no les gusta que El Gorguel sea ese puerto es solo en perjuicio de Cartagena y sus potencialidades. Por lo tanto habrá que decir que Izquierda Unida cercena cualquier posibilidad de desarrollo y de competitividad en materia de transporte de mercancías y de intermodalidad del puerto al ferrocarril a Cartagena. Con Gorguel o sin Gorguel, señora De las Heras. Porque, claro, es muy sencillo venir aquí a decir que no me gusta el Gorguel, pero en ese momento estamos cercenando a la ciudad de Cartagena. Y de Lorca ni nos acordamos, de Lorca aquí ni nos acordamos.

Por tanto, señora De las Heras, vamos a hablar de la Región de Murcia en la coherencia necesaria. El Gobierno está actuando con coherencia, está comprometido, está atendiendo las necesidades de toda la región, no solo de una plataforma ciudadana. Y por lo tanto, vamos a respetar al Gobierno.

A mí me gustaría, señor presidente, y con esto estoy terminando, que vieran el contenido de nuestra enmienda para que entiendan que la primera parte ya está acordada, y está en la coherencia del PITVI, que es el que está desarrollando el Gobierno; en segundo lugar, las terminales logísticas son las dos que están aprobadas y no tienen nada que ver con el puerto de El Gorguel y no tienen nada que ver con el desvío de la línea de Alcantarilla. Y evidentemente, el corredor mediterráneo hasta Murcia, con línea convencional, con el tercer hilo, es un compromiso que la ministra ha dicho ya desde hace año y medio en Castellón.

Por lo tanto, es una enmienda absolutamente asumible aunque usted no la haya aceptado.

Y luego me gustaría, por otra parte, que también el Partido Socialista tuviera responsabilidad a la hora de la postura que va a tener en esta proposición no de ley, porque dejar el Gobierno no es olvidarse de las responsabilidades. Y entonces, todos los presupuestos y todas las promesas que se han incumplido a lo largo de estos años deberían, por lo menos, embridarse a la hora de hacer exigencias que se apartan de la realidad y de las posibilidades.

El AVE va a llegar a la Región de Murcia, el soterramiento de la ciudad de Murcia es incuestionable y se va a hacer, pero todo ello en los tiempos y atendiendo a los intereses en presencia que hay que atender y regular.

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

El señor **SAURA GARCÍA**: Este es un debate no nuevo en el Congreso de los Diputados. El Grupo Socialista ha traído estos debates anteriormente. Lo que se recoge es una preocupación y en algún caso un dolor de los ciudadanos de Murcia, de Alcantarilla y del conjunto de la región. Por tanto, desde ese punto de vista a nosotros nos parece oportuna. Lo que trae también esta proposición no de ley es un acuerdo de todas las fuerzas políticas en la asamblea regional, en el Ayuntamiento de Murcia y en el Ayuntamiento de Cartagena, es decir, es una proposición no de ley en la que nosotros estamos básicamente de acuerdo —ahora comentaré alguna cuestión que nos parece relevante, si al grupo proponente le parece modificar—, sustancialmente estamos de acuerdo porque es una proposición no de ley política, es una proposición no de ley que trata de recoger acuerdos de todas las fuerzas políticas, como digo, en la asamblea regional de manera reiterada (no voy a citar aquí esos acuerdos y esas fechas), también en el Ayuntamiento de Murcia y en el Ayuntamiento de Alcantarilla. Por lo tanto, nos parece políticamente relevante.

¿Qué es lo que yo creo que están demandando los ciudadanos de la Región de Murcia y lo que está demandando la situación política? ¿Qué es lo que están demandando los ciudadanos? Más que el debate y la confrontación esta mañana, lo que están demandando es un acuerdo político también aquí de todas las fuerzas políticas. ¿Cuál es el valor de lo que estamos haciendo esta mañana en la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados? ¿Qué incorporaríamos de manera sustancial al problema de fondo? Que hubiese un acuerdo político, más allá de una coma y un punto, un acuerdo político de todas las fuerzas políticas. Eso es lo que demandan los ciudadanos y ese es el valor añadido que daría el Congreso de los Diputados esta mañana aquí, porque ha habido acuerdo allí. Y si el Partido Popular no

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 609

24 de junio de 2014

Pág. 24

se suma a ese acuerdo tendrá que explicarlo en la Región de Murcia. Eso es lo que tendría que hacer el Partido Popular, explicarlo. Se entendería mal, porque además es una proposición no de ley en general razonable; no está hablando de inversiones concretas, de plazos inaplazables, no. Es una proposición no de ley razonable desde el punto de vista de esos compromisos. Luego es una proposición no de ley política. Y lo que exige el momento político es acuerdos hoy, aquí, de todas las fuerzas políticas. Y se entendería mal que una de las fuerzas que ha acordado en Murcia unas cosas en la asamblea regional, en Cartagena, en Alcantarilla o en el municipio de Murcia, hoy aquí no lo defienda, no se sume a ese acuerdo. Y eso es lo que demandan los ciudadanos, no una pelea política aquí esta mañana. Lo que demandan los ciudadanos y la plataforma pro soterramiento del municipio de Murcia es un acuerdo aquí de todas las fuerzas políticas. Y nosotros vamos a estar en el acuerdo.

Ahora bien, en el apartado 2.º, cuando se habla de la variante de Alcantarilla, que es muy necesaria y estamos muy de acuerdo, venimos proponiendo enmiendas en los presupuestos de manera reiterada, porque además es indecente mantener aquello allí tal como está, lo que quiero decir es que eso se conecta con una ZAL. Bueno, nos parece que no necesariamente. Y además se conecta con El Gorguel. Nosotros le proponemos al grupo proponente una enmienda *in voce* de tal manera que de ese párrafo 2º se pudiera desgajar el último apartado, porque nosotros en ese último apartado nos abstendríamos. ¿Por qué? Porque nosotros creemos que no necesariamente de lo que se pide justamente, que es la variante de Alcantarilla, se deduzca inmediatamente que haya que hacer una ZAL allí, punto número uno. Y punto número dos, en relación con El Gorguel, nosotros estamos reclamando una declaración, un estudio medioambiental para posicionarnos definitivamente sobre la construcción de El Gorguel.

Por tanto, ante esa circunstancia, políticamente, porque queremos apoyarla, le pedimos al grupo proponente que en el apartado 2.º separe lo que tiene que ver con la ZAL y El Gorguel, porque en ese caso nosotros podríamos votar el apartado 2.º y abstenernos en ese apartado 2º bis.

El señor **PRESIDENTE**: Señora De las Heras, tiene la palabra para posicionarse sobre la enmienda del Grupo Parlamentario Popular.

La señora **DE LAS HERAS LADERA**: Como he dicho en mi intervención, el Grupo Parlamentario Popular hace una enmienda de acuerdo al desarrollo del PITVI, los plazos que tenía previsto y que he dicho. La solución del soterramiento no es la solución planteada de acuerdo con el convenio del año 2006. Y desde luego tenemos conocimiento desde Izquierda Unida, la Izquierda Plural, de que los ingenieros están viendo si efectivamente la solución técnica planteada por parte del ministerio en el desnivel que plantea la entrada de la ciudad de Murcia es posible o no es posible, con lo cual nosotros no podemos tener en cuenta esa última propuesta, que efectivamente conocíamos, por parte del propio Ministerio, ni lo planteado en la enmienda del Partido Popular.

Con respecto a lo que ha propuesto el portavoz del Partido Socialista de separar lo que nosotros decimos como la posibilidad que habría si el trazado fuera alternativo y sacáramos del barrio de la Tejera de Alcantarilla el trazado de la línea de AVE, podríamos abrir la posibilidad, y así lo dejamos bien claro, de la creación de la zona de actividades logísticas, porque pasa ahí, donde ya está prevista, o sea, nos ahorraríamos además ese tramo. No estamos diciéndolo de manera taxativa, sino que hemos hecho un estudio y un trazado alternativo que pasa por la zona, abriendo la posibilidad de la creación de una zona ZAL junto al polígono industrial oeste. Yo le puedo pasar los planos del trazado alternativo, para que lo viera, pero en ningún caso lo damos por hecho, sino que lo planteamos como una posibilidad.

No tenemos ningún problema en hacer un 2.º bis, que además a su vez abriría la posibilidad de la creación de una zona ZAL y evitar la construcción del macropuerto de contenedores de El Gorguel, que como sabe, hay informes medioambientales de lo que supone a nivel ecológico y medioambiental, sin estar demostrada la rentabilidad económica, ni por supuesto, la social.

No tenemos ningún problema en hacer un 2.º bis, haciendo la aclaración de que nosotros no lo damos por hecho, sino que abrimos la posibilidad porque el trazado pasaría por el polígono.

El señor **PRESIDENTE**: Sí, señora De las Heras, no hay problema en que si usted solicita que se vote por puntos, se vote por puntos. Pero la alteración de un punto en una enmienda *in voce*, mi letrada me advierte que eso no es posible. Usted lo ha explicado en los términos, y luego en la posición de voto la decidirán ambos grupos. Pero no es posible alterar el texto que no ha sido planteado antes por escrito.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 609

24 de junio de 2014

Pág. 25

El señor **SAURA GARCÍA**: Señor presidente, si no es posible, como dice usted, acaba de decir usted, que quede claro que nosotros, el Grupo Socialista, en ese apartado pedimos una votación separada por apartados, en ese apartado 2.º nos vamos a abstener, pero no porque estemos en contra de que se haga la variante de Alcantarilla, estamos absolutamente a favor de que se haga la variante de Alcantarilla; ahora bien, la otra parte, como está ya decidida que la ZAL sea en Cartagena y que por tanto hay una decisión ya tomada, y por otra parte hay dudas medioambientales sobre El Gorguel y queremos que esas dudas medioambientales se resuelvan, en el conjunto del punto entonces nosotros nos abstendremos, con esas matizaciones políticas.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Sí, señor presidente, le tengo que pedir la palabra porque ha habido aquí una segunda intervención de todos los grupos.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene un minuto y cerramos.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Evidentemente nosotros también tenemos que explicar nuestro sentido del voto, porque tras el popurrí que se ha visto en las intervenciones, la falta de coordinación y de concreción de la propia propuesta de la PNL, más las aclaraciones del señor representante del Partido Socialista, vemos que así no se va a ningún sitio y que la coherencia es la mantenida por la enmienda que no se ha aceptado del Grupo Popular.

Y por tanto nos vemos en la obligación política de votar negativamente a esta PNL.

— SOBRE LA ASIGNACIÓN DE RECURSOS, PROCEDENTES DE LAS OBRAS PÚBLICAS FINANCIADAS POR LAS ENTIDADES DEL SECTOR PÚBLICO DEPENDIENTES O VINCULADAS, A FINANCIACIÓN DE TRABAJOS DE CONSERVACIÓN O ENRIQUECIMIENTO DEL PATRIMONIO HISTÓRICO ARTÍSTICO DEL ESTADO ESPAÑOL O DE FOMENTO DE LA CREATIVIDAD ARTÍSTICA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV). (Número de expediente 161/002851).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente proposición no de ley, que era la que tuvimos que aplazar, es la que figura en el orden del día con el número 6.º, es sobre la asignación de recursos, procedentes de las obras públicas financiadas por las entidades del sector público dependientes o vinculadas a financiación de trabajos de conservación o enriquecimiento del Patrimonio Histórico Artístico del Estado español o de fomento de la creatividad artística, de la que es autor el Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV); para defenderla tiene la palabra la señora Sánchez.

La señora **SÁNCHEZ ROBLES**: Presidente, no sé si voy a ser capaz de defenderla, porque esto desde luego, si fuera una empresa, estaría en quiebra, es un desbarajuste el que hay en esta casa, semanas en las que no hay comisiones y semanas en las que hay ocho comisiones a la vez, que yo sinceramente ya no sé si estoy con Wert, con el ministro Wert, si estoy aquí, no sé muy bien qué voy a defender... Ya me imagino.

Vaya por delante que esta iniciativa no va en contra del famoso 1% cultural. Sin embargo, aunque tal y como ha sido redactada e incluida en el orden del día no hace referencia a los puertos, yo sí quisiera centrarme precisamente en los puertos y las autoridades portuarias a la hora de ver cómo se aplica este denominado 1% cultural. Es necesario con carácter previo hacer una referencia a la normativa, al marco normativo regulador. Hay que decir que este está en principio regulado por el artículo 68 de la Ley de Patrimonio Histórico Español, el artículo 58 del Real Decreto 111/1986, y por la Disposición Adicional III de la Ley 22/2013.

Hasta aquí de acuerdo. Pero recientemente han sido dictadas disposiciones por el Ministerio de Fomento en relación con esta cuestión, y más concretamente la instrucción número 42 modificada, de fecha 10 de marzo de 2014, de la Subsecretaría de Fomento, en la que se definen los criterios a aplicar a todos los contratos que se hayan adjudicado a partir del 1 de enero de 2013, y una orden FOM también por la que se regula la asignación de recursos procedentes de las obras públicas financiadas por el Ministerio de Fomento.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 609

24 de junio de 2014

Pág. 26

Me referiré en mi exposición al puerto de Bilbao, porque es el que conozco, pero también a la autoridad portuaria bilbaína, pero estoy segura de que lo que voy a decir es extensivo y extensible al resto de las autoridades portuarias y puertos del Estado.

Bueno, comencemos por hacer un análisis de cómo afecta este 1% cultural a las autoridades portuarias. Hay que decir, para empezar, que la naturaleza y el propio régimen jurídico de la autoridad portuaria de Bilbao están regulados por la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Y las autoridades portuarias, según establece el artículo 24.1, son organismos con personalidad jurídica y patrimonio propios, así como con plena capacidad de obrar, y se rigen por su legislación específica.

Asimismo, se establece en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante que desarrollarán las funciones que se le asignan bajo el principio general de autonomía funcional y de gestión. Y es preciso decir que además se financian con sus propios recursos y responden al principio de autosuficiencia económica, en un marco de autonomía de gestión económico-financiera. Esto significa que no consumen recursos presupuestarios, al menos es el caso del puerto de Bilbao, y tienen superávit.

En consecuencia, aquí se plantea la primera duda, y es que, como les decía, debe ponerse en duda la aplicación del artículo 68 de la famosa Ley de Patrimonio Histórico a esta autoridad portuaria, y entiendo que a otras, en cuanto que las obras que ejecuta las hace sin cargo, como les decía, al Estado o a la Hacienda Pública, puesto que se trata de inversiones que son financiadas en su integridad con recursos propios. Por lo tanto, primera premisa no cumplida del artículo 68.

Es verdad que el Tribunal de Cuentas en el año 2003 sí solicitó que se aclarara cuál era la situación o cuál era la afección que este artículo 68 tenía para con estas autoridades en la medida en que orgánicamente pertenecen al Ministerio de Fomento, pero desde una relación no jerárquica, sino de tutela, que es absolutamente diferente.

En cualquier caso, suponiendo que ese artículo 68 se debiera aplicar, en cuanto al 1% cultural, entendemos que debiera tenerse en consideración, para empezar a los efectos del cálculo y el cómputo de esa financiación, la multitud de obras de conservación y mantenimiento que se ejecutan regular y constantemente, en nuestro caso por la autoridad portuaria de Bilbao, y entiendo que por otras también, sobre el propio patrimonio histórico adscrito a esa propia entidad (es decir que a su vez orgánicamente depende del ministerio), fundamentalmente relacionado con sedes y edificios singulares, faros, cascos y zonas urbanas históricas, recuperaciones del patrimonio documental, etcétera.

Y en segundo lugar, otra cuestión, y es que aun asumiendo, y esto está claro, que las autoridades portuarias deban hacer frente a la obligación de destinar el 1% al mantenimiento del patrimonio histórico español, lo que está claro es que el Ministerio de Fomento con las disposiciones posteriores dictadas, tanto con la instrucción como con la orden FOM, lo que hace es vulnerar el marco legal de aplicación de la normativa sectorial. Es decir, la ley establece un porcentaje y establece cuáles son las condiciones para aplicarlo, y aquí se cercenan, puesto que obliga a ingresar en el Tesoro Público como única forma de cumplir ese 1% cultural, cuando la propia norma da dos opciones. Y además se eleva el porcentaje a través de una instrucción al 1,5%, que yo no sé si eso es muy legal, entre comillas.

Al margen de que, como les decía, no respetan la autonomía funcional ni de gestión de los propios puertos. Es decir, los órganos rectores de los puertos no pueden decidir sobre qué aplican, pues porque a través de una orden y una instrucción se ha decidido eliminar una de las dos posibilidades que la ley contiene. Porque, claro, como les decía, en principio había una doble opción, que era financiar los trabajos de conservación o de enriquecimiento del patrimonio histórico español o de fomento de la actividad artística, incluidos en los planes anuales del Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, o —y esta es la que suprimen— realizar trabajos de conservación o de enriquecimiento del patrimonio español, con preferencia en la propia obra o un inmediato entorno, o cualquiera de los bienes de interés cultural relacionado con sus actividades. Esta opción se suprime al cien por cien con estas instrucciones. ¿Qué pasa? Pues que al final con esto se busca que Hacienda haga caja y desde luego lo que se hace es una aportación recentralizadora, es decir, se traen todos los recursos en Madrid y Madrid decide dónde se invierten, como les digo, impidiendo que las propias autoridades portuarias decidan, soportándose en la ley, dónde pueden y deben invertir.

Les decía además, y aunque me reitere se lo voy a volver a repetir, que en principio los puertos se rigen por el principio general de autonomía funcional y de gestión, sin perjuicio de las facultades atribuidas al Ministerio de Fomento, y además se financian con recursos propios y responden, como les decía, al principio de autosuficiencia económica y a gestión económico-financiera propia, es decir, no consumen recursos de los Presupuestos Generales del Estado.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 609

24 de junio de 2014

Pág. 27

Por concluir, primero, ponemos en duda, aunque creo que no es muy relevante, que sobre los recursos de los puertos se pueda aplicar el 1%, pero bueno, en cualquier caso, todo sea por la cultura, pero desde luego lo que no podemos admitir en ningún caso es que se cercene la capacidad de los organismos de decidir cuál de las modalidades van a utilizar para hacer la aplicación de ese 1%.

Y esto es fundamentalmente lo que queríamos trasladarles.

Por otra parte, sí quiero decirles que hemos tenido que poner voz a esta cuestión en esta comisión porque, tal como están organizados estructuralmente los puertos, dependiendo orgánicamente del Ministerio de Fomento, no tienen la posibilidad de recurrir estas cuestiones, es decir, se encuentran en absoluta indefensión, porque así como una de las normas citadas es una instrucción, es verdad que la segunda, la orden FOM, está publicada en el «Boletín Oficial del Estado» y es de obligado cumplimiento. Claro, ¿quién recurre esta cuestión cuando en realidad se está cercenando lo previsto en el propio artículo 68 de la Ley de Patrimonio Histórico? Es por ello que hemos traído esta iniciativa a esta comisión y les pedimos que la apoyen, creo que es razonable. No se trata de que no se aplique, no se invierta ese 1%, sino que se les permita decidir dónde quieren hacerlo. Por supuesto siempre en coordinación con el Ministerio de Cultura, que es como se ha hecho tradicionalmente.

El señor **PRESIENTE**: A continuación, por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Elorza.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: Quiero expresar que la posición del Grupo Socialista tiene en algunos casos, confirme a lo que se ha explicado aquí, coincidencias. Compartimos alguna de las argumentaciones que ha explicado la diputada del PNV, pero no obstante, entendemos que hay una cierta confusión o que por lo menos no es suficientemente clara la propuesta que formula en su proposición no de ley al final. Esto es, yo creo que hay una discordancia entre la explicación y la argumentación que da para motivar esta PNL, y sin embargo la propuesta final.

Por otro lado, también tenemos alguna duda respecto de si los puertos, las autoridades portuarias tienen ciertamente su autonomía plena para decidir inversiones en torno a obras, mejoras relacionadas con la cultura, el mantenimiento de bienes históricos, cuando se trata de la aplicación de recursos propios, y en cambio la situación puede ser diferente en aquellos casos en los que determinado puerto reciba para realizar una inversión, una mejora, una actuación, fondos provenientes del presupuesto general del Estado, del fondo de compensación o evidentemente también de fondos europeos.

Todo ello, yo creo que no se aclara suficientemente en la explicación que acabamos de escuchar, ni tampoco parece que la propuesta final sometida a votación nos ayude a clarificar estas cuestiones.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra la señora Suárez-Bárcena.

La señora **SUÁREZ-BÁRCENA BLASCO**: **[CORTE]** (...) de ingresar en el Tesoro, se establece de forma indubitada, es decir que no hay ninguna duda de que se tienen que ingresar. En el artículo 58.6 del Real Decreto 111/1986 se desarrolla el artículo de la Ley 16/1986. Entre otras cosas dice: las entidades públicas empresariales y restantes entes del sector público estatal y las sociedades mercantiles estatales ingresarán el preceptivo 1% del Tesoro Público dentro de los dos meses siguientes a la adjudicación del contrato previsto en el artículo 71 a), o del departamento ministerial de adscripción o de los citados entes públicos o sociedades. En concreto, cuando se trata de actuaciones en los puertos se refiere al Ministerio de Fomento.

La orden de Fomento 604/2014, de 11 de abril, por la que se eleva el porcentaje del 1% al 1,5%, no vulnera la normativa, toda vez que el artículo 68 de la Ley 16/1985 establece un límite inferior al porcentaje, pero no superior; por tanto tiene que ser de al menos el 1% de los fondos.

Ni la instrucción 42 de la subsecretaría ni la Orden de Fomento 604/2014, de 11 de abril, vulneran la independencia funcional y de gestión de las autoridades portuarias; es decir, tienen independencia funcional, pero no tienen orgánica, que yo creo que ahí es donde se puede establecer la diferencia. Señala que esta materia la autoridad portuaria está sujeta al ordenamiento jurídico, que en este caso lo constituye el artículo 68 de la Ley 16/1985 y el artículo 58 del Real Decreto 111/1986 que, como ya se ha señalado, la instrucción y la orden no solo no la vulneran, sino que contribuyen a evitar su incumplimiento.

Asimismo la Intervención General Administrativa del Estado ha puesto de manifiesto en diversos informes, entre ellos el informe resumen ejecutivo de las auditorías de cumplimiento y operativa realizadas

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 609

24 de junio de 2014

Pág. 28

en las autoridades portuarias del 6 de mayo de 2013, que el precepto contenido en el artículo 58.6 del 111/1986 establece la obligación de los entes del sector público de ingresar en el Tesoro el importe correspondiente al 1%; vincula sin excepción a todos los organismos públicos del sector público estatal. Eso en cuanto a la primera.

En cuanto a la segunda, también habla un poco de que si se hace con recursos propios, pues no tiene por qué. A este respecto las autoridades portuarias son entes del sector público estatal, cuyo presupuesto forma parte de los Presupuestos Generales del Estado. Por tanto, las obras que realizan son obras del Estado. De acuerdo con los artículos 14.1 y 53 de la Ley de Puertos del Estado, las obras que realizan pertenecen al dominio público portuario estatal.

Al margen de lo anterior cabe destacar el carácter jurídico público de su financiación al tener la consideración de tasas. Por tanto, nosotros creo que tenemos muy claro esos dos puntos, con lo cual no nos es posible apoyar esta iniciativa parlamentaria; desde el Grupo Popular la rechazamos.

— SOBRE LA PUESTA EN SERVICIO DE LA RONDA EXTERIOR ESTE DE LA AUTOVÍA DE CIRCUNVALACIÓN A VALLADOLID VA-30. PRESENTADA POR GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/002856).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de la siguiente iniciativa, que es la proposición no de ley número 9.º, ya saben que la número 8º fue retirada. En este caso es una iniciativa del Grupo Parlamentario Popular sobre la puesta en servicio de la Ronda Exterior Este de la autovía de circunvalación a Valladolid, VA-30. No tiene enmiendas, y para su defensa tiene la palabra el señor Pastor.

La señora **SÁNCHEZ ROBLES**: Permítame que me despida. Me voy a otra comisión. Y le felicito, espero que a la una y media lo disfrute.

El señor **PASTOR GONZÁLEZ**: Yo le felicito también, aprovechando la ocasión, no tengo claro por qué, pero en cualquier caso, felicidades.

Para comenzar, antes de entrar en el fondo de la materia, me gustaría empezar señalando que, como vallisoletano, defender esta proposición no de ley en esta comisión resulta especialmente grato, ya que es un asunto que afecta directamente a mi circunscripción. Se trata de un compromiso electoral, por el cual los ciudadanos nos votaron para que pudiéramos estar aquí, y es una infraestructura que nosotros desde el Partido Popular en Valladolid siempre hemos defendido como estratégica, como de una gran importancia tanto para la ciudad como para la provincia.

Se trata de un amplio arco de circunvalación cuyo cometido, como todas las circunvalaciones, obviamente, es conectar las principales vías salvando la necesidad de tener que atravesar para ello la ciudad, y cuyo efecto principal conlleva que descongestionará de una forma muy notable la circunvalación interior, la vía VA-20, que soporta una gran incidencia de tráfico, y particularmente de tráfico pesado, dada su cercanía a importantes centros industriales.

En definitiva es una infraestructura importante para la ciudad porque va a facilitar la movilidad de las personas, aquellos residentes en el entorno de la ciudad de Valladolid, en su alfoz, donde hay núcleos de población importantes, y fundamentalmente para las mercancías, para las industrias. En el entorno de esta vía se encuentran factorías como la factoría de Renault, que es uno de los principales motores económicos e industriales de la región, se encuentra la factoría de Michelin, y un polígono industrial, que es el polígono de San Cristóbal, que es el principal polígono industrial de Castilla y León en cuanto a su extensión y tamaño.

Todas estas consideraciones, en nuestra opinión, justifican su carácter de proyecto estratégico para Valladolid y los vallisoletanos, y entendemos que esto fue lo que entendió igualmente la ministra de Fomento cuando en 2013 se comprometió a relanzar esta infraestructura que se había encontrado bloqueada o se había encontrado paralizada seriamente una vez que el Gobierno de España paralizó las obras en la época socialista cuando vieron que no podían hacer frente al coste de las mismas. Esta fue una de las obras que sufrió estas paralizaciones, y lo que ha hecho el Ministerio de Fomento ha sido consignar, impulsar nuevamente esos trabajos para adelantar su finalización, que en un inicio estaba prevista para 2015 y que gracias a ese impulso se verá finalizada en el año 2014.

Se trata de una obra para nosotros importante, con un presupuesto de más de 105 millones de euros en el tramo que faltaba por concluir, una obra de complejidad que cuenta con 4 pasos superiores, 7 inferiores y 6 muros, y con un gran número de entradas y salidas a los distintos municipios que están

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 609

24 de junio de 2014

Pág. 29

alrededor. Y en definitiva es una obra que refleja el compromiso del Ministerio de Fomento y del Grupo Parlamentario Popular por una gestión responsable de los recursos disponibles y por ir cerrando, ir completando aquellas obras que se han iniciado.

Desde el inicio de la legislatura a esta obra se han destinado más de 38 millones de euros; se la ha rescatado, como decía antes, de la paralización sufrida al final de la pasada legislatura, y forma parte de un conjunto de actuaciones que reflejan el compromiso del Ministerio de Fomento con las infraestructuras y con aquellos proyectos más relevantes para la provincia de Valladolid.

Aprovechando, como no podía ser de otro modo, que el Pisuerga pasa por Valladolid, me gustaría hacer una brevísima reseña de alguno de estos proyectos a los que me refería, por ejemplo, el acceso a los nuevos talleres de Renfe, que era una cuestión que se encontraba bloqueada y que gracias a la gestión del Ministerio de Fomento se ha podido desbloquear, y que tiene una enorme importancia, puesto que permite la puesta en funcionamiento de unos nuevos talleres que ya estaban construidos y que son una de las piedras angulares del proyecto de soterramiento que se plantea para Valladolid; el impulso a la alta velocidad, como se ha visto reflejado en los Presupuestos Generales del Estado en los sucesivos ejercicios de esta legislatura; y un anuncio reciente, que es el de impulsar la autovía del Duero, que ha sido siempre la gran damnificada, la piedra en nuestros zapatos, en Castilla y León, y que se ha anunciado que se impulsará y que en el momento en el que haya presupuesto se llevará a licitación.

Por tanto, constatado el apoyo y el impulso dado por el ministerio a estas obras y su compromiso con nuestras principales prioridades en materia de infraestructuras, lo que nuestro grupo solicita es la puesta en servicio, ya de una forma definitiva, de la Ronda Exterior Este, con la mayor brevedad posible, de acuerdo con el compromiso asumido en este sentido por la ministra de Fomento.

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

El señor **SIMANCAS SIMANCAS**: La verdad es que la labor del grupo que apoya el Gobierno en la Comisión de Fomento siempre es complicada, pero en esta ocasión el Grupo Popular ha conseguido rizar el rizo: no nos están planteando que se haga una obra que no se ha hecho, es que esta obra ya se ha hecho. Entonces no sabemos exactamente qué es lo que nos plantea el Grupo Parlamentario Popular. Es como si yo mañana registro una iniciativa para que se haga la M-40 o para que se construya la carretera de Toledo. ¡Oiga, es que ya está hecha! ¡Oiga, si ya está, para qué votar una iniciativa en orden a que se realice una obra que ya está hecha! Dicen «no, planteamos una iniciativa de impulso a la acción del Gobierno para constatar que la ministra cumple con sus compromisos». En fin, ¿y no puede usted mandar un telegrama, una nota o llamarla por teléfono? En fin, es que esto resulta un tanto surrealista.

Yo insisto en que es difícil a veces la tarea del grupo que apoya al Gobierno en esta comisión. Yo también he vivido situaciones un poco complicadas. Yo recuerdo un reproche que recibí del portavoz de su grupo en su momento porque registramos una iniciativa para apoyar el esfuerzo de internacionalización de las empresas constructoras de obra pública en España. Y decía su portavoz, el señor Ayala «¡oiga, esto es un brindis al sol!». Pues no sé qué opinaría el señor Ayala de lo que usted nos ha presentado hoy aquí: una iniciativa para constatar que la ministra hace lo que tiene que hacer, una iniciativa para poner en servicio una obra que ya está hecha.

En fin, ¿y no podríamos aprovechar este tiempo para cosas más interesantes? Hace unos minutos nos reprochaba el señor don Ovidio Sánchez: «Están ustedes planteando que se haga algo en lo que ya estamos». Oiga, pues el Partido Popular ahora nos propone que apoyemos la realización de algo, no que se está realizando, sino que ya se ha hecho. Insisto, no quiero abundar más en la idea. Pues, claro, pues que se ponga en servicio lo que se ha terminado, faltaría más, que construyamos una carretera y no la pusiéramos en servicio.

En fin, disentimos en la argumentación de los tiempos que se han señalado. Se puede contemplar desde la perspectiva de la anticipación, porque que es verdad que en el inicio se habló del año 2015 para poner en servicio esta obra. También es cierto que se nos prometió que en el primer trimestre de 2013 estaría inaugurada, después se habló del primer trimestre de 2014 y estamos en junio del año 2014 y todavía hemos de constatar que no se ha puesto en servicio. No obstante, insisto, vamos a votar a favor, como no podía ser de otra manera.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 609

24 de junio de 2014

Pág. 30

— SOBRE IMPULSO DE LA AUTOVÍA A-7 DEL MEDITERRÁNEO EN GRANADA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/002857).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de la última proposición no de ley, sobre el impulso de la autovía A-7 del Mediterráneo en Granada; es del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, y para su defensa tiene la palabra la señora Santa Ana.

La señora **DE SANTA ANA FERNÁNDEZ**: Nosotros hemos planteado esta iniciativa porque entendemos también que los diputados que sustentan al Gobierno tienen la obligación de velar por lo que está haciendo el Gobierno. Es obvio que un ministro tiene que cumplir con su obligación. Desgraciadamente en la provincia de Granada no todos los ministros de Fomento cumplieron con su obligación. Tenemos la fortuna de que ahora tenemos una ministra que sí que está cumpliendo, pero por supuesto, como es nuestra obligación con nuestra provincia y con los granadinos, no bajamos la guardia. Lo digo porque he escuchado atentamente al portavoz del Grupo Socialista y no quiero pensar que él piense que esta iniciativa es una iniciativa que no tiene sentido o que no tiene recorrido.

A mí me gustaría recordar que nosotros al inicio de la legislatura adquirimos unos compromisos muy importantes con la provincia de Granada puesto que tenía un retraso en infraestructuras desgraciadamente demasiado abultado. Y adquirimos unos compromisos que dos años y medio después podemos decir que se están cumpliendo y, por tanto, nos congratulamos de ser diputados que no hacemos solamente promesas, sino que además esas promesas las cumplimos con realidades. Y digo que esos compromisos se están cumpliendo porque en una infraestructura tan importante como es la A-7, que a su paso por la provincia de Granada desgraciadamente estaba sin hacer, ya el pasado mes de marzo se pudieron poner en servicio dos tramos importantes, como es el acceso este al puerto de Motril y como es el tramo Puntalón-Carchuna, salvando de esa manera un punto negro que era conocido por desgracia a nivel nacional, que era la travesía de Torrenueva. Todos los años en verano había innumerables atascos en la travesía de Torrenueva. Pues bien, después de casi veinte años, afortunadamente esa travesía de Torrenueva está salvada.

Y esta semana también podremos ofrecer a los ciudadanos otras dos realidades muy importantes, puesto que se va a poner en servicios dos tramos más que van a permitir que los municipios de Motril, de Salobreña, de Almuñécar por fin estén conectados por autovía con la provincia de Málaga. La ministra anunció que se pondrían en servicio antes del verano de 2014, y afortunadamente esta semana la propia ministra va a poder cumplir con Granada.

Esta es la realidad que tenemos hasta ahora, pero creo que también es nuestra obligación pedirle al Gobierno que no baje en ningún momento la guardia. Ese es el motivo de presentar hoy esta importante iniciativa.

En estos momentos, después de la inauguración que vamos a tener esta semana, faltarían por finalizar tres tramos: faltarían por finalizar Gorgoracha-Puntalón, cuyo compromiso —y quiero dejarlo muy claro— es ponerlo en servicio en el año 2015; Carchuna-Castell de Ferro, cuyo compromiso también es ponerlo en servicio en 2015; y Polopos-Albuñol, cuyo compromiso dado por la ministra públicamente es ponerlo en servicio en diciembre de 2014 o los primeros meses de 2015. Digo esto porque he visto también una enmienda que nos ha presentado el Partido Socialista, donde en ningún momento podemos aceptar que se ponga en entredicho la palabra dada por la ministra de Fomento a todos los ciudadanos. Es una palabra que no está en entredicho, y a los efectos me remito, puesto que se está cumpliendo, pero que en ningún momento hace que peligre que la A-7 no esté en esta legislatura. Nosotros pedidos al Gobierno que lo haga lo antes posible, porque en esas fechas dadas del año 2015 intentaremos acelerar todo lo posible, y si puede estar antes del verano de 2015, mejor que mejor. Mejor que esté en verano de 2015 y no en una fecha límite de finales del año 2015. Pero insisto, la palabra de la ministra de Fomento no está en entredicho y a los hechos me remito, con las promesas que ella ha hecho, el 50% de esas promesas ya están cumplidas.

Y creo que también es importante resaltar ese esfuerzo que ha hecho el Ministerio de Fomento y resaltar todo lo que ha resuelto el Gobierno del Partido Popular, porque es que una realidad es el gran caos que dejaron en las actuaciones que se estaban llevando a cabo en la A-7, el gran caos que se dejaron con los problemas sin resolver.

Yo quiero recordar, y es una realidad, y además esto lo han padecido ciudadanos de la costa de Granada, que había expropiaciones sin pagar por valor de 100 millones de euros. Y una realidad es que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 609

24 de junio de 2014

Pág. 31

esos 100 millones de euros han venido en los Presupuestos Generales del Estado. Le guste a quien le guste o no le guste a quien no le guste. Y había familias que estaban esperando el pago de esas expropiaciones, y las ha pagado el Gobierno del Partido Popular. Pagamos también innumerables facturas que había en los cajones, 67 millones de euros pendientes de ejercicios anteriores. Tuvimos que buscar dinero para obras que estaban adjudicadas pero que habían sido sometidas a restricciones presupuestarias, como era el caso de Gorgoracha-Puntalón, con cero euros para ejecutarla. El Gobierno del Partido Popular tuvo que buscar 24,8 millones de euros, y eso también es una realidad constatable, en los Presupuestos Generales del Estado.

Y lo más importante, se pudieron resolver todos los modificados y todos los complementarios que no estaban resueltos ni desde el punto de vista administrativo ni desde el punto de vista presupuestario, y es lo que está permitiendo que en estos momentos, en marzo, como digo, pudiésemos poner en servicios dos tramos para todos los ciudadanos, en esta semana se pongan en servicio otros dos tramos, y en el futuro, en 2015, se puedan poner en marcha los tres tramos que faltan, porque sin esos modificados y sin esos complementarios resueltos era realmente imposible.

Y por eso yo quiero destacar y quiero agradecer que el Gobierno del Partido Popular lo que está ofreciendo a la provincia de Granada son realidades, y son realidades que además también se han beneficiado todos los ciudadanos de Torrenueva, salvando, como he dicho anteriormente, esa travesía.

Por tanto, ha sido un esfuerzo de seriedad, ha sido un esfuerzo de rigor, pero sobre todo ha sido un esfuerzo inversor muy importante. Qué tengo que decir yo en esta comisión de cómo están las cuentas del Ministerio de Fomento y valorar ese esfuerzo inversor que se ha hecho con una provincia que desde luego había estado olvidada durante demasiado tiempo.

Y además hemos tenido la fortuna de contar con un ministerio muy pegado al terreno, porque fue fundamental la visita que hizo la ministra a Granada cuando recorrió personalmente el tramo por la N-340, desde Motril hasta Adra, viendo las penurias que pasaban todos los ciudadanos y todos los transportistas recorriendo esos tramos, o con la visita palmo a palmo de esa autovía, visitando todos los tramos. Eso es algo que jamás, que nunca ha hecho un ministro de Fomento, y eso es una realidad que también puede ser constatable por todos los ciudadanos.

El esfuerzo inversor, como digo, ha sido muy importante. No me quiero extender demasiado, pero sí quiero destacar que, por ejemplo, en el año 2012 con un presupuesto prorrogado por el anterior Gobierno socialista es cuando se buscan esos cerca de 25 millones de euros para poder adjudicar el tramo Gorgoracha-Puntalón, que estaba pendiente, es cuando viene esa partida de gran repercusión social en la provincia de Granada para pagar unos 22 millones de euros en expropiaciones; posteriormente, en los presupuestos de 2013, Granada pasó a ser la segunda provincia en inversión total del grupo Fomento de toda Andalucía, es ahí cuando se hace el esfuerzo de pagar las obligaciones pendientes de los ejercicios anteriores, y es ahí también cuando se plantean las urdimbres para poder tener resueltos en estos momentos todos los modificados, todos los complementarios, insisto, desde el punto de vista administrativo y presupuestario.

Y luego posteriormente llegó el año 2014. Ya la autovía iba a velocidad de crucero. Y eso también se constató cuando Granada fue la primera provincia en inversión de carreteras de España. Algo histórico, eso no ha ocurrido nunca en la provincia de Granada.

No quiero extenderme en todos los modificados y en todos los complementarios, pero también quiero destacar que ha habido un esfuerzo importantísimo a nivel extrapresupuestario, porque como todos ustedes conocen, eran partidas presupuestarias que no estaban contempladas en los Presupuestos Generales del Estado y que, por supuesto, hubo que habilitar.

Leída con todo interés, qué duda cabe, esa enmienda del Partido Socialista, yo sigo insistiendo en que no procede aceptarla, no porque no vayamos a terminar en esta legislatura, que estoy convencida de que sí terminamos en esta legislatura, y además seguimos vigilantes y expectantes ante el Ministerio de Fomento, pero no podemos aceptar esta enmienda porque ponía en entredicho la palabra de la ministra, una palabra que no merece esa circunstancia puesto que a los hechos me remito.

Yo confío, espero y deseo que el Partido Socialista tenga la altura de miras de apoyar esta importante iniciativa. También les brindo la oportunidad de sumarse a esta realidad y también les ofrezco la oportunidad de, juntos, en lo que queda de legislatura, seguir vigilando y seguir expectantes ante el Ministerio de Fomento para que esto sea una realidad lo antes posible, pero por supuesto dentro de esta legislatura.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 609

24 de junio de 2014

Pág. 32

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el señor Pezzi.

El señor **PEZZI CERETO**: Quiero agradecer la intervención de la diputada del Partido Popular. Ha terminado diciendo que espera que el Grupo Socialista y este portavoz, por tanto, tengan altura de miras: un metro y sesenta y dos es la altura máxima que yo he podido dar en sesenta y seis años de vida, más altura de miras no puedo tener. Y no puedo tener altura de miras con esta proposición no de ley porque no es una proposición no de ley, es una NPL, que significa una «nota de prensa larga», porque toda la propuesta está hecha, una primera parte diciendo que la ministra Ana Pastor y este Gobierno son el capitán Trueno, allí donde había problemas estaban resueltos dando mandobles y haciendo cosas tan raras para los que hemos estado en el Gobierno como es pagar la factura de los Gobiernos anteriores. Eso no lo ha hecho nunca nadie. Es decir, que lo normal cuando llega un Gobierno es no pagar la factura del anterior, y además la sacan de los cajones. ¿Dónde quieren tener las facturas, en los pasillos? Lo normal es tener las facturas clasificadas y esperando que la partida presupuestaria de cada año permita pagar los compromisos adquiridos anteriormente.

Pero como la ministra lo repite siempre, que ella ha hecho ese esfuerzo sobrehumano para resolver los problemas de Fomento, pues hay que tener un poquito de cuidado. Cuidado porque al final de una acción tan poderosa, lo que nos propone el Grupo Parlamentario Popular es decir «continúe, señora ministra, con ese elevado ritmo que le ha dado en la ejecución de esta legislatura y termine a la mayor brevedad posible». Una propuesta blandita: «termine a la mayor brevedad posible». Tampoco la vamos a acosar, señora ministra. No están los tiempos... y ahora en verano, en pleno junio, en San Juan, ¿le vamos a decir que termine en 2015 que es cuando usted prometió? No, a la mayor brevedad posible, si puede ser, será, y si no puede ser, no será.

Bueno, vamos a poner los pies en el suelo, con altura de miras; la herencia recibida: el Gobierno de Aznar, con Álvarez Cascos, dejó la autovía del Mediterráneo, a su paso por Málaga, Granada y Almería empantanada con 12 tramos sin ejecutar, 96,4 kilómetros de las provincias de Granada, Málaga y Almería, y sin terminar la A-44, la famosa autovía de Sierra Nevada, que nosotros proponíamos que se llame «Costa Tropical» en una dirección y «Sierra Nevada» en la otra, de manera que cuando entrábamos en la rotonda, ¿verdad?, se llamaba Sierra Nevada, según fuéramos en la rotonda, o Costa Tropical. Bueno, eso era un jaleo que un compañero diputado siempre me recuerda.

El Gobierno de Zapatero, con Magdalena Álvarez de ministra, realizó todos los proyectos constructivos, los contrató con el método alemán, alemán. ¿Alemán, qué significa? Pago aplazado hasta la terminación de la obra. Por tanto, usted me presenta la autovía, me la inaugura, yo se la pago, y ahí el tiempo para ver que la autovía no se le va cayendo a trozos.

Por tanto, cuando se dice que el Gobierno de Zapatero no ha pagado la autovía que se está haciendo en la autovía del Mediterráneo, hasta que no se terminan los plazos, no se puede pagar. Ese es el método alemán, de pago aplazado al final, a la entrega de la obra. Por tanto esa crítica es infundada e innecesaria. Y nosotros, el Gobierno de Zapatero, en 2005 abrió el tramo Castell-Polopos, en el 2007 el Nerja-La Herradura; en 2008, el Guadalfeo-La Gorgoracha y el Albuñol-Adra; en 2009 La Herradura-Taramay, y dejó terminado el que el jueves va a inaugurar la ministra, Lobres-Guadalfeo. Terminó la A-44, cinco tramos en servicios, y uno más terminado. A pesar de que es una obra, yo recuerdo, tengo aquí, los recortes de cuando estaba en la oposición el Partido Popular, en que no había piedra que se cayera que no tenía la culpa Magdalena Álvarez o Zapatero: «Ha caído un peñasco por la ladera del Guadalfeo», allí estaba todo el Partido Popular, «La ladera del Guadalfeo de la Magdalena Álvarez se ha caído porque son unos incompetentes». Ahora se caen piedras todos los días y nosotros, que somos prudentes y tenemos altura de miras, no le decimos a la ministra Pastor que de las piedras que se caen tiene la culpa ella, porque son filitas, porque son unas pizarras de micaesquistos, muy difícil de construir en ellas —la diputada es ingeniera y yo soy geomorfólogo y sabemos algo de esto—, y por tanto la construcción es prolija. Tan prolija, señores diputados, que ha habido modificados por más de 150 millones de euros, modificados por más de 150 millones de euros. Claro, la Unión Europea se escandaliza, y le decimos a la Unión Europea que baje a ver los terrenos en la costa para ver las dificultades.

En dos años y medio este Gobierno ha inaugurado un tramo (Gorgoracha-Puntalón), no ha terminado el acceso a Motril, que sigue teniendo dificultades, y este jueves, lamentándolo mucho hay Pleno y no voy a poder aplaudir a la ministra, va a abrir un tramo que nosotros dejamos terminado, y un tramo nuevo. Bienvenida sea la ministra a Granada este jueves. Aplaudimos que Granada y Málaga tendrán una

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 609

24 de junio de 2014

Pág. 33

conexión para este verano, se ha cumplido el plazo prometido, se va a aumentar la movilidad de la zona, queda la conexión con Almería, sobre todo el tramo Carchuna-Castell, que ha estado parado muchos meses, y dudamos que se pueda terminar en esta legislatura.

Vean ustedes, nosotros hemos presentado una enmienda sencilla. La enmienda sencilla es, como la ministra Pastor ha ido a Granada repetidamente y ha dicho que la A-7 estará en servicio a finales de 2015, según Pastor, en Europa Press, que lo recogen todos los medios, le pedimos humildemente al Partido Popular que en su inmensa mayoría parlamentaria recojan lo que la ministra ha dicho repetidamente, y lo ha dicho además el secretario de Estado, el director general de Carreteras, el presidente del Partido Popular y presidente de la diputación, el alcalde de Granada, el alcalde de Motril, doña Concha de Santa Ana, y todo diputado que se ha preciado de bajar a la Costa Tropical ha dicho a finales de 2015. Pues bien, traen ustedes una PNL, pongan lo que dicen todos los días, no «a la mayor brevedad posible», porque si usted no pone la fecha que dicen en los medios de comunicación, ese doble lenguaje a mí me escandaliza. ¿Por qué en la cámara parlamentaria, en el Congreso, no dicen lo mismo que en la calle, no dicen lo mismo que a los ciudadanos y a los medios de comunicación? Cumplan la palabra dada, sean coherentes, admitan la enmienda el Partido Popular, que en su humildad tremenda dice «oiga, usted, respeten a la ministra»; asegurando que terminaría la obra y pondría en servicio la totalidad de la autovía a su paso por Granada en esta legislatura, respeten a la ministra que es la jefa de Fomento. Si ella dice en 2015, ¿cómo Concha de Santa Ana y los portavoces del PP en esta comisión puedan decir lo contrario? Modificar la opinión de la ministra Pastor es gravísimo. Por tanto, como les quiero salvar el pellejo político para que puedan seguir siendo diputados en la siguiente legislatura, incluyan lo que la ministra ha dicho porque de buena fuente me dicen que doña Ana Pastor es buena compañera y amiga del presidente del Gobierno. Si quieren seguir de diputados, acepten mi enmienda y salvarán la cara.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Popular, para posicionarse sobre la enmienda, tiene la palabra la señora De Santa Ana.

La señora **DE SANTA ANA FERNÁNDEZ**: Creo que he dejado claro los motivos por los que no puedo aceptar la enmienda del Partido Socialista, que en ningún caso significa que la autovía no vaya a estar en esta legislatura. Y por tanto, corroboro las palabras de la ministra de Fomento, que es la máxima titular del ramo, que desde luego nosotros no ponemos en duda en ningún momento. Parece ser que el Partido Socialista no quiere enterarse, ese es el motivo por el que no aceptamos la enmienda, pero que quede bien claro que estará finalizada, como ha dicho la ministra, en esta legislatura.

El señor **PRESIDENTE**: Invito a los portavoces de los grupos parlamentarios a que recopilen sus fuerzas y si están... ¿Estamos todos?

Les quiero advertir, dar un par de avisos: les llegó una comunicación a todos los que integran la Comisión de Fomento invitándoles a que mañana, si quieren y si tienen tiempo y posibilidades, asistan a una visita que nos ha ofrecido el Centro de Experimentación de Obras Públicas, dependiente del Ministerio de Fomento. No está muy lejos de aquí, está cerca de Atocha, es un laboratorio de experimentación de materiales, en fin, de muchas cosas, y nos van a enseñar en concreto lo que ellos llaman el cajón ferroviario, donde se hacen las pruebas sísmicas y de materiales, entre otras las que se están haciendo para la gran obra del proyecto Medina-La Meca. Me parece que es interesante para aquellos a los que les gusten los temas ferroviarios. Todos aquellos que quieran asistir, comuníquenlo en la Secretaría de la Comisión, con la finalidad de que podamos proveer, si es necesario, algún medio de transporte colectivo para no ir cada uno por su cuenta.

Y en segundo lugar, les comunico que el próximo mes, que es inhábil a efectos parlamentarios, solo pueden tener lugar las comisiones por dos medios: una, a iniciativa de los grupos parlamentarios, previa deliberación por la Diputación Permanente, o bien a iniciativa del Gobierno. Nos ha llegado a conocimiento del presidente de la Comisión el interés de comparecer en la comisión la próxima semana del secretario general de Infraestructuras, para informar sobre los avances en las acciones de carácter técnico para la mejora del sector ferroviario, y lo mismo del subsecretario de Fomento para informar sobre los avances de las acciones de carácter normativo. Esta es una iniciativa del Gobierno, en la que no se reúne Mesa ni Junta de Portavoces. Previsiblemente esto podría tener lugar el miércoles 2 de julio. Serían comparecencias sin votación, pero se lo digo a sus señorías para que hagan sus previsiones.

Empezamos las votaciones.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 609

24 de junio de 2014

Pág. 34

En primer lugar, votamos la proposición no de ley relativa a la renovación y la modificación del mecanismo de nombramiento de los miembros de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios (CIAF). Es una iniciativa del Grupo Parlamentario Mixto y se va a votar en sus propios términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 5; votos en contra, 21; abstenciones, 13.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Pasamos a votar la proposición no de ley relativa a la línea marítima Motril-Melilla, del Grupo Parlamentario Socialista, en sus propios términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 15; votos en contra, 21; abstenciones, 4.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Pasamos a votar la proposición no de ley relativa a la necesidad de conectar la A-7 con la AP-7 en el municipio de Tarragona a la altura de la Punta de la Mora. Es una iniciativa Grupo Parlamentario Socialista y se vota en sus propios términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 18; votos en contra, 21.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Pasamos a votar la proposición no de ley sobre la finalización de las obras de ejecución de la A-27 entre El Morell y Montblanc y rescatar la concesión de la AP-2 entre Montblanc y Lleida. Es una iniciativa del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) y la votamos en sus propios términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 18; votos en contra, 21.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Pasamos a votar la proposición no de ley sobre las infraestructuras de transporte ferroviario en el Principado de Asturias y la Comunidad Autónoma de Castilla y León. Es una iniciativa del Grupo Parlamentario Socialista y del Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural, y se vota también en sus propios términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 18; votos en contra, 21; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Pasamos a votar la proposición no de ley sobre la asignación de recursos, procedentes de las obras públicas financiadas por las entidades del sector público dependientes o vinculadas, a financiación de trabajos de conservación o enriquecimiento del Patrimonio Histórico Artístico del Estado español o de fomento de la creatividad artística. Es una iniciativa del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV) y la votamos en sus propios términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 6; votos en contra, 21; abstenciones, 14.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Pasamos a votar la proposición no de ley sobre la urgencia de realizar las infraestructuras ferroviarias necesarias en la ciudad de Murcia. Es una iniciativa del Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural, se vota en sus términos, pero se ha pedido una votación separada del punto segundo y luego del resto. Votamos en primer lugar el punto segundo de esta iniciativa.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 2; votos en contra, 21; abstenciones, 16.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazado.

Pasamos a votar el resto de esta iniciativa.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 609

24 de junio de 2014

Pág. 35

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 18; votos en contra, 21.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Pasamos a votar la proposición no de ley sobre la puesta en servicio de la Ronda Exterior Este de la autovía de circunvalación a Valladolid VA-30. Es una iniciativa presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso y la votamos en sus propios términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 34; abstenciones, 5.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Finalmente pasamos a votar la proposición no de ley sobre el impulso de la autovía A-7 del Mediterráneo en Granada, de la que es autora el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso y que se vota en sus propios términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 21; abstenciones, 19.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Se levanta la sesión.

Eran las doce horas y treinta y cinco minutos de la tarde.