



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2014

X LEGISLATURA

Núm. 629

Pág. 1

FOMENTO

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

Sesión núm. 36

celebrada el miércoles 17 de septiembre de 2014

Página

ORDEN DEL DÍA:

Proposiciones no de ley:

- Relativa a la gestión de los aeropuertos de la Comunidad Autónoma del País Vasco. Presentada por el Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV). (Número de expediente 161/000264) 2
- Sobre el impulso al corredor ferroviario mediterráneo y central a su paso por Andalucía y finalización del gran proyecto AVE Antequera-Granada financiado con fondos Feder. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/002024) 7
- Sobre la privatización de AENA. Presentada por el Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural. (Número de expediente 161/002210) 10
- Relativa a la creación de una oficina de colaboración público-privada. Presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 161/002717) 15
- Para el impulso de la conectividad internacional del archipiélago canario. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/002742) 18
- Relativa al proyecto de apeadero Renfe e intercambiador ferroviario en el barrio de Riberas de Loyola, en San Sebastián. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/002752) 22

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 629

17 de septiembre de 2014

Pág. 2

- Relativa a las obras de mejora de la línea Palencia-Santander. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/002858) .. 25
- Relativa a medidas para solucionar el problema de seguridad vial en la autovía A-8, en el tramo situado entre los municipios de Mondoñedo y Abadín (Lugo). Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/002963) 27
- Relativa a potenciar las infraestructuras de transporte en España como sector estratégico de desarrollo. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/002971) 30
- Sobre la Autopista del Mar Gijón-Nantes. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/002988) 33

Se abre la sesión a las cuatro de la tarde.

PROPOSICIONES NO DE LEY:

- **RELATIVA A LA GESTIÓN DE LOS AEROPUERTOS DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DEL PAÍS VASCO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV).** (Número de expediente 161/000264).

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, comienza la sesión de la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados con el debate y votación de proposiciones no de ley. En primer lugar, debatiremos la proposición no de ley relativa a la gestión de los aeropuertos de la Comunidad Autónoma del País Vasco, de la que es autor el Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV).

Para su defensa, tiene la palabra doña Isabel Sánchez Robles.

La señora **SÁNCHEZ ROBLES**: La verdad es que yo esperaba encontrarme con el portavoz habitual, con el señor Ayala, pero, bueno, me referiré en mi discurso a otro de los portavoces, sobre todo porque voy a vincular mi intervención a la de ayer por la tarde en la sesión del Pleno.

Ni confusa ni oportunista. A lo largo de intervención, durante el debate de la proposición no de ley defendida por este grupo, relativa a la privatización de Aena, el portavoz del Grupo Popular pretendió desacreditar la contundencia y claridad de nuestros argumentos con afirmaciones que no se ajustaban a la verdad. Fíjense si no son ciertas que esta iniciativa que hoy voy a defender en esta Comisión fue registrada por el Grupo Vasco el 15 de febrero de 2012 y calificada por la Mesa el 21 del mismo mes. Hace exactamente dos años y medio y, como comprobarán, está de rabiosa actualidad. Como ustedes conocen bien, por aquel entonces las labores de portavocía del Grupo Vasco en esta Comisión las ejercía la diputada señora Tapia, mientras que esta diputada disfrutaba de la encantadora villa de Bilbao todos y cada uno de los días de la semana.

Si quieren hablar de oportunismo, yo les aconsejaría que hablen del suyo, que pretende esconder, tras una supuesta voluntad de garantizar la conectividad y la movilidad como valor principal de la operación, y tras una pretendida defensa del interés general, lo que en nuestra opinión no es más que una opaca maniobra de privatización en interés del inversor privado. Si no, pregunten a los alaveses y a las alavesas por su modelo de gestión aeroportuaria; pregúntenles cómo les garantizan el Partido Popular y el Gobierno de España la conectividad y la movilidad y cómo defienden el interés general mientras mantienen cerrado e inoperativo el aeropuerto de Foronda y promocionan y priman injustificada y descaradamente otros territorios en detrimento de Álava y, por tanto, de Euskadi. Y no será tampoco por lo que está avanzando el Gobierno Popular en el tramo alavés de la Y vasca, que teóricamente construye ADIF, porque, como ha quedado también reiteradamente demostrado en esta Cámara, la inversión realizada es tendente a cero y las obras están prácticamente paralizadas.

Precisamente, señorías, por estas y por otras razones que les expondré, esta iniciativa pone en solfa la conveniencia de gestionar todos los aeropuertos del Estado español utilizando un modelo en red, como si todos constituyeran una única infraestructura, y confirma, además, que se trata de un modelo —ayer lo comentaba— nada acorde con la tendencia ni con las directivas de gestión en los vecinos países de la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 629

17 de septiembre de 2014

Pág. 3

Unión Europea, en los que las instituciones regionales, locales, los agentes privados, como son las cámaras de comercio, participan en sociedades mixtas de gestión totalmente descentralizada. Ello, porque necesariamente la competitividad de nuestros aeropuertos no puede ni debe pivotar únicamente sobre los costes, sino que debe residir en el valor añadido ofertado. Además, es precisa la búsqueda de la complementariedad entre los aeropuertos que comparten espacios económicos, que no tienen por qué ser exclusivamente los de la Comunidad Autónoma del País Vasco, porque la colaboración puede ser mucho más amplia; además, nuestras infraestructuras aeroportuarias deben formar parte del conjunto del sistema de transporte, tienen que encontrarse bien conectadas con las infraestructuras ferroviarias, viarias y logísticas de calidad, dotadas de unos servicios de transporte público eficientes, fiables y seguros. En nuestra opinión, este no es precisamente el modelo que el Partido Popular propone. Esta iniciativa, que, insisto, fue registrada por nuestro grupo en el año 2012, está sustentada en el bloque de constitucionalidad y en la normativa sectorial vigente, en la misma que ha servido al Grupo Popular para impulsar su misterioso proceso de privatización.

Para sesgada —también ayer hubo una acusación de sesgo—, la interpretación que ayer hizo en la Cámara su portavoz sobre las previsiones constitucionales. Si bien es cierto que el artículo 149.1.20.^a de la Constitución española atribuye al Estado competencia exclusiva en materia de aeropuertos de interés general, no es menos cierto que el Estatuto de Autonomía del País Vasco atribuye competencia exclusiva a la Comunidad Autónoma de Euskadi en materia de helipuertos, aeropuertos..., sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 149.1.20.^a de la Constitución, tal como reza el artículo 10.32.^o del Estatuto, así —y quiero que presten especial atención a lo que voy a comentar ahora— como competencia para la ejecución de la legislación del Estado en materia de aeropuertos con calificación de interés general cuando el Estado no se reserve su gestión directa.

No es menos cierto que el Tribunal Constitucional —nada sospechoso de ser connivente con los nacionalistas— ha declarado que en aquellas materias donde coinciden competencias exclusivas del Estado con competencias de las comunidades autónomas sobre un mismo espacio físico, la legislación que regule el ejercicio de la competencia estatal debe prever la participación de las comunidades autónomas. Esto es lo que ha declarado el Tribunal Constitucional. No hay confusión que valga, ni con ceremonia ni sin ceremonia. El señor Ayala afirmó que habíamos asistido a una ceremonia de la confusión; al contrario, lo que hay es una nueva prevalencia del espíritu centralista y uniformador del Partido Popular, que recurriendo a la ingeniería jurídica y a triquiñuelas y recovecos legales afirma que dejando en manos privadas el 49% de Aena se mantiene el interés público y la gestión directa. Pretende que nos creamos que las empresas privadas que van a invertir su dinero, su capital —y estamos hablando de cifras multimillonarias— en la sociedad Aena, S.A. no van a condicionar —a imponer no sé— su voluntad en la toma de decisiones, porque formalmente el Estado va a tener un 1% más de participación en esa sociedad. De verdad, es de risa. Les pediría que en ocasiones sucesivas no ofendan nuestra inteligencia. Mientras tanto, como les decía, el Gobierno del Estado, cercena las legítimas aspiraciones de una comunidad autónoma como la nuestra —aunque hay otras que también las tienen y que recogen preceptos similares en sus estatutos— escondiéndose en el discurso, en ocasiones engañoso y nada creíble, del mantenimiento del interés general y de la gestión directa.

Para concluir, les diré que se puede afirmar que en la actualidad, y con la legislación en vigor, la participación de la Comunidad Autónoma del País Vasco en la gestión de los tres aeropuertos vascos se podría articular no solamente de una manera, sino de múltiples formas. Voy a poner unos cuantos ejemplos. En primer lugar, transferencia del Estado a la Comunidad Autónoma del País Vasco de la competencia de ejecución sobre los aeropuertos de interés general ubicados en la comunidad autónoma. Probablemente esta sería la vía para que la propia comunidad autónoma ejerciera un mayor control sobre la gestión, y al final sería tan sencillo como articularlo mediante un real decreto de traspaso, en el que el Estado renunciaría a la reserva de la gestión directa, se traspasarían recursos materiales y personales y se articularía un sistema de financiación. En segundo lugar, que es la que proponemos en esta iniciativa, la encomienda de gestión. En este caso, se confiaría a la Comunidad Autónoma del País Vasco la realización de actuaciones de carácter material relativas a la gestión aeroportuaria. No sería necesario ceder la titularidad de la competencia ni los elementos sustantivos del ejercicio. En tercer lugar, se podrían crear también una o varias sociedades filiales pertenecientes mayoritariamente a Aena Aeropuertos en las que las comunidades autónomas, y también la del País Vasco, tuvieran, por ejemplo, el 49% de esa titularidad, o celebrar uno o varios contratos de concesión sobre los aeropuertos, en los que también la Comunidad de Euskadi sería la concesionaria. Las formas pueden ser múltiples. Hablaré de una última,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 629

17 de septiembre de 2014

Pág. 4

que es la constitución de un consorcio interadministrativo. Les pido que analicen con atención nuestra iniciativa y que sean generosos. No es creíble que el Estado va a mantener el interés general y la gestión directa sobre Aena Aeropuertos. Les pido que con carácter previo a privatizar y a entregar parte de la sociedad en manos privadas confíen en las comunidades autónomas, confíen en el modelo territorial constitucional y en el modelo europeo y que lo respeten. Pido su voto favorable.

El señor **PRESIDENTE**: Para la defensa de su enmienda, tiene la palabra, en nombre de La Izquierda Plural, el señor Llamazares.

El señor **LLAMAZARES TRIGO**: Nuestra enmienda, que parte de un acuerdo con el Grupo Parlamentario Vasco en torno a la participación de las comunidades autónomas en la gestión aeroportuaria, lo que pretende es ir más allá de la propuesta concreta e inscribir esa iniciativa de cogestión o de participación en la gestión, desde el punto de vista general, en el conjunto del Estado, no solamente en Euskadi, sino en otras comunidades autónomas, dentro de la concepción que tenemos de un sistema aeroportuario integral, pero, también, como he dicho, gestionado de forma participativa y descentralizado, que permita la presencia de las comunidades autónomas.

Desgraciadamente el debate que se abre hoy aquí está prácticamente cerrado. El Gobierno ha decidido la privatización de Aena, lo que prácticamente veta no solo la participación de las comunidades autónomas en la gestión de los aeropuertos, sino el mismo debate. Nuestro grupo parlamentario votará favorablemente la iniciativa, aunque creemos que la decisión del Gobierno dificulta enormemente tanto la finalidad del servicio público, el equilibrio y la cohesión territorial, como, por otra parte, la participación del conjunto de las administraciones y, en particular, de las administraciones autonómicas en la gestión aeroportuaria.

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

El señor **SIMANCAS SIMANCAS**: Quisiera insistir, dando continuidad al debate que mantuvimos en la tarde de ayer en el Pleno de la Cámara, en que en realidad no estamos ante la apertura del capital de Aena a inversores privados. La operación no es esta. Esta operación la intentó un Gobierno socialista en el año 2010 para contribuir a la financiación del Estado, que por aquel entonces no podía financiarse de manera normalizada en los mercados. Si uno lee —insisto en que hay que acudir a los documentos oficiales antes que a los discursos— el dictamen de 21 de octubre de 2013 del Consejo Consultivo de Privatizaciones del Estado, sabe a dónde quiere llegar el Gobierno. Este dictamen oficial dice que el propósito del Gobierno es llegar, a través de varias fases, a la privatización del 60% del capital de Aena Aeropuertos. Es decir, poner en manos privadas, definitiva e irreversiblemente, los 48 aeropuertos y helipuertos de interés general del Estado. Esta es la operación. La apertura del capital de Aena a inversores privados es solo la primera fase de una operación que tiene este objetivo. Ahí está, insisto, el informe del Consejo Consultivo de Privatizaciones y la decisión del Gobierno de crear un núcleo estable de accionistas de referencia en Aena. Si uno solo quiere abrir el capital para inversores privados, ¿para qué necesita un núcleo estable de referencia? Un núcleo estable de referencia solo se necesita si uno quiere compartir decisiones de carácter estratégico sobre la marcha de una entidad y no una apertura a simples inversores privados.

El artículo 22 del Real Decreto-ley 8/2014, que acaba de tramitarse como proyecto de ley, establece, condición explícita de quienes quieren quedarse con Aena, que el Consejo de Ministros, previo informe de la Comisión delegada de Asuntos Económicos o del mismísimo secretario de Estado de Fomento, puede cerrar o enajenar cualquier aeropuerto de la red de interés general del Estado con un simple informe del secretario de Estado de Fomento. Condición que estaban planteando aquellos que quieren quedarse con Aena, porque no la quieren para servir al pueblo español, sino para hacer dinero; quieren quedarse con los aeropuertos que ganan dinero, no con los que lo pierden. Estamos ante una operación para privatizar Aena, que es contraproducente desde el punto de vista de los intereses generales del Estado, en un país que depende en buena medida de la industria turística, en un país que tiene parte de su población en territorio insular y que depende de los aeropuertos para ejercer el derecho fundamental a la movilidad, porque se puede quebrar la red, se quebrará la red porque los monopolios privados no están permitidos en Europa, se cerrarán aeropuertos no rentables y se incrementarán las tarifas. Estas son las consecuencias de la operación que está en marcha.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 629

17 de septiembre de 2014

Pág. 5

Nosotros diferimos del grupo proponente en la salida. A nuestro juicio —lo digo con todo respeto—, la salida no es trocear la red. No voy a acudir al argumento jurídico que utilizó ayer el portavoz del Grupo Popular, porque es válido, ya que ciertamente, el artículo 149 de la Constitución dice que los aeropuertos de interés general del Estado son competencia exclusiva del Estado, cuestión que es incontestable, sino que voy a acudir incluso a un argumento más político, que es que la red es la garantía de éxito del sistema. En el mundo económico globalizado de hoy, a más dimensión más capacidad competitiva. Esto lo sabe todo el mundo y lo está experimentando el mercado estos días a propósito de la telefonía móvil. A más dimensión, más capacidad competitiva. Esto también funciona para los aeropuertos. La diputada proponente debe saber que de los tres grandes aeropuertos vascos hay dos que pierden dinero. El aeropuerto de Bilbao ganó durante el año pasado cerca de 6 millones de euros, pero es que el aeropuerto de San Sebastián perdió casi 4 millones de euros y el de Vitoria casi 9 millones de euros. ¿Cómo se mantienen estos aeropuertos deficitarios? Gracias a la red solidaria de Aena. Si quebramos la red solidaria de Aena, la supervivencia de los aeropuertos deficitarios está en riesgo.

Nosotros hemos planteado una enmienda con el fin de solicitar al Gobierno la paralización del proceso de privatización, la garantía de la titularidad pública de Aena, su funcionamiento eficiente en red y la participación determinante de las administraciones autonómicas y de los agentes económicos y sociales de los territorios en la gestión de los aeropuertos. Entendemos que esta es una salida bastante razonable.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos parlamentarios que deseen fijar su posición? (**Pausa**).
Por el Grupo Mixto, tiene la palabra la señora Pérez.

La señora **PÉREZ FERNÁNDEZ**: Con respecto a la proposición no de ley que presenta el PNV, ayer tuvimos oportunidad de pronunciarnos sobre ella en el Pleno, precisamente a raíz de una iniciativa del mismo grupo. Hoy reiteramos nuestra postura, porque llevamos mucho tiempo, años, solicitando, en función de diversos argumentos, entre ellos los jurídicos, el traspaso de los aeropuertos gallegos a la Xunta de Galicia. Esto lo reclamamos por muchas razones, algunas de las cuales coinciden con las que la propia portavoz del PNV ha dado. Últimamente, algunos aeropuertos gallegos están a la baja con respecto a años anteriores, y por más que el Ministerio de Fomento ha anunciado en reiteradas ocasiones distintas medidas, distintas reuniones, comités de coordinación, etcétera, a lo máximo que se ha llegado ha sido a poner en marcha algún organismo de coordinación que creo que apenas ha llegado funcionar. Aunque ha habido una leve recuperación en los últimos meses, en este momento de los tres aeropuertos gallegos dos siguen perdiendo pasajeros. Nosotros creemos que el traspaso a la comunidad autónoma podría facilitar la conectividad a las personas del territorio y a las de fuera de él, así como una gestión más ágil. Se podría traspasar a la Xunta de Galicia —lo mismo que en el País Vasco— una competencia que la legislación actual permite y que contemplan los estatutos de autonomía de los diversos territorios.

Más tarde podremos ampliar argumentos en el debate de otra iniciativa de La Izquierda Plural sobre la privatización de Aena, pero anunciamos que vamos a apoyar esta proposición no de ley del Partido Nacionalista Vasco.

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

El señor **MACIAS I ARAU**: Nosotros vamos a apoyar esta proposición no de ley del Grupo Vasco, básicamente porque entendemos las razones para pedir la descentralización de la gestión de los aeropuertos de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

Como es muy corta, quisiera leer con cierta precisión la parte dispositiva. Dice así: El Congreso de los Diputados insta al Ministerio de Fomento a que realice las gestiones oportunas para descentralizar la gestión de los aeropuertos de la Comunidad Autónoma del País Vasco y para que la misma sea encomendada al Gobierno vasco en el plazo de seis meses. Con esta fórmula, a mi entender, podría mantener incluso la titularidad, porque se pide descentralizar la gestión y que sea encomendada al Gobierno vasco. Es parecida a una fórmula que en su momento nuestro grupo pactó con el anterior Gobierno del Estado, porque nos parecía oportuno que algo que había sido creado con el esfuerzo de todo el mundo quedara en manos de la Administración del Estado; en cualquier caso —entonces se hablaba de los aeropuertos de Barajas y de El Prat—, decíamos que fueran gestionados, concesionados durante un cierto periodo, pero que el conjunto de los bienes continuara en manos de la Administración General del Estado. Este modelo, por tanto, está en la línea de lo que en su momento pedimos y, además,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 629

17 de septiembre de 2014

Pág. 6

nos gusta desde el punto de vista autonómico, pero va radicalmente en contra —después me referiré al punto tercero— de la propuesta actual de venta y, a mi entender, repito, prácticamente de regalo de un activo de todos a intereses privados. No estamos en contra —también tenemos hoy una iniciativa para defender la colaboración público-privada— de que se participe desde el sector privado en la gestión, en la concesión, en la operación de infraestructuras, porque nos parece que es algo avanzado, algo útil que ya se está haciendo, y que, además, es perfectamente compatible con el mantenimiento de la titularidad pública de aquellos bienes que son de todos.

Este modelo nos parece razonable y, por tanto, la propuesta del Grupo Parlamentario Vasco va a merecer, como no podía ser de otra manera, nuestro total apoyo.

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

El señor **GONZÁLEZ VÁZQUEZ**: Decía la señora Sánchez Robles que quería vincular su intervención al debate de ayer. Yo no voy a hacer eso, creo que tenemos que debatir la parte dispositiva de la proposición que nos trae aquí, en la que se pide la gestión descentralizada de los aeropuertos del País Vasco, o lo que es lo mismo, que una gestión competencia exclusiva del Estado, como es la de los aeropuertos de interés general, sea transferida, delegada o encomendada, como nos ha dicho, al Gobierno vasco, al margen de la gestión en red que viene realizando Aena en los aeropuertos españoles. No es la primera vez, como se ha dicho también, que debatimos en esta Cámara iniciativas sobre la gestión individualizada, pero todas ellas, como la de ayer, derivan en la privatización de la gestión. No voy a entrar en el debate de ayer, porque se esgrimieron razones más que suficientes por parte de mi grupo. Solamente tengo que decir que no estamos de acuerdo con ese concepto que se ha planteado. Posiblemente habría que preguntar a otros grupos qué pretendían hace tiempo con sus propuestas para privatizar aeropuertos uno por uno.

Respecto al debate de la privatización, no tengo nada que añadir. Ya dijo ayer el señor Ayala, y me remito a sus argumentos, que nos encontramos ante una competencia exclusiva del Estado que mantiene como propia; que las reformas estructurales del Gobierno en el sector del transporte aéreo pretenden mejorar su calidad, hacerlo más competitivo y mantener la red única de los aeropuertos para estimular el propio sector y los sectores estratégicos vinculados al turismo y al comercio; que lo que se pretende es fortalecer la gestión de Aena con la presencia de inversión privada y, a su vez, garantizar la sostenibilidad futura del sistema aeroportuario. No se quiere privatizar, sino fortalecer. Para todo ello, el Real Decreto-ley 8/2014, tramitado hoy como proyecto de ley, contempla una garantía extraordinaria a través del documento de regulación aeroportuaria, el DORA, cuyo contenido, lógicamente, doy por reproducido.

La proposición no de ley, como también se nos ha dicho, se presentó en unos momentos en los que la gestión aeroportuaria dejaba mucho que desear, incluso cuando estaba en riesgo la sostenibilidad económica de Aena. Hoy, tras una gestión distinta, Aena tiene beneficios, ha superado los problemas económicos que tenía y es un líder en número de pasajeros a nivel nacional. Hoy las cosas han cambiado y la gestión pública es eficaz. La competencia es exclusiva del Estado y va a seguir siendo ejercida por él —eso tengo que recalcarlo—, porque va a continuar regulando el sector, supervisándolo y va a mantener un sistema en red para garantizar la conectividad, la movilidad de los ciudadanos y evitar el cierre de aeropuertos. Me alegra mucho haber oído al señor Simancas decir que la red garantiza la existencia de los aeropuertos. Eso es lo que quiere el Gobierno en estos momentos.

No podemos apoyar esta proposición no de ley por varias razones. En primer lugar, porque el Estado no va a abandonar su competencia, en cuyo caso podría entrar en funcionamiento la alternativa que nos ha presentado la señora Sánchez Robles. Se pretende que entre capital privado en Aena, como se ha hecho en otros países de nuestro entorno, pero el Estado se va a seguir reservándose la gestión directa. Les invito a leer el artículo 17 del Real Decreto-ley 8/2014. En segundo lugar, la preocupación que manifiesta la proposición no de ley por garantizar la movilidad de las personas con unas infraestructuras de calidad y bien conectadas, deja de ser tal a través de ese documento, el DORA, que se contempla en el proyecto de ley al que me he referido. La colaboración interinstitucional y la participación en la gestión de los aeropuertos de interés general que se reclama en la proposición no de ley también queda satisfecha a través de los comités de coordinación aeroportuaria que se crean en el Real Decreto-ley 20/2012. Por cierto, el 19 de marzo ya se constituyó el comité de coordinación del País Vasco.

Señorías —termino—, si fragmentamos la red aeroportuaria no se garantizará la movilidad de los ciudadanos ni la cohesión económica, social y territorial de España; es más, incluso se podría llegar al cierre de algún aeropuerto. Por estas razones, no podemos apoyar esta proposición no de ley.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 629

17 de septiembre de 2014

Pág. 7

El señor **PRESIDENTE**: Es el turno de la señora Sánchez Robles para aceptar o rechazar las enmiendas.

La señora **SÁNCHEZ ROBLES**: Señor presidente, permítame hacer una matización a lo comentado por el señor Macías. Nosotros mismos hemos formulado una enmienda a nuestra iniciativa y el plazo para la formalización de la encomienda no sería de seis meses, sino de un mes, habida cuenta de que está anunciada la salida a Bolsa de Aena para el 4 de noviembre.

Al hilo del discurso del señor Simancas tengo que decir que no podemos aceptar su enmienda. Debo añadir que personalmente me gusta la enmienda formulada por La Izquierda Plural, pero aun cuando en esta iniciativa se propone que la fórmula de gestión resultante de la encomienda sea cien por cien pública, tengo que decir que creemos en el partenariado público-privado y por ello no queremos condicionar el futuro. Por tanto, no vamos a aceptar las enmiendas.

— SOBRE EL IMPULSO AL CORREDOR FERROVIARIO MEDITERRÁNEO Y CENTRAL A SU PASO POR ANDALUCÍA Y FINALIZACIÓN DEL GRAN PROYECTO AVE ANTEQUERA-GRANADA FINANCIADO CON FONDOS FEDER. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/002024).

El señor **PRESIDENTE**: Debattimos, a continuación, la segunda proposición no de ley que figura en el orden del día, sobre el impulso al corredor ferroviario del mediterráneo y central a su paso por Andalucía y finalización del gran proyecto AVE Antequera-Granada financiado con fondos Feder. Esta iniciativa ha sido presentada por el Grupo Socialista.

Para su defensa, tiene la palabra el señor Pezzi Cereto.

El señor **PEZZI CERETO**: La proposición no de ley que presenta el Grupo Socialista es una proposición global, si me permiten decirlo, un desiderátum, una aspiración. La red de ferrocarriles de España, como parte de la Unión Europea, ha sido acordada mediante directivas aprobadas por la Comisión y el Parlamento europeos y por tanto en Andalucía tenemos dos corredores, el corredor mediterráneo y el corredor central o atlántico. A través de esta PNL intentamos saber qué va a hacer el Gobierno con las directivas de obligado cumplimiento de ferrocarriles y de transporte —Conectar Europa y Redes transeuropeas de transporte— en Andalucía. Queremos saber en qué plazos se van a llevar a cabo, con qué dinero y con qué programación. No queremos seguir en la situación en la que estamos, en la que la opacidad, la falta de claridad y la falta de datos públicos hacen que no sepamos qué camino vamos a recorrer. Andalucía tiene 8,5 millones de habitantes y 87.000 kilómetros cuadrados. Es una región muy extensa en la que el ferrocarril es fundamental para aumentar la competitividad y crear puestos de trabajo y calidad de vida. Por tanto, aprobar y llevar adelante estos corredores ferroviarios, el mediterráneo y el central o atlántico, es absolutamente indispensable. La PNL no aporta ningún dato nuevo, porque se refiere, por un lado, a los corredores y, por otro, a lo que el Gobierno ha aprobado en su Plan de infraestructura del transporte y la vivienda, a lo que ha aprobado en su estrategia logística o a lo que hemos aprobado en el Congreso y en el Senado mediante resolución presentada por los distintos grupos y que el Grupo Popular ha votado favorablemente. Queremos saber —repito— qué vamos a hacer, en qué plazo lo vamos a hacer. No queremos un canto al sol para decir que todo se hará cuando haya dinero y cuando corresponda, porque los fondos europeos se programan ahora y queremos saber.

Hay un primer hecho sobre el que queremos llamar la atención. En Andalucía tenemos un caso excepcional dentro de Europa, tenemos el primer puerto de España por volumen de mercancía desde hace veinte años. Es el primer puerto del Mediterráneo y el quinto de la Unión Europea después de Róterdam, Hamburgo, Amberes y Ámsterdam. Es el puerto de la bahía de Algeciras. Ese puerto canaliza el 50% del tráfico entre España y Marruecos y es el único puerto español que permite recalcar a los grandes buques portacontenedores de hasta 18.000 TEU y de algo más de 6 metros. Además, el Campo de Gibraltar tiene el primer polígono industrial de Andalucía. Voy a dar una cifra que me han proporcionado esta mañana: el tráfico de camiones cargados con mercancías en el Campo de Gibraltar y puerto de Algeciras es de 575.000 camiones al año, según los datos que me ha dado el presidente de la autoridad portuaria, señor Morón, que es un experto en estos temas y que si me ha dado una cifra para que intervenga en el Congreso seguro que lo ha hecho con conocimiento de causa.

¿Cómo se soluciona el problema del puerto de Algeciras? El puerto de Algeciras no tiene conexión ferroviaria competitiva, porque tiene una sola vía de tráfico mixto sin electrificar, con pendientes de hasta

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 629

17 de septiembre de 2014

Pág. 8

25 milésimas y por tanto no puede dar prestaciones ferroviarias para el tráfico de mercancías de gran volumen. El único tramo electrificado y adaptado que se ha hecho lo realizó el Gobierno socialista, entre Ronda y San Pablo de Buceite: 59,1 kilómetros, un tercio del total. Este Gobierno sencillamente no ha hecho nada durante tres presupuestos, 2012, 2013 y 2014. La programación en estos tres presupuestos ha sido de 65 millones de euros para el corredor atlántico central, mientras que se han planificado 3.363 millones para la franja costera entre la frontera de Francia y Murcia. La Comisión Europea dice que hay que seguir adelante, que hay que resolver este problema, pero es que el problema es de rango absolutamente estratégico no solo para Andalucía sino también para España. Hace unos días Javier Casqueiro, en *El País*, escribía un reportaje que decía: Tánger apunta a Algeciras. El que no lo vio, por favor, que lo vea. Dice que el gran objetivo de Marruecos es convertir Tánger, una ciudad de casi un millón de habitantes, en el principal puerto del continente y del Mediterráneo, puesto que ahora ocupa Algeciras. Ese es el gran objetivo de Marruecos. ¿Qué hacemos nosotros a cambio? Mirar hacia otro lado. No poner programación económica, no invertir para hacer más competitivo al puerto de Algeciras. Se dice: Bueno, Barcelona o Valencia tienen otras características. El gran puerto de mercancías durante veinte años ha sido Algeciras y por su calado y por su situación en el Estrecho es absolutamente indispensable. Por tanto, necesitamos saber qué van a hacer, con datos, con cifras, cuándo y en qué presupuesto.

Me he extendido en el puerto de Algeciras porque hay un elemento nuevo realmente risible. El Gobierno acaba de poner en marcha el Fondo financiero de accesibilidad terrestre portuaria. Ha decidido que el 50% de los beneficios de los puertos vayan a ese fondo para hacer infraestructuras que les corresponden al Estado y a la Unión Europea, esto es: No modernicen ustedes el puerto de Algeciras; denme el dinero —el 50% de los beneficios de puertos rentables, como Algeciras, Valencia o Barcelona— que yo haré lo que a mí me dé la gana con la accesibilidad y lo pondré donde a mí me dé la gana y como yo quiera, impidiendo que inviertan en áreas logísticas. Esto es exprimir a los puertos y no darles posibilidad de ser competitivos. Esto es hundir España —se lo digo a los que no se les cae la palabra España de la boca— y es hundir nuestra competitividad. Hablo de Algeciras, señorías, pero podría hablar de los puertos de Huelva, de Cádiz, de Almería, de Málaga, de Sevilla o de Motril, sin alternativa logística alguna, porque no se terminan de llevar adelante por el Gobierno. Es verdad que están en un periodo de crisis, pero hagan ustedes la programación del nuevo marco comunitario de apoyo 2014-2020. Pónganla encima de la mesa, discutan, negocien, consensúen y acuerden, como se hace en política cuando se quiere marchar por un buen camino. No nos dan alternativas y los corredores no se van a terminar, señorías. Yo vivo encima de un corredor, del corredor Granada-Bobadilla; vivo encima porque todos los días del año me dedico a él. ¿Por qué? Porque es un corredor en el que ya se han gastado 1.300 millones de euros y el Gobierno ha decidido que va a ser de una sola vía entre Archidona y Granada. Los túneles —túneles de hasta 50 millones de euros— se van a quedar para plantar champiñones, cerrados por un lado y por otro. Esto es un escándalo, son viaductos dobles de los que solo se va a utilizar uno y nos van a hacer pasar por estos túneles. Señorías, vean: túnel de Loja. Por aquí va a ir la alta velocidad de Granada. Túnel que pone 30 kilómetros por hora. Y el Gobierno dice: No os preocupéis, por ese túnel vamos a ir a 30 kilómetros por hora. No os vayáis a creer que vamos a ir a 320, que no somos unos locos; vamos a ir a la velocidad a la que van ahora los trenes normales. Esto es como el tren de la bruja, con chumberas arriba y piedras que se están cayendo. ¿Veis las ferias? Cuando pase la alta velocidad, si la gente pudiera bajar las ventanillas, les daría una bruja con la escoba. ¡Esto es lo que quiere hacer el Gobierno! Si no quiere hacer otra cosa, que lo explique, que dé la cara, porque no podemos consentir tanta parodia de una realidad que nos está hundiendo. Esto es un cuello de botella. El corredor mediterráneo no va a llegar nunca por Granada a Bobadilla y Antequera, no va a llegar. ¿Por qué? Porque por una sola vía con pendientes de 30 milésimas no pueden pasar trenes de mercancías de gran tonelaje, lo diga San Vito o lo diga la Virgen de las Angustias. Con 30 milésimas de inclinación no pueden pasar trenes de mercancías y, como no pueden pasar, se van a quedar en Murcia, en Cartagena, en Valencia y no van a ir por Almería, ni por Granada.

Voy terminando. Digan ustedes algo. Han presentado una enmienda a la PNL y la enmienda dice: A quien madruga Dios le ayuda o un viaje de mil millas comienza con el primer paso o mantén tu rostro hacia la luz del sol y no verás la sombra o no hay mal que por bien no venga. He leído la enmienda y he dicho: Estoy de acuerdo con todo esto, pero ¿no podrían decir algo más? ¿No podrían decirme cuándo van a quitar el túnel de la bruja? ¿No podrían decirme si van a terminar para que pasen mercancías? ¿No podrían decirme qué van a hacer con Algeciras? ¿Están ustedes dispuestos a hundir Algeciras, que se quede sin ser competitivo, y que Tánger, que apunta hacia Algeciras, hunda al primero de los 1.200

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 629

17 de septiembre de 2014

Pág. 9

puertos comerciales que tiene Andalucía? Ustedes no son hombres de Estado, ustedes no defienden a España, ustedes defienden sus programas electorales y a sus electores y eso no es ser patriotas.

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

La señora **DE SANTA ANA FERNÁNDEZ**: La verdad es que he asistido bastante estupefacta a la puesta en escena que ha hecho el diputado, señor Pezzi. He leído con respeto, como no puede ser de otra manera, la exposición de motivos de su iniciativa. Desde luego, coincido en lo que él decía al principio de su intervención, esto es, que lo que se hace, ahora sí, es una apuesta de máximos al Gobierno de España.

En primer lugar, permítanme que deje bien clara la apuesta del Gobierno de España por Algeciras. ¡Faltaría más! El señor Pezzi ha hecho una intervención como si el puerto de Algeciras estuviese fuera de las redes transeuropeas de transporte. Mírese bien los presupuestos, mírese bien la apuesta que hace el Gobierno de España en esta legislatura por el corredor central y se dará cuenta de que Algeciras es muy importante para el Ministerio de Fomento. Y ya que usted hace una apuesta de máximos y ahora sí quiere el corredor del Mediterráneo por el interior de Andalucía y por el litoral y quiere la conexión Guadix-Baza-Lorca —ahora lo quiere absolutamente todo—, le diré que el único que ha defendido ante Europa el corredor del Mediterráneo por el litoral y la línea Guadix-Baza-Lorca ha sido el Gobierno del Partido Popular en esta legislatura. Aquí hay que recordar —está en las hemerotecas— que en el año 2010, cuando había que hacer las propuestas para introducirse en las redes transeuropeas de transporte, el Gobierno Socialista hizo una apuesta de mínimos y se conformó con el corredor del Mediterráneo por el interior de Andalucía, donde, por cierto, jamás se planteó una conexión Guadix-Baza-Lorca. Fue otra gran oportunidad perdida, de la que parece que el señor Pezzi no tiene constancia alguna; otra oportunidad perdida por el Gobierno Socialista, que hizo que el corredor del Mediterráneo, a su paso por el litoral, no entrase en las redes transeuropeas de transporte y, por tanto, no tuviese la posibilidad de recibir financiación europea. Por cierto, en ese momento no se escuchó la voz de ningún socialista. Creo que eso es algo que los socialistas tienen que explicar en Andalucía. Usted, señor Pezzi, tiene que explicar esto en Motril, en Almería, en Málaga, en todo el litoral andaluz. Explíqueles que no van a ser beneficiarios de fondos europeos debido a que el Gobierno socialista no lo introdujo en las redes transeuropeas de transporte. Pues fíjese usted en lo que, a pesar de ello, ha hecho la ministra de Fomento, lo que ha hecho Ana Pastor. En febrero de 2012, cuando llevaba prácticamente un mes y medio en el ministerio, se dirigió de nuevo a la Comisión Europea e introdujo aquello que no había introducido el Partido Socialista. Se hizo una nueva propuesta para las redes europeas de transporte, entonces sí, una propuesta de máximos. Desgraciadamente estábamos fuera del momento procesal, pero a pesar de ello la ministra de Fomento lo introdujo en el Piti 2012-2024; por cierto, en el plan estratégico del Gobierno socialista tampoco aparecía. Además, no se renuncia a ello. Se hará con fondos propios, se hará con préstamos del Banco Europeo de Inversiones o se hará con participación público-privada, pero el Gobierno de España, en manos del Partido Popular, no renuncia a ese corredor por el litoral ni renuncia a la conexión Guadix-Baza-Lorca. Usted habla de opacidad, habla de falta de claridad. Hay que mirar las informaciones en las hemerotecas, porque en este asunto el Gobierno del Partido Popular fue sorprendentemente claro.

En la exposición de motivos piden que se clarifique la solución del trazado Antequera-Granada. Pensaba que la solución al trazado estaba suficientemente clara. Dice usted que ha habido un parón, un parón que pone en riesgo la terminación de las obras dentro del marco comunitario 2007-2013. Creo que no hace falta aclarar aquí que en el caso de la línea Bobadilla-Granada ese marco comunitario está prorrogado hasta 2015 precisamente por la falta de eficacia del Gobierno socialista. Son ustedes los que piden la prórroga porque no han tenido tiempo suficiente de avanzar las obras para invertir todos los fondos europeos. Insisto, los fondos han sido prorrogados por la ineficacia del PSOE. Permítanme que les dé un dato y es que en los cerca de tres años de legislatura la inversión del Ministerio de Fomento para la línea Bobadilla-Granada ha alcanzado 920 millones de euros, un presupuesto que ya quisieran muchas comunidades para sí mismas, que ya quisieran muchas provincias para sí mismas. Y voy a darles un último dato: pasado Consejo de Ministros, 12 de septiembre de 2014; partida presupuestaria de 74,21 millones de euros para empezar con el montaje de vía en la línea Bobadilla-Granada. Pero fíjese usted, que hoy hace aquí una apuesta de máximos, en lo que hacen después en Andalucía. Ustedes se han dedicado —hay que decirlo claro— a boicotear el proyecto Bobadilla-Granada. Ustedes presentaron ante la Comisión Europea, el pasado junio de 2013, una queja diciendo que lo que se estaba haciendo en el tramo Bobadilla-Granada no se ajustaba a aquello de lo que tenía conocimiento la Unión Europea. Ustedes

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 629

17 de septiembre de 2014

Pág. 10

pretendían paralizar Bobadilla-Granada y que se retirasen los fondos europeos que tenían concedidos. Quiero traer a la Comisión la contestación que dio la Comisión Europea en diciembre del año 2013; por cierto, aquí también están Loja y el túnel de Loja. Dice: Se deduce que el tramo proyectado de la línea de alta velocidad hasta la estación de Granada es el aprobado en los diferentes estudios informativos, por lo que no se ha producido ninguna alteración al objetivo del gran proyecto. Es decir, la Comisión Europea está dando el visto bueno a lo que está haciendo el Gobierno de España. Puedo entender que el resto de los compañeros diputados digan: ¿Qué guerra os traéis en Andalucía?, pero es que el Partido Socialista en Andalucía lo único que hace es engañar a los ciudadanos. Quiero decirlo aquí: Han tenido la poca vergüenza y la desfachatez política de asustar a los vecinos de Loja y de decirles que se les iban a expropiar sus viviendas; algo rigurosamente falso, como después se ha demostrado. Por cierto, tan interesados como están por la variante de Loja y por que llegue el ferrocarril soterrado a Granada, dejaron unos proyectos megalómanos pero se olvidaron de dejar los presupuestos. No había ni un solo euro de los 400 millones que cuesta la variante de Loja y ni un solo euro de los 735 millones que cuesta la integración en Granada. ¿Qué está haciendo el Gobierno de España? Para el Gobierno de España tanto el corredor del Mediterráneo, como el corredor central, como el eje de Bobadilla-Granada han sido una prioridad en todo momento y gracias a esa prioridad vamos a tener en el año 2015 —ahí le doy una fecha— finalizado el AVE a Granada.

Por último, me sorprende enormemente la amnesia del Grupo Parlamentario Socialista. Hacen una apuesta de máximos para los ejes ferroviarios de Andalucía, pero hay una parte, el denominado eje ferroviario transversal, el tramo Sevilla-Antequera, sin la cual no podremos culminar el corredor del Mediterráneo. ¿Saben ustedes lo que ha hecho la consejera de Fomento de la Junta de Andalucía? Decir que se para *sine die*, que no puede llevarlo a cabo. Ahí hay 280 millones de euros de fondos europeos invertidos, que si los gobernantes de la Junta de Andalucía no son capaces de finalizar esos tramos tendrán que ser devueltos a la Comisión Europea. Piden mucho en Madrid cuando son oposición, pero no piden nada cuando son Gobierno y sobre todo no son capaces de reivindicar nada en la Junta de Andalucía. Si tanto les importa Andalucía, reivindiquen esto también en su parlamento.

Con la enmienda que hemos presentado pretendemos cumplir con los compromisos que ha adquirido el Gobierno de España. En ella nos comprometemos a que en los plazos establecidos —y los plazos están marcados por la Unión Europea— tendremos culminadas las redes transeuropeas de transporte. El plazo para la red básica —todos ustedes lo saben— es 2030, pero todas las actuaciones están contempladas en el Pitvi 2012-2024 —anterior a ese plazo— e irán acompañadas con la planificación presupuestaria que tiene que hacer el Ministerio de Fomento.

Termino, señor presidente, en el caso de la línea Bobadilla-Granada no renunciamos a esa segunda fase, no renunciamos a la variante de Loja ni a soterrar el AVE, pero en estos momentos los ciudadanos no entenderían esa inversión millonaria. Lo que sí van a entender, a nuestro modo de ver, es que van a poder coger un AVE en el año 2015 y van a estar en Madrid en dos horas y cuarenta y cinco minutos y que van a estar comunicados con Málaga, con lo que eso supone para su puerto, en tan solo cincuenta y ocho minutos. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún grupo parlamentario desea fijar posición? Por el Grupo Parlamentario de La Izquierda Plural, tiene la palabra el señor Llamazares.

El señor **LLAMAZARES TRIGO**: Quiero anunciar nuestro voto favorable a esta iniciativa.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Pezzi, ¿Quiere decir algo en relación con la enmienda del Grupo Popular?

El señor **PEZZI CERETO**: No vamos a aceptar la enmienda y por tanto pido la votación en sus términos.

— SOBRE LA PRIVATIZACIÓN DE AENA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE IU, ICV-EUIA, CHA: LA IZQUIERDA PLURAL. (Número de expediente 161/002210).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de la tercera proposición no de ley que figura en el orden del día, sobre la privatización de Aena. Es una iniciativa del Grupo Parlamentario IU, ICV-EUIA, CHA: La Izquierda Plural. Para su defensa, tiene la palabra el señor Llamazares.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 629

17 de septiembre de 2014

Pág. 11

El señor **LLAMAZARES TRIGO**: Mi grupo parlamentario, que conoce la decisión del Gobierno, no renuncia a que en esta Comisión se produzca un pronunciamiento en favor del mantenimiento del carácter público de Aena y de una gestión descentralizada del modelo. Creemos que es por ahí por donde se debe producir el debate y por donde deben ir las posibles modificaciones en el modelo de gestión y no a través de la privatización que ha puesto en marcha el Gobierno. Es una privatización que ha venido incorporada en el decreto portaviones, decreto portaviones que llevaba dos misiles que se han puesto en marcha en muy poco tiempo: por una parte, la privatización del Registro Civil, parece ser que con el rechazo de los propios gestores de la privatización —ya veremos qué da de sí—, y por otra parte, la privatización de Aena, una privatización que no es nueva y que en nuestra opinión es muy negativa. No es cierto que nos encontremos ante un mecanismo para buscar ingresos adicionales en las arcas del Estado —en todo caso, sería una venta en saldo— ni ante una mera participación privada o colaboración público-privada. No se trata de eso. Como se ha dicho en diversas ocasiones, estamos ante una primera fase de la privatización y los que hemos vivido las privatizaciones anteriores la conocemos, señorías. No es la primera vez que se establece un núcleo duro en una gran empresa pública, luego se añade una participación accionarial y el núcleo duro se convierte en un gestor testaferro de la privatización definitiva del conjunto de la empresa. Lo hemos visto incluso en el propio sector del transporte. Les hago memoria de Iberia, les hago memoria de Transmediterránea, les hago memoria de Enatcar, todas ellas privatizaciones con modelos diferentes, pero que han acabado igual, por mucho que inicialmente se haya hablado de una gestión público-privada o de una participación privada en el accionariado o de un mecanismo para allegar fondos a unas haciendas que en estos momentos están en una situación difícil. Además, es el peor momento para hacerlo, porque sería una venta en saldo. Señorías, tenemos experiencia de las consecuencias de esas privatizaciones: oligopolios públicos transformados en oligopolios privados y precios al alza de esos oligopolios. Se ha vendido que finalmente se iba a producir una situación favorable para los consumidores, pero no ha sido así. No hay más que ver, por ejemplo, cuál es la situación de los que viajamos en Iberia en Asturias, sin ningún tipo de competencia, en un oligopolio privado y con unos precios prohibitivos. Esa es la realidad en estos momentos y no solamente de cara a los consumidores. En este caso, en una red como Aena, tiene consecuencias para las inversiones, para el futuro de los aeropuertos menos rentables, y tiene consecuencias muy graves para la cohesión territorial y para sectores estratégicos como el turismo. Todos esos elementos debería haberlos tenido en cuenta el Gobierno, pero no ha sido así. A través de un real decreto ha adoptado una decisión, en nuestra opinión, con graves consecuencias y ha impedido que se produjera el necesario debate sobre una gestión aeroportuaria más eficiente y más participada. Creemos que el camino no es una privatización encubierta o una privatización a plazos, que en estos momentos nos escandaliza. Hemos visto a algunos de los que quieren participar en el núcleo duro y he recordado el *Dragon Rapide*, porque la memoria me vuelve atrás. Nos vamos a encontrar con la misma situación que ahora lamentamos en Iberia, la lamentamos en las comunicaciones con América Latina y la lamentamos en las comunicaciones internas con determinadas partes del territorio, como mi tierra. En ese sentido, señorías, hago un llamamiento a que el Gobierno reconsidere esta decisión y a que no inicie de nuevo el camino de las privatizaciones. Por otra parte, el camino de las privatizaciones ha estado empedrado de corrupción, señorías, y no deberíamos iniciarlo de nuevo, sobre todo teniendo en cuenta lo que en estos momentos estamos viendo en nuestro país, que es el rechazo de los ciudadanos a ese tipo de gestión política.

Por todas estas razones, mi grupo parlamentario propone la paralización de esta privatización, que no se puede llamar de otra manera. Que no se digan las cosas que no son. Los ciudadanos ya no se creen ese tipo de neolengua. Por otra parte, pedimos que se haga una gestión participada y descentralizada del modelo aeroportuario, para garantizar las inversiones, el empleo y sectores estratégicos como el turismo.

El señor **PRESIDENTE**: Para fijar posición, por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra doña Rosana Pérez.

La señora **PÉREZ FERNÁNDEZ**: En la línea en la que nos pronunciamos ayer en el Pleno, no estamos de acuerdo con esa primera fase de la privatización que se ha iniciado, como acaba de decir el portavoz de La Izquierda Plural, por muchos motivos. No los vamos a reiterar, porque sería redundar en lo que ya se ha dicho, pero quiero recordar que otras privatizaciones previas nos han demostrado que los ciudadanos de determinadas zonas y de determinados territorios las acaban pagando muy caro.

A día de hoy, por los datos que se conocen, Aena no es un servicio ni un organismo con pérdidas. Nos preguntamos a qué se debe este afán del Gobierno del Partido Popular por iniciar la privatización de un

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 629

17 de septiembre de 2014

Pág. 12

servicio que ni siquiera tiene pérdidas en este momento. Nos preguntamos también qué es lo que va a venir a partir de este momento, cuando concluya toda esta fase, porque lo que suele pasar cuando entran inversores privados, cuando entra capital privado en un servicio que inicialmente fue público —y vuelvo a repetir que, por desgracia, tenemos bastantes antecedentes—, es que el servicio empeora. Evidentemente, va a haber aeropuertos que cierren más pronto que tarde y todo esto va repercutir de forma muy negativa en los ciudadanos individualmente y en los territorios colectivamente.

Por estas razones y por otras que explicamos ayer en el Pleno a raíz de la iniciativa del Grupo Vasco, vamos a apoyar la iniciativa presentada por La Izquierda Plural.

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

El señor **MACIAS I ARAU**: Voy a continuar con mi tarea de lector de la parte dispositiva. La proposición no de ley del Grupo Parlamentario de La Izquierda Plural establece: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a, primero, paralizar cualquier proceso privatizador y asegurar la gestión pública directa de las infraestructuras aeroportuarias del Estado; segundo, establecer un nuevo modelo descentralizado de gestión de los aeropuertos que disponga de los recursos materiales y humanos necesarios para hacer realidad un servicio público seguro y de calidad, y que garantice la cohesión social y territorial. Leyendo con atención este texto, estamos de acuerdo en todo excepto en la expresión: asegurar la gestión pública directa. Como he dicho antes, creemos que una de las fórmulas de gestionar cualquier infraestructura de titularidad pública es la indirecta, que es absolutamente legal y está prevista en nuestro ordenamiento, a través de la concesión, por ejemplo. El hecho de que se pida que se asegure una gestión pública directa nos excluye de poder votar afirmativamente esta proposición no de ley. Por coherencia vamos a abstenernos. No por falta de ganas, porque respecto a la primera frase, que habla de paralizar cualquier proceso privatizador, lo compartiríamos si fuera el actual y en cuanto a establecer un nuevo modelo descentralizado de gestión también nos parecería bien. Por coherencia con el modelo que hemos venido defendiendo desde hace tiempo, basado en una propiedad pública de las grandes infraestructuras, aunque su gestión puede ser formulada por un periodo de años con todas las garantías y con las cláusulas de protección que hagan falta, no podemos votar afirmativamente esta proposición no de ley.

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

El señor **SIMANCAS SIMANCAS**: Estamos de acuerdo con la propuesta que plantea el Grupo de La Izquierda Plural. Tenemos que parar el proceso de privatización de Aena. No estamos haciendo otra cosa, insisto, lo ha explicado muy bien el portavoz proponente. Se trata de una operación que atenta directamente contra los intereses generales del país. La pregunta que quisiéramos hacer antes de que intervenga el portavoz del Grupo Parlamentario Popular es: ¿Por qué? Si no es para financiar al Estado, que era el propósito de la operación del año 2010, ¿de qué se trata? En el año 2010 se trataba de contribuir a la financiación del Estado cuando no se podía financiar con normalidad en los mercados. Ahora la prima de riesgo y los tipos de interés son manejables y no tenemos esa variable encima de la mesa. ¿Se trata de salvar una situación adversa en Aena? Parece que tampoco. Aena, el Ministerio de Fomento y el portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el primer punto del orden del día están presumiendo constantemente de las cuentas de Aena. Si las cuentas de Aena están bien por qué hay que salvarla, por qué hay que garantizar su sostenibilidad. Presumen de ebitda, después de subir las tarifas, de echar a 1.200 trabajadores, de provocar una desinversión extraordinaria en Aena, han conseguido un ebitda estable, del que presumen, pero a la vez nos dicen que hay que garantizar la sostenibilidad de Aena. No se sostiene. ¿Se trata de blindar la red de 48 aeropuertos del Estado? Tampoco. La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia advierte que la Comisión Europea no va a admitir un monopolio privado en Aena, difícilmente admite el monopolio público, por eso la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia recomienda al Gobierno y a Aena que si quieren iniciar un proceso de privatización tienen que fraccionar la red de Aena al menos en tres o cuatro bloques. Lo dice textual y explícitamente. No se trata de defender la red. Privatizar Aena es fraccionar Aena. Además el artículo 22, insisto, del Decreto 8/2014 faculta al Gobierno a eso que piden los inversores y los futuros dueños de Aena si es que sigue este proceso y es que se pueda vender o enajenar cualquier aeropuerto. No se trata tampoco de blindar la red de aeropuertos de interés general del Estado. ¿Se trata de congelar las tarifas? No, hace cuatro días el Ministerio de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 629

17 de septiembre de 2014

Pág. 13

Fomento llegó a un acuerdo con las compañías de transporte aéreo en el que se manifestaba la intención de congelar este año, pero subir las del año que viene, el otro y el otro, en una relación positiva con el IPC, el índice de precios de consumo. Qué garantía mayor para que no suban las tarifas que Aena esté bajo la titularidad pública.

Nos dicen que hay que internacionalizar Aena. Si ya lo está. Está presente en siete países. Está en Estados Unidos, en el Reino Unido, en Suecia, en Angola. Aena ya tiene aeropuertos internacionales. ¿Qué dificultad hay? ¿No hay titularidad pública para que Aena se internacionalice? No, se trata de otra cosa. Se trata de cumplir una máxima neoliberal, que es privatizar ganancias cuando las hay, como en Aena, a la vez que se socializan pérdidas, cuando las hay en las autopistas de peaje, en las radiales de Madrid. Nosotros con este método no podemos comulgar. Si se trata de hacer un favor a alguien díganos a quién. Porque el coste para el interés público, insisto, va a ser absolutamente mayúsculo.

Termino con una alusión al pliego de condiciones aprobado por el Gobierno para privatizar Aena. Porque ese pliego de condiciones es extraordinariamente significativo. Confirma la voluntad del Gobierno de malvender Aena a precio de saldo y a dedo. Porque el precio, el valor total a partir del cual se admiten ofertas en el Gobierno por el total de Aena es de 3.400 millones de euros. Lo dije ayer, lo reitero, la mitad de lo que nos costó a todos la T4 de Barajas, 48 aeropuertos por la mitad de lo que nos costó la T4 de Barajas. Esto es una broma. El señor Ayala acusaba al señor Blanco de malvender a precio de saldo Aena en el año 2010 porque se valoró entonces, tras una tasación profesional, en más de 16.000 millones de euros, ahora quieren empezar a recibir ofertas a partir de 3.400. Esto no es serio. Por aquel entonces, en el año 2010 se planteaba concesionar los aeropuertos de Madrid y Barcelona a cambio de un canon que en el primer año suministraba a las arcas públicas 8.000 millones de euros y a partir del segundo a razón de 500 por año. Entonces decían: esto es regalar Aena. Ahora quieren vender los 48 aeropuertos de una sola vez por 3.400 millones. ¿Esto que es? Esto es algo muy duro de admitir, desde luego nosotros no. Selección de accionistas, discrecional y a dedo. El 40% de la valoración a partir de la oferta económica, que es una oferta ficticia, porque el propio pliego de condiciones alerta que al final, más allá de la oferta que se plantee, el oferente o pujante tendrá que pagar lo que establezca el precio de la oferta pública de acciones. Es decir, una oferta ficticia con un 40% de la valoración.

Voy terminando. El 11% de la valoración la prima que se establezca sobre el valor en Bolsa, que este sí se paga. Un 40% valoración ficticia y un 11% por la prima que sí se paga. Un 20% de la valoración sobre la credibilidad del inversor. Algo tan subjetivo como la credibilidad del inversor. Blanco y en botella, quieren ustedes adjudicar Aena, los 48 aeropuertos de todos los españoles, por un precio de saldo y a dedo. Esto es absolutamente intolerable. Por eso nosotros vamos a hacer todo lo posible, apoyando esta proposición no de ley para evitar que sigan jugando con las cosas de comer, porque estas son las cosas de comer para la economía española, además de la garantía de un ejercicio fundamental como el derecho a la movilidad de ciudadanos españoles que viven en las islas, y están jugando con ellas. Con nosotros no cuenten para este viaje, sino que nos tendrán enfrente.

El señor **PRESIDENTE**: Finalmente, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el diputado don Andrés Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Estamos en un debate recurrente, lo tuvimos ayer y hoy lo hemos tenido dos veces. Como en todos los debates recurrentes como alguien tiene que decir cosas nuevas o algo que no hemos oído, tenemos que oír alguna de las tonterías que acabamos de escuchar como que esto es como las cosas de comer. Las cosas de comer son bastante más importantes y son las que hemos tenido que soportar con una crisis absolutamente inaceptable. Eso ha sido inaceptable y no las tonterías que en algunos casos hemos tenido que oír esta tarde. Hay diversas posturas sobre este tema y, sobre todo, que van cambiando a lo largo del tiempo. Porque los grupos parlamentarios no han mantenido, como sí ha hecho el Partido Popular, la misma postura desde el primer momento, cuando ha estado en la oposición y cuando han estado en el Gobierno. También lo tuvimos que decir ayer. Siempre hemos creído en la gestión en red y seguimos creyendo en ella. Hemos demostrado que puede funcionar y las críticas que se están recibiendo son muy tendenciosas y sectarias. Nos parece importante que ahora el grupo mayoritario de la oposición se haya dado cuenta de que lo bueno es el funcionamiento en red. No pensaba lo mismo en el año 2010, cuando fue el que aprobó y luego convalidó en el Congreso un real decreto ley en el que se hablaba de gestión individualizada. Para hablar de coherencia, de razones y de mantenimiento de las posturas hay que pensar, acordarse y tener memoria de lo que uno ha hecho en el pasado.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 629

17 de septiembre de 2014

Pág. 14

El Grupo Popular es el único que puede defender claramente cuáles son las posturas que está teniendo. Aquí hay cosas de las que no se quiere oír hablar. Hay cosas por las que se pasa por encima de ellas como si no existieran. Cuando se dice que con esta actuación se está garantizando por parte del Estado, no de cualquiera, sino del Estado, la cohesión y la movilidad. Eso que tanto le preocupa ahora al señor Simancas, pero que antes no le preocupaba, la garantía está en la ley. La garantía por el Estado habiendo aprobado un DORA, que antes no existía. Cuando se iba a enajenar de otra manera los aeropuertos sin red de Madrid y de Barcelona, no había ningún tipo de garantías. No existía un DORA que garantizara los precios máximos a pagar por cada usuario. No existía un DORA que garantizara la capacidad de las infraestructuras y la calidad de los servicios. Todo eso no existía. Ahora se critica, ¿por qué? El Estado está garantizando todas esas cuestiones. De la misma manera que se está garantizando la existencia y el mantenimiento de todos los aeropuertos. Se dice: Se tendrán que mantener todos los aeropuertos. Como toda norma obliga, solamente en casos muy justificados, con acuerdo del Consejo de Ministros, se podrá cerrar en alguna situación extrema. Naturalmente que hay que dejar siempre previstos los caminos, porque es un buen ordenamiento jurídico. Pero de ahí a que parezca que con la firma de un concejal de quinta se pueda cerrar un aeropuerto como ha querido manifestar el señor Simancas... **(La señora Sánchez Robles: Un concejal de quinta es tan digno como cualquier diputado. Perdóneme señor presidente).**

El señor **PRESIDENTE**: Doña Isabel, por favor.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Pues como un diputado de quinta, señora Sánchez Robles, como uno cualquiera. Un acuerdo del Consejo de Ministros se ha valorado aquí como cualquier cosa. Un acuerdo del Consejo de Ministros no es cualquier cosa. Es un acuerdo político de gran altura, no cualquier cosa. Señora Sánchez Robles, por mucho que usted se enfade. **(La señora Sánchez Robles pronuncia palabras que no se perciben)**. He puesto esta comparación por no poner otra de no querer comparar con ninguna otra profesión ni nada que pudiera ofender, señora Sánchez Robles. Insisto, que un acuerdo del Consejo de Ministros no es cualquier cosa para adoptar un acuerdo de esta naturaleza. Insisto y lo mantengo. Hay cosas que podrán decirse, pero no se pueden sostener. De la misma manera que no podemos ahora comparar el buen funcionamiento de Aena como justificación de una mala gestión. Será justo al contrario. Quiero recordar a todos los diputados de esta Comisión que es esa misma sociedad, esa misma Aena, en la que se va a mantener el 51% del capital público, la que va a seguir gestionando. La buena gestión que Aena está haciendo en la actualidad, bajo Gobierno del Partido Popular y no anteriormente, es la que va a seguir gestionando la red de aeropuertos españoles. ¿Dónde están los temores? ¿No es un oportunismo político estar debatiendo ayer y hoy estas cuestiones tanto en el Pleno como en la Comisión? Estamos ante una discusión absolutamente caprichosa.

Hay cuestiones que no puedo dejar de rebatir. Si hay cualquier atisbo de corrupción en esta privatización, al juzgado inmediatamente. Señor Llamazares, no puede decir aquí que privatización es igual a corrupción, porque entonces tendría que estar en la puerta del juzgado, no en otro sitio. Vamos a emplear los argumentos como los sabemos utilizar. Tampoco hay aquí ni ventas de saldo ni no saber valorar los precios. La T4 no le ha costado un euro a los españoles, supuso un endeudamiento de Aena que ahora con la gestión del Partido Popular está saliendo del mismo sin un euro de los presupuestos del Estado. También es demagógico decir que les está costando a los españoles. Cuando vemos que tenemos un DORA, que es el que va a controlar los precios, el que ya ha congelado las tarifas hasta el año 2025, el que garantiza cada quinquenio todas las condiciones de seguridad, de servicio y de calidad de las infraestructuras, cualquier crítica es caprichosa.

Acabo, señor presidente, con una referencia, porque se hizo ayer y se hace hoy, al informe de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia. Hay que leerse el informe del sector aeroportuario en España, situación actual y recomendaciones de liberalización, que no de privatización, de liberalización, insisto, en el cual no plantea ningún conflicto competencial. A nivel nacional y cumpliendo siempre la normativa comunitaria, la comisión es precisamente —y así lo va a ejercer— el organismo responsable de regular y supervisar el funcionamiento deficiente de los mercados y de la existencia de competencia efectiva. Es la comisión la que lo va a hacer, va a regular la eficiencia de los mercados y la existencia de competencia efectiva. Ningún temor en cuanto a eso, ni en cuanto a la actuación de la Comisión Europea, porque el vicepresidente de la Comisión Europea y comisario europeo de la Competencia en el mes de junio de este mismo año contestó a una pregunta que no ve problema, desde el punto de vista de las ayudas del Estado ni de llevar a cabo el proceso para el conjunto de la red, porque además son neutros

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 629

17 de septiembre de 2014

Pág. 15

en términos de propiedad y la ley europea se aplica tanto a las empresas públicas como a aquellas que tengan alguna participación privada. La directiva, señor Simancas, permite a los Estados que puedan crear una red de aeropuertos. Los Estados pueden tener una red de aeropuertos, es decir, un grupo de aeropuertos designados y gestionados por un único organismo. Modelo de Aena. Vamos a dejar ya de utilizar argumentos que no se sostienen ni con la legislación española ni con la europea para tratar de criticar una gestión impecable del Gobierno de España. **(Aplausos)**.

— RELATIVA A LA CREACIÓN DE UNA OFICINA DE COLABORACIÓN PÚBLICO-PRIVADA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ). (Número de expediente 161/002717).

El señor **PRESIDENTE**: Continuamos con el siguiente punto del orden del día, en este caso con la relativa a la creación de una oficina de colaboración público-privada. Es una iniciativa del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) y la va a defender el diputado don Pere Macias.

El señor **MACIAS I ARAU**: Esta iniciativa responde a una necesidad perentoria para el Estado español. La colaboración público-privada, como todos los diputados saben perfectamente, es una forma de cooperación entre administraciones públicas y el sector privado que tiene como objetivo prestar servicios en materia de infraestructuras y hacerlo en las mejores condiciones de eficiencia. La colaboración público-privada ha recibido un apoyo importante en muchos países de todo el mundo, especialmente positiva es la experiencia británica en la que hay una expresión que ha hecho fortuna *value for money* que equivale a decir que hay que intentar darle al dinero público el máximo rendimiento posible. Para cada proyecto concreto hace falta evaluar de forma lo más objetiva posible si es conveniente desarrollarlo a través de una gestión directa, desde la propia administración, o bien si es conveniente la participación privada, porque en el conjunto del periodo de inversión de operación el balance económico, no solamente del beneficio económico, sino también social, es favorable a los ciudadanos.

Esto que le estoy contando ha recibido por la Comisión Europea un apoyo importante. En una comunicación *ad hoc* del 2009 la Comisión Europea ha definido la colaboración público-privada como una solución innovadora en gestión y financiación que contribuye, en primer lugar, a facilitar la realización de proyectos de interés público; en segundo lugar, a compartir los riesgos financieros y reducir los costes de infraestructura y, en tercer lugar, a favorecer el desarrollo sostenible, la innovación, la investigación y el desarrollo mediante la competencia y los acuerdos con las empresas privadas. Como consecuencia del déficit de las administraciones públicas, de la disminución de los recursos presupuestarios y de los elevados costes financieros, las administraciones se enfrentan hoy día a nuevos retos para el desarrollo de infraestructuras. Por esto, la colaboración público-privada se presenta como una fórmula para garantizar la financiación, construcción y gestión de proyectos en un escenario de fuerte y, por desgracia, aún continuada consolidación fiscal.

La colaboración público-privada es cada vez más importante en España, pero en todos los países de nuestro entorno ha habido debates que intuían esto de forma muy correcta. Un elemento muy delicado de garantizar plenamente el interés público y a la vez para favorecer, repito, cuando es eficaz, la presencia de la empresa privada, muchos países europeos han creado organismos especiales, empezando por la propia Unión Europea, para poder estudiar, evaluar, crear doctrina, asesorar, porque como todos sabemos, no solamente tiene competencias en infraestructuras y servicios la Administración General del Estado, sino que también la tienen las comunidades autónomas y los entes locales. Hay multiplicidad, miles de organismos en España que pueden y que, de hecho, ejercen proyectos de colaboración público-privada, por ejemplo municipal o cierta etapa del Gobierno de la ciudad de Madrid. Muchas comunidades autónomas también han utilizado la colaboración público-privada. Sucede —y ha pasado— que al no existir este organismo sobre la colaboración público-privada se han cometido errores. Muchas administraciones han cometido errores. Empezando por la Administración General del Estado. El fracaso de las llamadas radiales tiene que ver con esto, con un mal procedimiento, unos malos pliegos, unas malas publicaciones, un mal seguimiento. Muchas comunidades autónomas y ayuntamientos han cometido errores en relación con el uso de la colaboración público-privada. Creyendo que es posible y bueno en ciertos casos utilizar las fórmulas de colaboración público-privada, viendo que en la mayoría de países europeos, Gran Bretaña, Francia, Alemania, etcétera, existen organismos cuyo cometido es controlar, vigilar, asesorar y, sobre todo, crear cultura sobre la colaboración público-privada y por contraste no existe en España, donde, repito, ha habido más fracasos en este sentido. Nos parece oportuno —vuelvo a leer— que instemos al

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 629

17 de septiembre de 2014

Pág. 16

Gobierno a crear la oficina de colaboración público-privada asignándole funciones de asesoramiento, mediación, arbitraje y salvaguarda de iniciativas de colaboración público-privada dentro de la Administración central y proceder al desarrollo legislativo necesario para la puesta en marcha de dicho organismo, de acuerdo con los planteamientos esgrimidos por la Unión Europea y el PPP expertise center, que es este organismo a nivel europeo.

Esta es una proposición no de ley de una lógica aplastante. Hemos tenido fracasos —los tenemos— y un día de estos vamos a tomar decisiones que van a costar al erario público muchos miles de millones. No adoptamos las soluciones que toman la mayoría de nuestros socios europeos. Uno no lo entiende. Hagámoslo cuanto antes. Me está pidiendo que se cree un nuevo organismo público y la buena de la CORA, este invento de hacer racional la Administración que pide que se supriman organismos. Estoy de acuerdo con esta voluntad. Sin embargo, el Estado el año pasado creó 48 nuevos organismos, a razón de uno por cada Consejo de Ministros. El año pasado —y este año no tengo la estadística, pero el ritmo es bastante bueno— se crearon organismos, algunos de los cuales no leo porque no quiero calentar el ambiente que ya se ha calentado bastante con los temas granadinos. Se argumenta que esto va a costar dinero. Más dinero van a costar las radiales de Madrid, muchísimo más dinero, unos 5.000 millones del erario público. Con un presupuesto de un millón de euros al año esto podría funcionar. Tenemos el presupuesto de unas radiales para hacer funcionar esta oficina durante 5.000 años. A veces los argumentos que se suelen dar para no estar de acuerdo con estas propuestas son de una simplicidad absolutamente insultante. Que quede reflejado en el «Diario de Sesiones» que si a uno no le da la gana esto, será porque no quiera, no porque no haya un conjunto de argumentos reales. Repito, este es un tema de mucho sentido común. Creemos en la colaboración público-privada. Hay fuerzas políticas que pueden no creer, lo respeto, pero como creemos queremos que se haga bien y por eso presentamos esta proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: Hay una enmienda del Grupo Parlamentario Socialista, que va a defender el diputado don Ramón Ruiz Llamas, a quien doy la palabra.

El señor **RUIZ LLAMAS**: Intervengo en nombre del Grupo Parlamentario Socialista en la defensa de la enmienda y del posicionamiento del grupo respecto a la proposición no de ley. Quería hacer una previa. La inversión en España es pública y su impacto en el producto interior bruto comenzó a compilarse desde el año 1960 y en cada crisis económica ha reflejado la serie histórica de contracción de la inversión. En estos momentos en los que el presidente del Gobierno, todo su Gobierno y el Partido Popular nos hablan cada día de la senda de la recuperación económica, del crecimiento y del empleo, voy a dar unos datos que no son míos, sino de organismos oficiales. En el primer trimestre de este año 2014 la inversión se desplomó hasta el 17,6 del producto interior bruto, que según datos del Banco de España es el porcentaje más bajo en cincuenta y cuatro años desde que se registran datos en nuestro país. El peor dato de la serie histórica en el momento en que el Gobierno del Partido Popular proclama que la economía crece como en ningún país europeo. Siempre se ha considerado que la inversión pública debería estar en torno al 3% del producto interior bruto. En este primer trimestre del 2014 también se nos dice que la inversión ha caído al 1,5 del producto interior bruto. La inversión pública en España desde que gobierna el Partido Popular, es decir, en estos casi tres años, en el año 2.011 la inversión fue de 9.002 millones de euros; en el año 2012, 6.250 millones y, en el año 2013, 5.247 millones, es decir, un 41,7% menos de inversión que en el año 2011 en plena crisis económica. Hasta el mes de julio de este año, último dato disponible en la Intervención General de la Administración del Estado, la caída es de menos un 6% en variación interanual. Ante este panorama desalentador la colaboración público-privada entre las administraciones y el sector privado puede ayudar al impulso de la inversión en el desarrollo de la modernización de infraestructuras estratégicas ante este frenazo tan importante de la inversión que merma nuestro crecimiento económico y el cumplimiento de objetivos en materia de desarrollo de infraestructuras prioritarias para nuestra competitividad. Ante estas restricciones, en el conjunto de la Unión Europea, en países de nuestro entorno, se ha experimentado esta fórmula. Es más, el 20 de diciembre de 2011 la Comisión Europea remitió al Parlamento una propuesta de directiva que, por cierto, decía que en junio de 2014 debería estar aprobada e incorporada al derecho interno europeo. Entre sus objetivos —que también han sido citados por el proponente— estaban los de estimular el impulso de proyectos de inversión entre los países miembros y contribuir al crecimiento, a la creación de empleo para alcanzar la estrategia europea 2020, dotando también de una mayor seguridad jurídica y fijando los términos a tener en cuenta en los contratos públicos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 629

17 de septiembre de 2014

Pág. 17

La colaboración público-privada, por tanto —el Gobierno socialista lo intentó en el año 2010 cuando los mercados estaban cerrados; fue un plan para llevar adelante una serie de proyectos—, es un instrumento de coordinación de iniciativas, de transmisión y unificación de criterios y, en definitiva, de sinergias que pueden contribuir a realizar estos proyectos estratégicos en el marco de unas infraestructuras indispensables para la modernización de nuestra economía y, al mismo tiempo, para el crecimiento económico. Sobre esta cuestión se han celebrado muchísimas jornadas, la última el año pasado, en las que hubo una alta participación de representantes de oficinas de otros países como Canadá, Francia, Portugal, Reino Unido, altos cargos del Gobierno de España y del Banco Europeo de Inversiones, con el fin de exponer sus experiencias y la utilidad en nuestro país. Votaremos a favor de la creación de esa oficina, pero hemos presentado una enmienda de adición al punto 2, en la que ponemos el énfasis —me parece importante— en el trabajo y en los objetivos de la puesta en marcha de dicha oficina con plenas garantías de transparencia, calidad de los servicios y preeminencia, sobre todo, del interés general.

No deberíamos dejar de lado que todos hemos cometido errores —y remarco lo de todos— en algunos de los proyectos de inversión y de concesión acometidos en los últimos años por sobrecostes, imprevistos debido a expropiaciones, disminuciones de demanda respecto a las previsiones iniciales, etcétera, así como bajas temerarias. Sobre todo, señorías, diría que se ha creado una desconfianza entre los ciudadanos a los que deberíamos dar la seguridad de que esta colaboración público-privada en materia de inversiones servirá para generar esas sinergias y priorizar aquellas inversiones que sean absolutamente necesarias para el interés general y que propicien la cohesión territorial y social. Hasta ahora, cuando las concesiones han tenido un alto nivel de rentabilidad, los importantes beneficios han sido para el sector privado, pero cuando por diversos motivos han tenido más dificultades en su cuenta de resultados, las pérdidas —como ha dicho antes mi compañero el señor Simancas— se han socializado y las han acabado pagando los ciudadanos de su bolsillo.

Señorías, nosotros apoyaremos la creación de esta oficina con la convicción de que es un instrumento de inversión necesario en el contexto actual, que nos ayudará a superar las limitaciones presupuestarias sin computar como déficit público, cumpliendo las reglas de estabilidad y de control del déficit público.

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

El señor **LLAMAZARES TRIGO**: Mi grupo parlamentario, evidentemente, no es partidario de esto, no es de esa cofradía. Por tanto, no votaremos favorablemente esa iniciativa.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra doña Concepción Veray.

La señora **VERAY CAMA**: Mi grupo parlamentario —lo digo al principio y así se quedan tranquilos todos ustedes— no va a dar su apoyo a esta iniciativa. No lo va a hacer no porque no crea en la colaboración público-privada, que cree y mucho, y lo está demostrando desde el primer día que volvió a estar a la cabeza del Gobierno de España, sino porque no piensa que esta oficina sea lo que se necesita para que mejore la colaboración público-privada. Durante mi intervención voy intentar explicar nuestra posición. Quiero puntualizar dos cosas en relación con lo que decía el portavoz del PSOE que ha intervenido en este punto del orden del día. En primer lugar, la oficina que hoy se plantea crear no es un instrumento de financiación, de colaboración público-privada. No podemos confundir lo que es en sí la colaboración público-privada que se está llevando a cabo de manera exitosa en España desde hace muchísimos años, porque no es una cosa nueva, sobre todo en infraestructuras, en transportes, en sanidad pública, en educación, en energía. Tampoco creo que sea justo que en su intervención, aparte de atacar al Gobierno actual del Partido Popular, no haya recordado en ningún momento que si ha bajado la inversión, con los números con los que él ha ilustrado a los diputados de esta Comisión, ha sido porque cuando la ministra Ana Pastor cogió las riendas del Ministerio de Fomento, este tenía una deuda de más de 40.000 millones de euros. Por tanto, algo tendrá que ver esta deuda con que la inversión que nos hubiera gustado hacer no haya sido la que se ha hecho a lo largo de estos dos años y medio que llevamos a la cabeza del Gobierno de España.

Vuelvo a la colaboración público-privada, que es lo que nos ocupa en este momento y el objeto de la PNL que nos ha presentado Convergència i Unió. El señor Macias sabe perfectamente que el Partido Popular en España, pero también en Cataluña, es un gran defensor de la colaboración público-privada. De hecho, en estos momentos, si en Cataluña y en Girona, en mi provincia, podemos afrontar un proyecto

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 629

17 de septiembre de 2014

Pág. 18

tan importante como es la mejora y el desdoblamiento de la N-II, ha sido porque desde el primer día la ministra Ana Pastor se puso a trabajar para conseguir inversión privada con el fin de que esta infraestructura pudiera salir adelante. Por tanto, ejemplos tenemos y muchos. Habla mucho de lo positivo de la colaboración público-privada en su exposición de motivos. Lo compartimos y no voy insistir más. Luego nos habla de carencias, pero no nos cuenta cuáles son las que Convergència i Unió cree que tiene esta colaboración. En su intervención, que he seguido atentamente —pensaba que ahí arrojaría luz sobre estas carencias—, de lo único que nos ha hablado ha sido de las radiales de Madrid, que creo que no son un error ni de ayer ni de anteayer, sino que viene de antaño. Podemos estar más o menos de acuerdo en que se tenían que haber hecho de otra manera, pero eso no justifica, ni mucho menos, la creación de una oficina.

Hablaba de creación de organismos por parte del Consejo de Ministros. Yo no voy a poner en duda los números que el señor Macias ha dado porque no los tengo, pero sí voy a poner en duda que la efectividad del organismo que él pretende que se cree hoy sea la misma que la de los 48 organismos que se crearon el año pasado. Se pueden crear organismos si son necesarios, si hacen falta, pero lo que no puede ser es que se diga que para trabajar en favor de la colaboración público-privada hay que basarlo todo en la creación de una oficina. El Ministerio de Fomento trabaja cada día en la mejora de la colaboración público-privada a través de Seittsa y se valoran y se estudian los proyectos que pueden tener dicha colaboración. Seittsa da apoyo a algunos Gobiernos regionales en relación con la colaboración público-privada que se está gestionando en las comunidades autónomas. Por tanto, no nos negamos a mejorar los mecanismos de colaboración público-privada —si se tienen que mejorar en algo hay que hacerlo—, pero no creemos que la panacea, la solución a todos los problemas de colaboración público-privada que nos podemos encontrar y que vienen de años atrás pase por la creación de una oficina. Creemos que es mucho más importante que cada ministerio que haga colaboración público-privada, porque no la hace solo Fomento, evalúe sus propios proyectos y que entre todos intentemos mejorar. Pensamos que para esto no hace falta una oficina y por eso no daremos apoyo a esta proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Macias para aceptar o rechazar la enmienda.

El señor **MACIAS I ARAU**: Es evidente que acepto la enmienda del Grupo Socialista.

— PARA EL IMPULSO DE LA CONECTIVIDAD INTERNACIONAL DEL ARCHIPIÉLAGO CANARIO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/002742).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto quinto del orden del día, proposición no de ley para el impulso de la conectividad internacional del archipiélago canario, presentada por el Grupo Popular.

Para su defensa, tiene la palabra don Ernesto Aguiar.

El señor **AGUIAR RODRÍGUEZ**: Quiero comenzar mi intervención destacando el papel fundamental que juega el transporte aéreo en la conectividad de los países. Este transporte favorece la circulación de pasajeros y mercancías e incluso impulsa el desarrollo económico y social de los territorios, máxime cuando hablamos de un archipiélago como el de las islas Canarias, que es el que nos ocupa en la tarde de hoy.

Señorías, todos conocemos que dentro del régimen de libre competencia y economía del mercado en el que las compañías aéreas prestan sus servicios, es a la Administración del Estado a la que le corresponde, en el ámbito de sus competencias, favorecer conexiones aéreas. Si bien las aerolíneas del espacio económico europeo pueden prestar libremente sus servicios dentro de dicho ámbito geográfico, sabemos que no es así cuando se trata de conexiones desde aeropuertos europeos con otras naciones. En este caso, estas conexiones vienen reguladas por lo establecido en los acuerdos que firman entre sí los Estados, así como por las concesiones de los derechos de tráfico soberanos de dichos Estados. Entre estos derechos se encuentra el conocido como de quinta libertad.

Quiero destacar la creciente importancia que las conexiones con países no comunitarios suponen para el transporte aéreo español. Sirvan de ejemplo estos datos. En el año 2013, el número de pasajeros transportados entre España y países no europeos ascendió a 25,3 millones, frente a los 24,2 millones del año anterior, lo que supone un incremento del 4,6%. Este incremento es más significativo en el caso de Canarias, puesto que el número de pasajeros entre el archipiélago y países no comunitarios aumentó un 17,5% entre los años 2012 y 2013. En 2013 fueron más de 2 millones de pasajeros los que partieron

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 629

17 de septiembre de 2014

Pág. 19

desde Canarias con destino fuera de la Unión Europea, lo que supone un factor muy relevante para el desarrollo y conectividad de las islas Canarias.

El Grupo Parlamentario Popular ha presentado esta proposición no de ley porque somos conscientes de la creciente importancia de estas conexiones aéreas con Estados no comunitarios. Creemos que se debe permitir el empleo de la quinta libertad a la que antes me refería. Desde el propio Ministerio de Fomento, conscientes de ello, se están desarrollando los marcos que favorecen los vuelos desde dichos Estados hacia los aeropuertos del archipiélago canario. Con esta iniciativa queremos instar al Gobierno, en primer lugar, a impulsar la conectividad internacional del archipiélago canario, empleando la quinta libertad, siempre que los proyectos operativos presentados por las compañías aéreas de terceros países sean viables, sostenibles y beneficiosos para el desarrollo económico y social de la región. En segundo lugar, a promover la consecución de acuerdos bilaterales de transporte aéreo entre España y terceros Estados en los que, en base al principio de reciprocidad, se favorezca la operativa de vuelos desde esos Estados hacia los aeropuertos del archipiélago. Este punto nos parece muy importante porque no hay ninguna ley ni ninguna norma que impida, límite o dificulte el ejercicio de la quinta libertad, que se basa exclusivamente en tratados internacionales. Por eso hacemos especial hincapié en instar al Gobierno a que promueva la consecución de acuerdos bilaterales de transporte aéreo. Todo esto requiere, además, señorías, una estrecha y continua colaboración con las administraciones, tanto autonómicas como locales, así como con los agentes sociales y económicos. Por ello, en el punto tercero de nuestra iniciativa instamos al Gobierno a colaborar activamente con las autoridades regionales y locales, así como con los agentes económicos y sociales de la región, para conseguir un mayor desarrollo y competitividad internacional de los aeropuertos canarios. Para facilitar esta colaboración, el Gobierno ha aprobado la regulación de los comités coordinadores aeroportuarios como órganos de ámbito regional, desde donde puede canalizarse la participación de las distintas administraciones y agentes económicos en las decisiones relacionadas con el desarrollo aeroportuario. Concretamente, el pasado 12 marzo se constituyó el Comité de coordinación aeroportuaria de Canarias. Por tanto, señorías, el Gobierno ya se ha dotado del órgano necesario para canalizar estas iniciativas.

Para finalizar, quiero dejar claro que tanto el presidente del Gobierno de España como la ministra de Fomento y el ministro de Industria, Energía y Turismo apoyan y quieren que se impulse el ejercicio de la quinta libertad. Como dije al principio de mi intervención, no existe ninguna ley que impida, límite o dificulte el ejercicio de la quinta libertad, como tampoco existe ninguna ley que obligue a imponerla. El único camino que nos queda para impulsar la quinta libertad en Canarias son las medidas propuestas en esta iniciativa parlamentaria, que pasan por que las compañías aéreas presenten proyectos viables, sostenibles y beneficiosos para nuestro desarrollo económico, y por la consecución de acuerdos o tratados entre países, cumpliendo el principio de reciprocidad y siempre con la participación de todas las administraciones y agentes implicados.

Por estas razones, el Grupo Parlamentario Popular pide a los grupos de esta Cámara que apoyan esta iniciativa que servirá para impulsar la conectividad internacional del archipiélago canario, con lo que al mismo tiempo se impulsará el desarrollo económico y social de nuestro territorio.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra don Pedro Quevedo.

El señor **QUEVEDO ITURBE**: Quién me iba a decir que iba a escuchar al Grupo Popular hablar de algo que es una de las obsesiones de los nacionalistas canarios, que es el desarrollo del derecho de quinta libertad en Canarias. Es muy llamativo, porque estaba repasando lo que le ocurrió a mi compañera Ana Oramas —como saben, milita en un partido político distinto, pero comparto con ella la misma posición en la defensa de los intereses estratégicos de Canarias, como pensamos que es este—, y vaya leña le dieron desde su partido porque hablaba de la necesidad de desarrollar la quinta libertad. Usted ha señalado algo que es evidente: eso ya existía, pero lo que hay que hacer es impulsarlo.

Tengo que manifestar que, estando asombrado por su exposición, por una vez vamos a votar a favor de su proposición no de ley. Pero tenemos que señalar algunas cuestiones que nos parecen muy relevantes. Creo que probablemente se entenderá por qué algunos diputados, en este caso yo, y mucha gente en Canarias dudan de este tipo de acuerdos, puesto que ha habido numerosísimas oportunidades de hacer las cosas en tiempo y forma y hemos llegado donde hemos llegado. Tengo que recordarle que el presidente del Gobierno, don Mariano Rajoy, en el discurso de investidura dijo textualmente: Vamos a plantear la quinta libertad del transporte aéreo europeo para Canarias para que cualquier aeronave comercial que sobrevuele las islas pueda aterrizar y despegar para recoger y dejar pasaje —supongo que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 629

17 de septiembre de 2014

Pág. 20

también mercancías—. Creo que es una reivindicación muy sentida por los canarios. Hay que recordar la fecha del debate de investidura y sabemos que lo dijo porque fue una de las cuestiones que los nacionalistas canarios pusimos sobre la mesa para decidir nuestro voto, que fue de abstención. En aquella ocasión, el señor Rajoy nos dijo tantas cosas favorables que nos tuvimos que abstener; otra cosa es que posteriormente nos hayamos arrepentido bastante.

También tengo que decirle que esto es muy positivo, pero las proposiciones no de ley después dependen de la voluntad política y de las ganas de hacer las cosas. Pese a estas promesas, ha existido la posibilidad de desarrollar algún tipo de actividad vinculada a la quinta libertad, como el caso que se les comentó en su día, en noviembre de 2013, cuando la compañía Ceiba Intercontinental planteó realizar operaciones aéreas ejerciendo el derecho de quinta libertad y no fue autorizada por la Dirección General de Aviación Civil. Esto nos hace sospechar, pero ojalá haya habido un cambio de actitud. Le podría poner unos cuantos ejemplos más que demuestran que, por mucho que todo el mundo esté de acuerdo en hacer las cosas, la quinta libertad no ha sido una realidad.

Tengo que confesar que tengo una sospecha, aunque confío en estar equivocado —disculpe, señor presidente, porque creo que he alargado un poco mi intervención—. Es extremadamente llamativo que este asunto se esté planteando después de habernos dado el disgusto mortal de la privatización de Aena, que ya se ha discutido aquí en un punto anterior. Es un asunto de una gravedad extraordinaria que nos hace pensar que a lo mejor alguien está tratando de endulzar una decisión que es muy perjudicial para los intereses estratégicos de Canarias, y no solo de Canarias. Confío en que nos estemos equivocando.

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

El señor **MACIAS I ARAU**: Saben que en temas territoriales que competen a ámbitos que están fuera de nuestra acción política mi grupo no suele intervenir por lógico respeto ciudadano. Sin embargo, esta proposición no de ley resulta especialmente interesante. Me permitirá el señor presidente, abusando un poco de la paciencia de las señoras y señores diputados, que lea el contenido literal de la proposición. Dice: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno, en primer lugar, a impulsar la conectividad internacional del archipiélago canario, empleando la quinta libertad cuando los proyectos operativos presentados por las compañías aéreas de terceros países sean viables, sostenibles y beneficiosos para el desarrollo económico y social de la región. En segundo lugar, a promover la consecución de acuerdos bilaterales de transporte aéreo entre España y terceros Estados en los que, en base al principio de reciprocidad, se favorezca la operativa de vuelos desde esos Estados hacia los aeropuertos del archipiélago. En tercer lugar, a colaborar activamente con las autoridades regionales y locales, así como con los agentes económicos y sociales de la región, para conseguir un mayor desarrollo y competitividad internacional de los aeropuertos canarios.

Quisiera felicitar al diputado del Grupo Popular que ha presentado esta iniciativa, porque creo que está bien, aunque francamente, yo no hubiera condicionado tanto la quinta libertad a que sean los proyectos viables, sostenibles y beneficiosos. Siempre hay un riesgo importante en toda nueva operativa y, por tanto, si esto se utiliza como excusa para no dar quintas libertades, ponerlo de esta manera no solo no sería beneficioso, sino que incluso sería perjudicial. Comprendo la buena voluntad del diputado y repito que le felicito. Nosotros vamos a apoyar esta iniciativa como muestra de solidaridad.

Me permitirán, porque lo voy a hacer desde la amistad y desde la bonhomía, que invite a las señoras diputadas del Partido Popular de Cataluña presentes en esta Comisión a que hagan allí algo parecido, porque también nos interesa la quinta libertad. Espero que de aquí a unos días en esta Comisión podamos leer que donde pone Canarias se ha puesto Cataluña, porque ciertamente es interesante. Felicitaré con sumo gusto y placer a las señoras diputadas del Partido Popular de Cataluña.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo de La Izquierda Plural, tiene la palabra el señor Llamazares.

El señor **LLAMAZARES TRIGO**: Intervengo únicamente, señor presidente, para decir que votaremos favorablemente la iniciativa.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra don Sebastián Franquis.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 629

17 de septiembre de 2014

Pág. 21

El señor **FRANQUIS VERA**: La verdad es que nos sorprende la iniciativa del Grupo Popular. Es la cuarta o la quinta vez en esta legislatura que discutimos en esta Cámara este tipo de iniciativa; lo hemos discutido en la Comisión de Asuntos Exteriores, es la segunda vez que lo discutimos en la Comisión de Fomento —en dichas ocasiones el voto sido prácticamente unánime, habiendo una sola abstención—, y lo discutimos en el Pleno. Curiosamente, el único grupo que votó en contra de la toma en consideración de la proposición de ley de Coalición Canaria fue precisamente el Grupo Popular. Ahora nos presentan ustedes esta PNL que, permítanme que se lo diga, suena más a llenar cupos para incluir PNL en esta Comisión que a que ustedes estén de acuerdo, a que haya una verdadera voluntad política para conceder la quinta libertad.

Hace un momento el portavoz parlamentario de Nueva Canarias ha citado unas declaraciones del presidente del Gobierno, nada menos que en el discurso de investidura, por las que se comprometía a impulsar la quinta libertad en Canarias. Pero es que el 4 de diciembre de 2011, el señor Soria dijo textualmente: Lo importante es conseguir la quinta libertad para los aeropuertos de Canarias; es decir, que no exista la restricción que hoy existe. Los aeropuertos canarios son distintos a los demás, aquí no hay trenes de alta velocidad, no hay grandes autopistas continentales y, por tanto, en Canarias los aeropuertos no pueden ser entes para ganar dinero, sino para prestar servicios. Siguió diciendo el señor Soria que las tasas aéreas deben ser para que se puedan mantener los servicios, no para ganar dinero; por tanto, el nivel de tasas tiene que ser lo suficientemente bajo para que los aeropuertos no sean una traba para implantar la quinta libertad. Lo importante para Canarias en el terreno del transporte aéreo es conseguir la quinta libertad del aire, y a esto no se puede añadir ni un argumento más. Estamos hablando de diciembre del año 2011, han pasado tres años. Pero es que, además, en enero de 2012, siendo ya ministro de Industria, Energía y Turismo, en una reunión con el presidente del Gobierno de Canarias anunció que iba a hacer que de manera inminente se implantara en Canarias la llamada quinta libertad que flexibilizaría aún más la utilización de los aeropuertos de Canarias por parte de las compañías aéreas. La propia ministra de Fomento, en junio de 2012, cuatro meses después, dijo en Canarias que era partidaria de la quinta libertad en el archipiélago y que en pocos días anunciaría una buena noticia. Eso fue en junio del año 2012 y todavía estamos esperando esa buena noticia. Lo que conocemos de la ministra de Fomento son los recortes en carreteras, en viviendas, en infraestructuras y la imposición del certificado de residencia. Eso es lo que conocemos en Canarias del Ministerio de Fomento. Que vengan ustedes ahora, tres años después, a un año de acabar la legislatura, volviendo a insistir en que quieren promover, impulsar y estudiar la quinta libertad en Canarias suena a tomadura de pelo. ¿Es que les parece poco la declaración del presidente del Gobierno en el discurso de investidura? ¿Es que les parecen poco las reiteradas declaraciones del ministro de Industria, Energía y Turismo, que además es canario, insistiendo en la quinta libertad para Canarias? ¿Es que les parecen poco las declaraciones de la ministra? Y vienen ahora a presentar esta iniciativa, que les quiero recordar que está registrada en el mes de abril de este año, justo al día siguiente de que ustedes votaran en el Pleno en contra de la toma en consideración de la proposición de ley de Coalición Canaria; es decir, votaron en contra de estudiar la implantación en Canarias de la quinta libertad. ¿Qué persiguen con esto, insistir al Gobierno en que lo estudie y que lo promueva? Si ustedes hubieran dedicado cinco minutos de su tiempo, solo cinco minutos, a implantar la quinta libertad en Canarias en vez de dedicarse exclusivamente a privatizar Aena, hoy tendríamos en Canarias la quinta libertad aérea.

Ustedes han seguido una hoja de ruta muy clara, la que desgraciadamente han seguido siempre cuando han llegado al Gobierno. Desde el año 1996 hasta la fecha, en España se han privatizado, parcial o totalmente, 62 empresas públicas, de las que 52 se privatizaron en la época del Partido Popular. Desde que están en el Gobierno han privatizado el 83,87% de las empresas públicas. Lo que quieren hacer con Aena no es ninguna casualidad. Quieren hacer con Aena lo que hicieron con Telefónica, Argentaria, Repsol, Endesa y Gas Natural, así como con tantas otras empresas, insisto, hasta 52. Para Canarias los aeropuertos son muy importantes y no estamos dispuestos a que se haga negocio con ellos, porque son fundamentales para el desarrollo de nuestra comunidad autónoma.

Lógicamente no hemos presentado ninguna enmienda porque estamos de acuerdo con esto, pero les pido que no sigan tomando el pelo a los canarios. Esta Cámara no puede seguir instando al Gobierno a que promueva, estudie e impulse, lo que hay que hacer es exigirselo, porque son sus compromisos electorales, en Canarias y en el Parlamento español. En la legislatura anterior, a finales del año 2010, presentaron ustedes una PNL en el Parlamento de Canarias planteando que se impulsara la quinta libertad del aire en Canarias. ¿Qué ha ocurrido tres años después? Absolutamente nada. Por eso no entiendo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 629

17 de septiembre de 2014

Pág. 22

la PNL que presentan ustedes hoy. ¿Para qué lo hacen? ¿Para conseguir un titular en un medio de comunicación el día de mañana? ¿Para eso? Lo que necesitamos es que se recojan los acuerdos del Gobierno y no pronunciamientos que solo tienen el efecto que tienen. Insisto en que en esta Cámara, por una u otra razón, se ha discutido cinco veces esta iniciativa. ¿Cuál ha sido el resultado? El que ustedes conocen: absolutamente ninguno. ¿Saben por qué? Porque no tienen la voluntad política de implantar la quinta libertad aérea en Canarias.

— RELATIVA AL PROYECTO DE APEADERO RENFE E INTERCAMBIADOR FERROVIARIO EN EL BARRIO DE RIBERAS DE LOYOLA, EN SAN SEBASTIÁN. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/002752).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al sexto punto del orden del día, proposición no de ley relativa al proyecto de apeadero Renfe e intercambiador ferroviario en el barrio de Riberas de Loyola, en San Sebastián, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista.

Para su defensa, tiene la palabra don Odón Elorza.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: Señorías, se trata de agilizar un proyecto importante para el conjunto del territorio de Gipuzkoa, un proyecto que consiste en la creación de una estación-apeadero muy sencilla de construir y que actuará como intercambiador ferroviario en un punto de la ciudad de San Sebastián en el que se cruzan las redes de Renfe cercanías y el ferrocarril denominado Topo de Euskotren, del Gobierno vasco. El cruce de ambos trenes en ese punto, en el barrio de Riberas de Loyola, serviría de intercambiador entre las dos redes y permitiría que los viajeros llegaran a su destino con mayor facilidad, utilizando ambas redes e intercambiando los trenes en ese punto, para acceder a servicios tan importantes para el conjunto del territorio como la ciudad hospitalaria público-privada o la zona deportiva de Anoeta, a la que cada semana van miles de personas no solamente por razones deportivas, sino también comerciales. Asimismo, la estación-apeadero daría servicio a un nuevo barrio —estamos hablando de 25.000 nuevos habitantes—. Las ratios de interés y explotación comercial constan en los estudios previos realizados por Renfe en Gipuzkoa hace ya años, porque me estoy remitiendo a los años 2006-2007, que es cuando se inicia este proyecto.

Como dice el texto de la PNL, el 14 de marzo de 2008 se firma un acuerdo entre el conjunto de las administraciones interesadas: el Ayuntamiento de San Sebastián, como promotor, el Gobierno vasco, ADIF y la Diputación Foral de Gipuzkoa, que participa por una serie de consideraciones menores. Se llega a un acuerdo para que todas las partes activen los trabajos, residéndolos fundamentalmente en ADIF, que es quien tiene el mayor potencial técnico y la mayor responsabilidad, ya que es en sus líneas de cercanías donde el efecto es mayor. Además, se acuerda que el ayuntamiento aporte un proyecto básico —no llega a ser básico, pero casi— elaborado por la ingeniería Ikaur, proyecto que se entrega en el año 2008. Ese apeadero-estación de Renfe cercanías estaría en una trinchera ferroviaria que divide en dos un barrio y corta en dos un parque denominado Jardín de la Memoria, dedicado a las víctimas del terrorismo —la verdad es que todo se junta—. Ese efecto trinchera se vería resuelto en parte por esa estación-apeadero, de modo que la operación es de un indudable interés social. Por los datos que tengo aquí mismo del proyecto básico elaborado en su día, no tiene un elevado coste. Es evidente que desde entonces hasta ahora tendrían que haberse desarrollado las negociaciones con el Gobierno vasco para definir las características técnicas de esa estación-apeadero de bajo coste. En realidad son dos andenes, comunicaciones, dos o tres máquinas y los accesos mecánicos. No hablamos de la construcción de una gran estructura, porque la trinchera está ya hecha y sobre ella hay que actuar con la accesibilidad y un punto de entrada y salida. Ha pasado el tiempo. Me consta que el nuevo Gobierno, el Ministerio de Fomento, no ha hecho nada. Estamos hablando de un proyecto que favorece la movilidad sostenible, el transporte público ferroviario proporcionado por Renfe cercanías en apoyo de Euskotren y viceversa. Hay un gran interés en la ciudad por esta intervención. Sinceramente, no se entendería que el Ministerio de Fomento no avanzara sobre la base de esta proposición o de otras. Lo que no tiene sentido, perdónenme —lo siento por el diputado que seguramente va a intervenir y al que respeto profundamente—, es la enmienda que ha presentado el Grupo Popular, que es una enmienda para salir al paso. Está entre una broma de mal gusto y una pequeña burla y así se lo van a tomar en el conjunto de Gipuzkoa cuando tengan conocimiento de la misma y del resultado de esta votación. La enmienda del Grupo Popular propone continuar el proceso de colaboración para definir... No sigo porque ya está todo dicho. Se intenta

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 629

17 de septiembre de 2014

Pág. 23

ganar más y más tiempo y no acometer un objetivo que tiene una gran rentabilidad social y comercial, por la inversión que supone y por el volumen que tiene.

Para que vean que no todo es gasto y gasto, acabaré diciéndoles que en la ciudad de San Sebastián, de la que en su día fui alcalde —por lo que conozco bien esta cuestión—, ADIF, anteriormente, en tiempos del Gobierno del Partido Socialista, y en la actualidad, con el Gobierno del Partido Popular, ha tenido una serie de ahorros importantes. En estos cinco o seis años se han eliminado, en la pasante ferroviaria Astigarraga-Irún, que no sabemos cuándo se hará, 20 kilómetros de doble vía, con todo lo que ello supone. Se han eliminado como inversión, porque no eran una gran prioridad. Recientemente se ha eliminado una estación de gran importancia en el término de Astigarraga, con una reducción de inversión importante. Se ha eliminado también la penetración en dos vías propias con túnel y un nuevo puente sobre el río Urumea para penetrar en alta velocidad hasta la ciudad de San Sebastián y a cambio se van a utilizar las vías convencionales con un tercer hilo. Asimismo, como algunos de ustedes sabrán, se ha modificado el proyecto de reforma de la estación de Atocha-Renfe para la llegada del AVE, cuando Dios y ustedes quieran, con un proyecto muy sencillo, como sabe bien el ministerio. Somos razonables y no podemos ni vamos a protestar por todo ello, porque el ministerio tiene necesidades sociales mucho más importantes que esas que he citado; en cambio esta, que se refiere a la movilidad de la ciudadanía en cercanías de Renfe y de Euskotren y al intercambiador es realmente importante y necesaria.

Por último, no deja de ser una paradoja que en este ámbito del territorio hace exactamente dos años el Partido Popular quisiera forzar al Gobierno vasco y a la diputación y al Gobierno central a una fuerte inversión por un acuerdo que tenían con el alcalde de Bildu en San Sebastián —son palabras mayores, un acuerdo PP-Bildu en San Sebastián hace dos años y medio— para ubicar en un punto próximo a este una estación intermodal de autobuses en un sitio disparatado. Valga el ejemplo de esta situación un tanto ridícula y absurda, ahora que tanto se habla de estas cosas, para significar que el Partido Popular no puso su interés y su esfuerzo, estando en el Gobierno español, en esta actuación ferroviaria y en cambio la puso, de la mano de Bildu, cosa un tanto extraña, en una estación intermodal de autobuses que al final se ha ejecutado en el sitio donde había determinado el Gobierno municipal anterior, que es precisamente pegada a la estación ferroviaria de Atocha y no a 3 kilómetros, donde PP-Bildu pretendían. Es una anécdota que indica que un poco de racionalidad en estas materias es conveniente. Espero que a última hora el diputado por Gipuzkoa del Partido Popular cambie de opinión y apoye, saltándose la disciplina, esta PNL.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el diputado don José Eugenio Azpiroz, para defender su enmienda.

El señor **AZPIROZ VILLAR**: Casi empezaré por el final de la intervención de una persona a la cual respeto, que es el diputado socialista interviniente, el señor Elorza, alcalde de San Sebastián durante muchos años y perfecto conocedor, como acaba de acreditar aquí con su intervención, de las cuestiones que se suscitan en el territorio. Me hubiera gustado más que hubiera concluido su intervención diciendo: ¡Qué bien que el Gobierno Popular ha cambiado de criterio y se ha avenido a ubicar la estación de autobuses donde el PSOE la postulaba!, pero no ha querido decir eso, sino lo contrario. En política se pueden ver las cosas como se quiera y en este caso una consideración objetiva debería haber llegado a este fin, sin perjuicio —y no me voy a meter en esta materia, porque es propio de mis compañeros del ayuntamiento, de los municipios— de coincidir o no con el partido político que sea, si entienden que el lugar idóneo es el que era, aunque con posterioridad eso se haya cambiado, cosa que debería satisfacer al señor alcalde de San Sebastián. Lamentablemente, no ha sido así y créame que lo siento, porque cuando se le da la razón tampoco se queda contento.

Como dice usted, en el año 2008 se llegó a un acuerdo entre el Ministerio de Fomento, ADIF, el Gobierno vasco, la Diputación Foral de Gipuzkoa y el Ayuntamiento de San Sebastián, que acordaron en Madrid, en concreto el 14 de marzo, la impulsión del futuro intercambiador ferroviario de Riberas de Loiola en la estación-apeadero que conectara las redes de Euskotren, del Gobierno vasco, y las de Renfe, del Ministerio de Fomento. De todas formas, la cuestión no debe ser tan baladí cuando desde entonces —usted se ha retrotraído hasta 2006— hasta que el Gobierno del Partido Popular tuvo responsabilidades como tal, finales de 2011, transcurrieron casi cuatro años desde el año 2008 y seis desde 2006. Quiero recordar que el Gobierno socialista era el Gobierno de la nación, que el Gobierno de la comunidad autónoma era también socialista y que usted tenía el honor de presidir el Gobierno del Ayuntamiento de San Sebastián y de ser el alcalde de todos los donostiarra. ¿Qué ocurrió? ¿Que entonces era muy difícil

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 629

17 de septiembre de 2014

Pág. 24

y no se podía llevar a cabo? Y si era fácil, ¿por qué no lo hicieron? Hubo tiempo suficiente. La cuestión tiene sus complejidades. ¿Por qué? Porque ADIF no es el único elemento activo que interviene en esta cuestión; en esta cuestión hay una institución relevante, que es titular de la competencia que afecta a otra de las líneas ferroviarias, que es Euskotren. Deseo igual que usted que esto se solucione pronto y que se lleve a efecto, porque me parece de interés social para los donostiarras y para la mayoría de los guipuzcoanos. Por tanto, en el fondo —no le voy a negar la mayor— compartimos esto, lo que pasa es que exige un proceso negociador, respeto a las competencias y tener la financiación debida para llevarlo a efecto. Aquí se dice que no es caro, pero ¿cuánto es? No cuesta mucho, pero ¿cuánto es? A mí me gustaría que se hubiera hecho ya y ojalá se haga muy prontito, pero no estamos hablando de unos presupuestos, no solo los del Estado sino también los del Gobierno vasco, que estén en la situación más favorable que uno se pueda imaginar. Por tanto, no le discuto el fondo de la cuestión. De hecho, el Grupo Popular en el Ayuntamiento de San Sebastián se ha pronunciado en términos si no idénticos sí muy parecidos a los que usted ha expuesto hoy aquí. Lo que le planteo es que reconsidere la situación. El pasado 16 de enero de este año se constituyó una comisión interinstitucional para el acceso de la alta velocidad a San Sebastián, formada por el Ayuntamiento de San Sebastián, el departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno vasco y el Ministerio de Fomento, que también es el ámbito adecuado para la consideración de todas las cuestiones que acaba de aportar usted, todo ello dentro de las actuaciones contenidas en el Plan de infraestructuras, transportes y vivienda, el Pitvi, para el periodo 2014-2024. Por eso no hemos querido decir que no a la iniciativa socialista, lo que hemos querido es ser pragmáticos. Le aseguro que estaré codo con codo con usted para requerir, instar, impulsar y dar la tabarra a fin de que esto se haga cuanto antes y las administraciones implicadas —que como le digo no son solamente ADIF y el Ministerio de Fomento, sino también el Gobierno vasco, con la colaboración necesaria y el interés legítimo del Ayuntamiento de San Sebastián— se pongan de acuerdo. Esa ha sido la razón por la que hemos elaborado un texto que le admito que me gustaría haber podido concretar más. No le voy a mentir, me hubiera gustado, pero eso es lo que razonablemente podemos poner hoy encima de la mesa como base para trabajar y para que se lleve a efecto cuanto antes lo que usted está planteando. Por eso formulamos la enmienda que dice: el Congreso de los Diputados insta al Gobierno a continuar el proceso de colaboración con Euskotren del Gobierno vasco (ETS) para la definición del intercambiador entre la línea de la red convencional y la de Euskotren en Riberas de Loiola, de manera que se puedan definir los términos del acuerdo necesario entre administraciones para su desarrollo. Aquí no son una parte, son varias, y yo, señor presidente, solicito al proponente de la iniciativa que lo reconsidere. No estaría mal aceptar esta iniciativa, aunque no llegue al máximo de sus pretensiones, porque en política no se llega todos los días al máximo de la pretensión que uno tiene. La política es el arte de lo posible, como decía un colega nuestro. Le animo a que lo reconsidere, porque creo que sería bueno para todos. **(Aplausos).**

El señor **PRESIDENTE:** Por el Grupo Parlamentario Vasco, para fijar posición, tiene la palabra la diputada doña Isabel Sánchez Robles.

La señora **SÁNCHEZ ROBLES:** No seré yo quien discuta frontalmente con dos donostiarras que conocen perfectamente su ciudad y estoy segura de que la aman, pero tengo que decirle al señor Azpiroz que el hecho de que haga pivotar el apoyo a esta iniciativa en la responsabilidad de otro Gobierno me parece poco serio.

Estoy totalmente de acuerdo con esta iniciativa, porque el Grupo Vasco y el partido político que le apoya están totalmente de acuerdo con ella. En este sentido, no hay ningún disenso. Por eso, invito al Grupo Popular, desde mi posición de diputada, a que reconsidere su postura y apueste firmemente por esta iniciativa.

Reforzando un poco los argumentos del diputado Elorza, que ha sido alcalde de su ciudad —por ello, humildemente, como bilbaína, no puedo más que compartir lo expuesto por él—, quiero volver a reiterar que las redes de los dos servicios ferroviarios de cercanías de Gipuzkoa, el de Renfe y el de Euskotren, se cruzan en la ciudad de Donostia-San Sebastián; que ambos servicios ferroviarios constituyen, como él ha señalado, el principal transporte público de Gipuzkoa. Además, en el caso de Donostia-San Sebastián, son dos de los principales sistemas de conexión de la ciudad tanto con su entorno metropolitano como con el interior y la costa guipuzcoana, son vitales para la vertebración y la cohesión de Gipuzkoa y, como apuesta por un modelo de movilidad sostenible, dependen de las iniciativas de fomento y mejora de ambas redes y de los servicios ferroviarios. Como el señor Azpiroz y el señor Elorza supongo que conocen

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 629

17 de septiembre de 2014

Pág. 25

—el señor Elorza seguro, por su condición de alcalde— el Gobierno vasco viene realizando importantes inversiones en la red que une San Sebastián con Irún, la conocida como Topo, y está proyectando en este momento una pasante ferroviaria por la ciudad que convertirá el actual servicio ferroviario de Euskotren en una única línea con características de metro, el conocido como metro de Donostialdea. Por consiguiente, la construcción de este intercambiador en Riberas de Loiola va a contribuir a mejorar notablemente las prestaciones tanto del servicio de Renfe como del de Euskotren y va a fomentar además el incremento de usuarios en un barrio de una zona altamente poblada y, como decía el señor Elorza, con importantes servicios de proximidad de carácter hospitalario y deportivo. Allí está situado el estadio de Anoeta y próximamente estará el nuevo edificio de la Seguridad Social. Avanzo nuestro voto favorable, como no podía ser de otra forma, y solicito al Grupo Popular la reconsideración de su posición ante esta iniciativa.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Elorza, ¿tiene algo que añadir en relación con la enmienda?

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: No podemos aceptarla, porque no es asumible. La oferta que hace es escasa.

— RELATIVA A LAS OBRAS DE MEJORA DE LA LÍNEA PALENCIA-SANTANDER. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/002858).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de la siguiente proposición no de ley, que figura en el orden del día con el número 7, relativa a las obras de mejora de la línea Palencia-Santander. Ha sido presentada por el Grupo Parlamentario Popular y la va a defender la diputada doña Ana Madrazo Díaz, que tiene la palabra.

La señora **MADRAZO DÍAZ**: Para mí, señorías, es un honor poder defender esta iniciativa como diputada por Cantabria, una iniciativa presentada por mi grupo, el Grupo Parlamentario Popular, que simplemente pretende continuar con las obras ya emprendidas por el Gobierno del Partido Popular e impulsar los trabajos para mejorar nuestra conexión ferroviaria con Madrid y reducir los tiempos de viaje, que ahora son muy largos.

En Cantabria hemos tenido que asistir durante los años de Gobierno socialista-regionalista al anuncio de obras faraónicas en materia ferroviaria que nunca se materializaron. Hubo momentos en los que a los cántabros nos prometieron no solo un tren de alta velocidad sino dos, pero mientras se hacían estos anuncios virtuales de AVE, que solo figuraban en los papeles pintados en unas líneas, los cántabros padecíamos imágenes dantescas, impropias del siglo XXI, con pasajeros tirados en la vía del tren y cargando con sus maletas porque la línea ferroviaria convencional, que nos une con la meseta castellana desde hace más de siglo y medio, ha estado en el más completo abandono desde hace muchos años e impedía una conexión moderna y rápida con Madrid, no solo de pasajeros sino también de mercancías, siendo esto último vital para nuestro tráfico portuario. Los cántabros tardamos todavía hoy cuatro horas y media en recorrer la distancia que nos separa de la capital de España, y eso en el mejor de los casos, ya que con cierta frecuencia se producen averías que, como he dicho antes, hacen del viaje a Madrid un auténtico calvario.

Señorías, la llegada del Partido Popular al Gobierno ha puesto sensatez y sentido común a nuestras inversiones ferroviarias. Se acabaron las grandes obras faraónicas, se acabaron las dobles líneas de alta velocidad, porque la situación económica que heredamos nos obliga a establecer prioridades. Ya en mayo de 2013 la ministra de Fomento presentó un plan para la modernización de la conexión ferroviaria de Cantabria con la meseta central. Este plan consiste en una mejora de la línea convencional actual entre Palencia y Santander, de 217 kilómetros de longitud, actuando tanto sobre la infraestructura como sobre la vía, la electrificación y las instalaciones de seguridad, y supondrá, señorías, la mayor inversión en la historia ferroviaria de Cantabria. En total está prevista una inversión que supera los 140 millones de euros.

Señorías, este es un gran paso para los cántabros, porque gracias a esas obras, que ya se están ejecutando, podremos llegar a Madrid en tren en tres horas y media en el horizonte de 2015, que ya casi tocamos con la mano, reduciendo en más de una hora el tiempo de viaje y mejorando la puntualidad, la seguridad y la comodidad de los viajeros que utilizan este servicio, que serán muchos, se lo aseguro, cuando estas obras estén concluidas, porque la especial orografía de nuestro territorio y la distancia que nos separa de Madrid hace que en la actualidad nuestra única opción de viajar de manera rápida y cómoda, sin tener que conducir durante horas, sea el avión, y les aseguro que conozco de cerca esa

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 629

17 de septiembre de 2014

Pág. 26

realidad por mi condición de diputado en el Congreso por la circunscripción de Cantabria. Por ello, señorías, mi grupo, el Grupo Parlamentario Popular aplaude estas actuaciones para mejorar nuestra línea convencional y anima, con la presentación de esta iniciativa, a continuar esas obras para poder aumentar la velocidad de la circulación de nuestros trenes convencionales hasta alcanzar los 160 kilómetros por hora. Señorías, hoy, en el año 2014, hay tramos en los que ese tren circula a menos de 90 kilómetros por hora. En el lejano Oeste sería una velocidad de vértigo, pero hoy es inadmisibile. Con la conclusión de las obras reduciremos ese tiempo, como he dicho, a tres horas y media. Por ello, la presentación de esta iniciativa por parte del Grupo Parlamentario Popular me parece un acierto, porque al fin se han puesto cordura, responsabilidad y prioridades y estoy segura de que todos los cántabros van a agradecer tener esa conexión ferroviaria más rápida y más segura. Hemos pasado de los grandes anuncios, de los grandes sueños de algún político visionario a la realidad y la realidad es que la situación económica impedía afrontar grandilocuentes promesas, que no tenían un soporte financiero, que acabaron siendo falsas y terminaron en mayo de 2010 con el anuncio por parte del entonces ministro de Fomento, José Blanco, del abandono de la idea de construir la línea de alta velocidad Madrid-Santander, anunciando además la intención de conectar Cantabria con la Y vasca. En definitiva, señorías, ha habido un cúmulo de sueños, de obras faraónicas donde se multiplicaban las líneas de alta velocidad; mentiras y más mentiras del Gobierno socialista-regionalista bajo la presidencia del señor Revilla. Y mientras se hacían esos grandes anuncios, nuestra línea convencional se iba deteriorando día tras día y las averías en nuestros trenes eran noticia en nuestros periódicos regionales, ofreciendo una imagen impropia del siglo XXI.

Señorías, me gustaría decir aquí que Cantabria no renuncia al tren de alta velocidad como las demás comunidades del norte de España. En Galicia, en Asturias, en el País Vasco se están haciendo las obras de alta velocidad y en Cantabria no renunciamos a ella, porque los cántabros tenemos el mismo derecho que estas comunidades autónomas y lo contrario nos haría perder competitividad y oportunidades para nuestras empresas. Cantabria, por tanto, no renuncia a esa línea de alta velocidad, pero el Gobierno de Cantabria tampoco y mucho menos el Gobierno central, y por eso esta infraestructura está recogida en el Plan de infraestructuras y transportes del Ministerio de Fomento. Estamos convencidos de que cuando los recursos económicos lo permitan se podrá acometer esta obra, porque todas las actuaciones que ya se están ejecutando en la conexión ferroviaria con Madrid son compatibles con la futura construcción del acceso en alta velocidad a Santander.

Señorías, voy concluyendo. En los Presupuestos Generales del Estado para 2014 hay consignados casi 64 millones de euros; hay obras en marcha, como la renovación de la vía entre Palencia y Mataporquera o entre Torrelavega y Santander; hay otras obras en licitación, como la renovación de la vía entre Mataporquera y Torrelavega, y hay obras que están ya finalizadas, como la renovación de la línea aérea de contacto entre Reinosa y Torrelavega o la renovación de la catenaria entre Torrelavega y Santander. También hay actuaciones en marcha para mejorar las infraestructuras con el fin de eliminar limitaciones temporales de velocidad. Por todo ello, señorías, como diputada por Cantabria, pido a todos los grupos políticos el apoyo a esta iniciativa, para que el Gobierno siga mejorando nuestra conexión ferroviaria con Madrid y los cántabros podamos disponer pronto de un tren moderno, seguro, rápido y a la altura de lo que sin duda nos merecemos.

Hemos ofrecido al Grupo Socialista, que había presentado una enmienda, una redacción transaccional, con el objeto de que pueda ser apoyada por las dos diputadas por Cantabria, porque creo que la sociedad de Cantabria agradecerá la unión de los dos partidos políticos que la representan en la reivindicación de una mejora en esta conexión ferroviaria de los cántabros con Madrid. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Para defender la enmienda del Grupo Socialista, tiene la palabra la diputada doña María del Puerto Gallego Arriola.

La señora **GALLEGO ARRIOLA**: La verdad es que la iniciativa que nos presenta el Partido Popular en esta Comisión sobre las obras de mejora en la línea Palencia-Santander es cuando menos sorprendente. De su redacción no se concluye para nada que se pida al Gobierno una acción concreta, sino que a una exposición que más bien parece una nota de prensa del gabinete del Gobierno le siguen, en la propuesta de resolución, generalidades, con palabras como continuar, impulsar o conseguir. Da la sensación de que esta propuesta se ha redactado, primero, como efecto propagandístico y, segundo, para tapar otro tipo de carencias que existen. Dentro del efecto propagandístico hay que señalar que al menos cuatro de las actuaciones a las que hace referencia fueron iniciadas ya durante el último Gobierno socialista, en el año 2011, y resulta que tres años después aún persisten. Habla de otra actuación en la línea de alta velocidad

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 629

17 de septiembre de 2014

Pág. 27

Valladolid-Palencia, que también es una obra proyectada e iniciada antes de que llegara al Gobierno el Partido Popular. Por tanto, gracias por lo que toca al Partido Socialista en cuanto a estas actuaciones en la línea Santander-Palencia. Ustedes cogieron una herencia adecuada cuando llegaron a Cantabria. Una vez pasado el efecto de autobombo, debe existir alguna errata en la redacción, y donde se dice que está prevista una inversión de casi 140 millones de euros, debería decir que gran parte es un crédito negociado con el Banco de Santander, que habrá que pagar en el futuro y que quedará como otra herencia más del Gobierno del Partido Popular. Respecto a la referida inversión —entre comillas—, tengo aquí la respuesta que el Gobierno remitió a esta diputada de Cantabria y al diputado Villarrubia, en la que se nos dice que se han previsto para 2014, en los Presupuestos Generales del Estado, 55 millones de euros de los 95 del presupuesto de renovación integral de la línea Palencia-Torrelavega y además que se han consignado 5 millones de euros de los 32,6 millones para continuar con las obras y para efectuar la renovación entre Torrelavega y Santander. Es decir, si hacemos cuentas, nos faltan todavía muchos millones de euros para 2015. Además existe otra carencia, que aunque hoy la compañera diputada cántabra lo ha comentado, no se dice mucho y es la relativa al AVE. El Partido Popular ha renunciado a la llegada del AVE. La palabra AVE ha desaparecido del vocabulario popular y han renunciado a seguir avanzando en ese proceso. No nos vale que la diputada diga ahora que hay un plan. He oído hace poco que largo me lo fiáis. Sabemos que estamos en momentos difíciles, que se debe priorizar, pero una cosa es priorizar y otra cosa es olvidarse totalmente de esa inversión. Nos alegramos de la inversión en la red ferroviaria, porque el estado de la vía es lamentable, porque hay falta de mantenimiento, por los sucesivos recortes del Partido Popular, porque las incidencias se están sucediendo continuamente. La última es la del 27 de agosto. Un problema de catenaria en Palencia afecta a tres trenes de Santander. Es decir, que no se han solucionado todavía los problemas. No parece que el Partido Popular todavía haya solucionado todos los problemas. Por ello, claro que deben acabar las obras cuanto antes y deben ser más concretos y más precisos en estas peticiones y no hablar de horizontes, como se está hablando en esta Comisión. Más que de reducir el tiempo, hablamos de invertir en seguridad en la línea ferroviaria, que es lo que nos están pidiendo tanto los ciudadanos como los sindicatos. Invertir en seguridad que el Partido Popular no está invirtiendo. Por ello, instamos al Gobierno a llevar a cabo la inversión necesaria para finalizar la obra en el 2015. Le recuerdo que el plazo era para mayo de 2015 y ahora dicen que en el horizonte. Como nos interesa a todos, instamos al Gobierno a que destine en los presupuestos del 2015 la partida presupuestaria necesaria y suficiente para finalizar las obras. Creemos que es una enmienda responsable y razonable. Solicitamos que sea aprobada para así enriquecer esta iniciativa. Sí que aceptamos esa enmienda transaccional, porque creemos que es necesario que se acabe cuanto antes. Pero vamos a estar pendientes y vamos a preguntar, porque no nos fiamos. Como no nos fiamos, vamos a aprobar esta enmienda transaccional, pero seguiremos en el 2015 preguntando al Gobierno.

— RELATIVA A MEDIDAS PARA SOLUCIONAR EL PROBLEMA DE SEGURIDAD VIAL EN LA AUTOVÍA A-8, EN EL TRAMO SITUADO ENTRE LOS MUNICIPIOS DE MONDOÑEDO Y ABADÍN (LUGO). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/002963).

El señor **PRESIDENTE**: A continuación vamos a debatir la proposición no de ley, que figura en el orden del día como número 8, relativa a medidas para solucionar el problema de seguridad en la autovía A-8, en el tramo situado entre los municipios de Mondoñedo y Abadín, en la provincia de Lugo. Es autor el Grupo Parlamentario Mixto y va a defender la iniciativa la diputada doña Rosana Pérez, a la que doy la palabra.

La señora **PÉREZ FERNÁNDEZ**: Señorías, el pasado 26 de julio, fatídicamente un año después del trágico siniestro del Alvia en Angrois, ha ocurrido un accidente en la A-8, conocida como autovía del Cantábrico, en el lugar alto do Fiouco, entre los municipios de Mondoñedo y Abadín, en la provincia de Lugo. En ese accidente se vieron involucrados 35 vehículos, falleció una persona, una mujer, y hubo más de 49 heridos. Estamos hablando de un tramo de 16 kilómetros aproximadamente, en el que se pasa de una altitud de 176 a 700 metros de altura. Este tramo, casi el último en inaugurarse de la autovía del Cantábrico, fue precisamente inaugurado en febrero de este año por la ministra de Fomento y pocas semanas después empezaron a producirse accidentes en esa zona. Pero tienen ustedes que saber que los gallegos y gallegas y concretamente los lucenses de A Mariña llevaban décadas de espera, exactamente 27 años después de que se había proyectado y anunciado y después de que pasaran 7 ministros por el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 629

17 de septiembre de 2014

Pág. 28

Ministerio de Fomento finalmente se inauguró en febrero de este año. Ya en su momento el diseño del trazado ferroviario fue controvertido y fue reformado también, como vimos en otros casos, en el año 2009. Los fundamentales problemas que hay en la zona —este accidente fue el más trágico, pero ya habían ocurrido desde febrero otros accidentes, afortunadamente sin víctimas mortales— es que son habituales y frecuentes los bancos de niebla y en muchísimas ocasiones durante el invierno, pero también durante el verano, como fue este caso, esos bancos de niebla anulan por completo la visibilidad. Es un tramo considerado de los más peligrosos de toda la autovía del Cantábrico. Muchos de los conductores involucrados en este accidente del 26 de julio declararon que la falta de visibilidad ni siquiera les permitía percibir las luces especiales para la niebla instaladas por el Ministerio de Fomento. Desde nuestro punto de vista, esto prueba que dichas balizas y dicha señalización eran insuficientes. La alternativa a esta autovía, que empezó a funcionar en febrero, son las que ya existían las carreteras llamadas nacionales: la N-634 y la N-642. La N-634 se caracteriza por tener numerosos puntos negros en todo su trazado y desde luego no reúne en la actualidad las condiciones para soportar el tráfico que ha tenido que asumir de vuelta después de este accidente, por el que muchos usuarios optan por viajar por la vieja nacional y aparte de que desde ese accidente también en muchas ocasiones se ha visto cortada la A-8 por tráfico y por Fomento. La demanda de mejora de la N-634 y la N-642 ha sido puesta de manifiesto en muchas ocasiones por el BNG aquí en el Congreso y por diversos alcaldes de esa zona. Para darles un dato una media de 8.000 vehículos diarios, que se incrementan en la época estival, pasaban hasta la inauguración de la A-8 por la N-634.

¿Qué ha ocurrido después de este accidente del 26 de julio? El tramo estuvo cortado varios días para empezar a hacer obras de reforma, de adecentamiento, después del accidente. Muy pocos días después el Ministerio de Fomento, en concreto por boca del director general de Carreteras, anunció refuerzo de medidas de seguridad: más señalización, más balizamiento, incorporación de paneles de señalización variable, limitación de velocidad a 80 kilómetros/hora en caso de niebla, prohibición de adelantamiento de vehículos pesados, inclusión en los tramos por niebla del mapa de la DGT y llegó a manifestar que es el tramo más complicado de toda la autovía del Cantábrico. Todas estas medidas anunciadas por Fomento tres días después de ese accidente, ¿sinceramente no les recuerda algo? Nosotros nos preguntamos si las medidas que había hasta el día de ese accidente múltiple eran las medidas de seguridad adecuadas y suficientes que requería la vía en un trazado, en un tramo muy complicado, como el propio director de general de Carreteras hizo público, que ya los vecinos en su momento habían advertido que iba a ser peligrosísimo circular por el mismo. Implícitamente todas estas medidas que se anunciaron por Fomento parece que con su puesta en marcha y con su anuncio se estaba reconociendo que la seguridad no era suficiente. Todo esto después de gastar nada más y nada menos que 192 millones de euros, que ahora nosotros creemos que no puede permanecer cerrado 300 días al año. No puede permanecer cerrado, tal y como se propone por parte de la Dirección General de Tráfico, por parte del Ministerio de Fomento, cada vez que haya niebla. Este es un ejemplo, otro más, de cómo se han diseñado y cómo se han construido muchas infraestructuras en nuestro país. Parece que todas se construyen con un trazado original, a todas se les varía el trazado y finalmente todas o muchas de ellas se inauguran con muchísima prisa a pesar de que las medidas de seguridad en muchas ocasiones —como quedó demostrado con el trágico siniestro de Angrois— no eran o no son las suficientes. Todo esto a pesar —ya termino señor presidente— de que la ministra de Fomento, señora Pastor, a primeros de febrero, en la inauguración de este tramo de la A-8 dijo textualmente que era una vía de comunicación segura, moderna y eficaz. La ministra, pocos días después del accidente, porque Fomento tiene esta costumbre de que cuando se produce un accidente inmediatamente pasa a hacer anuncios grandilocuentes que luego tardan mucho en cumplirse o no se cumplen, nos dio la buena noticia de que la A-8 forma parte de un proyecto de la Unión Europea para la puesta en marcha de carreteras inteligentes. Desde el BNG esperamos que además de inteligentes sean también seguras. A día de hoy, las obras y las mejoras todavía no han terminado cerca de dos meses del accidente. A pesar de que se están llevando a cabo mejoras en la zona, se advierte que la Dirección General de Tráfico, cuando lo considere, seguirá cerrando ese tramo y si se va a fiar por las condiciones meteorológicas va a ser en muchas ocasiones. A día de hoy, casi dos meses después, los ciudadanos siguen denunciando públicamente y llamando al 112 reiteradamente, porque algunas de las luces antinieblas que están en los vados de la calzada están apagadas y no funcionan. En esta ocasión nosotros también hemos querido proponer aquí en el Congreso de los Diputados, en esta Comisión, primero, que se instalen fórmulas o dispositivos antiniebla tecnológicamente más avanzados en la A-8, precisamente para que haya visibilidad en una zona caracterizada por la niebla, pero ya se sabía. Todo el mundo lo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 629

17 de septiembre de 2014

Pág. 29

sabía, también los técnicos y los políticos responsables. Por cierto, Galicia no es el único país y A Mariña de Lugo no es el único sitio del mundo donde hay niebla. Otros países como Escocia, Inglaterra e Irlanda tienen mucha niebla muchos días y tienen sistemas de seguridad muy importantes. A mayores de esto, nosotros creemos que las carreteras N-634 y N-642, que son las únicas alternativas a la A-8, deben mejorarse. Debe haber un plan de mejora de estas carreteras, porque, repito, están soportando de nuevo un volumen de tráfico que no está adecuado a las condiciones que mantienen en este momento. Por todo lo que les he explicado, esperamos que apoyen esta iniciativa.

El señor **PRESIDENTE**: Para defender la enmienda, por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra la diputada, doña Margarita Pérez Herraiz.

La señora **PÉREZ HERRAIZ**: El Grupo Socialista presenta una enmienda, pero va a apoyar de todas las maneras esta iniciativa. Es conocida la dificultad para el tráfico de la autovía del Cantábrico en este tramo, pero esto es más evidente desde el accidente del 26 de julio. El día 30 de julio el Grupo Socialista solicitó la comparecencia del secretario de Estado de Infraestructuras para que nos explicase qué medidas adoptará o está adoptando el Ministerio de Fomento para garantizar la seguridad del tráfico en este tramo de la autovía. Mientras tanto se siguen haciendo cortes y es necesario utilizar las vías alternativas que mencionaba la portavoz del Bloque Nacionalista Galego, que son la carretera N— 634, que respeto a la provincia de Lugo une las localidades de Ribadeo y Mondoñedo, y la N-642, que une Foz y Xove. El Grupo Socialista también presentó una proposición no de ley para que estas vías se mejoren y para que se incluya una partida en los presupuestos generales que garantice estas obras de adaptación de estas carreteras que, por un lado, estaban ya deterioradas y, por otro lado, no estaba previsto que soportaran el tráfico que tienen ahora. Es imprescindible solucionar la situación de la autovía del Cantábrico. No es admisible que una inversión tan importante como la que se hizo, aunque solo nos refiramos a este tramo en concreto, quede inservible por falta de otras inversiones menores. Como decía, es imprescindible también arreglar la N-634 y la N-642. Como la diferencia respecto a estas carreteras entre la iniciativa que nosotros presentamos y la que presenta el Grupo Mixto es que nosotros pedimos también que se incorpore una partida en los presupuestos generales que garantice que se realicen estas obras de adaptación y mejora, y por eso presentamos esta enmienda.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, va a defender la enmienda del Grupo Parlamentario Popular la diputada doña Olga Iglesias Fontal.

La señora **IGLESIAS FONTAL**: Intervengo en nombre del Grupo Parlamentario Popular para defender la enmienda presentada respecto de la PNL del BNG, con la intención de llegar a un acuerdo, ya que entiendo que la actitud de este ministerio presidido por Ana Pastor no es otra que solucionar los problemas que, día a día, van apareciendo en la red diaria española. Aún cuando dichos problemas vienen dados por decisiones tomadas por sus inmediatos antecesores en el cargo, entre ellos el lucense don José Blanco. Para recordar, una de las primeras decisiones tomadas al respecto de la A-8 hay que remontarse al año 2005, cuando se remitió al ministerio el estudio de alternativas que modificaba el trazado del tramo que nos ocupa Mondoñedo-Lindín-Carreira, al encontrar terrenos con riesgo de deslizamientos en el itinerario que inicialmente se había escogido. En esta decisión, señorías, no participó la actual ministra. Les recuerdo que gobernaba el PSOE, que contaba con los votos del BNG siempre que era necesario. También me gustaría recordar que el alcalde de Mondoñedo, del BNG, una de las localidades afectadas, no se acordó de pedir mejoras para la A-8 por la niebla cuando enmendó la moción del Partido Popular en el Pleno del 30 de enero de 2014, cuatro días antes de la inauguración de este tramo. Entonces el señor alcalde no se acordó de la niebla o no había niebla en aquel momento. En cambio, en el Ministerio de Fomento actualmente —y dadas las condiciones meteorológicas que pueden afectar a la vía— incorporó una serie de medidas antes de que el tramo Mondoñedo-Lindín— Carreira entrase en servicio en febrero de 2014. Estas medidas específicas para la seguridad vial en caso de condiciones meteorológicas adversas hasta el momento no se habían dispuesto en otros tramos de la red de carreteras del Estado y que debo detallar. En aquel momento, antes de la inauguración, se pusieron 3 kilómetros de lámparas tipo led en ambas calzadas de la A-8 y en los dos carriles de circulación. Se pusieron dos paneles de señalización variable en las zonas de peor visibilidad. Se instaló una estación meteorológica con visibilímetro y una cámara de televisión conectada con el Centro de Gestión de Tráfico del Noroeste en A Coruña y también se pusieron señales especiales para el viento en las dos zonas con vientos transversales.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 629

17 de septiembre de 2014

Pág. 30

En la enmienda que presentamos le proponemos mantener las medidas de seguridad necesarias para los casos de condiciones meteorológicas adversas, de niebla y viento, ya que desde que se produjo el fatídico accidente el sábado 26 de julio el ministerio no ha tomado una, sino varias medidas adicionales que es de justicia detallar. Doce nuevos carteles de señalización de alta reflectancia y hasta un total de 50 nuevas señales verticales para que en situaciones de niebla se limite la velocidad a 80 kilómetros/hora; se prohíba adelantar a vehículos pesados y se obligue al alumbrado con luces cortas. También se pusieron seis nuevas señales verticales de peligro por viento transversal. Además para informar a los usuarios acerca de las condiciones meteorológicas en este tramo, así como restricciones, incidencias y desvíos que pueda haber, se han instalado dos nuevos paneles de mensaje variable en los enlaces de principio y final, en A Xesta y en Mondoñedo. Además para mejorar la visualización que se lleva a cabo desde el Centro de Gestión de Tráfico del Noroeste de A Coruña se completaron nuevos tramos de fibra óptica que han permitido la instalación de tres nuevas estaciones meteorológicas dotadas de visibilímetros y anemómetros, cuatro nuevas cámaras de televisión situadas a 5 metros de altura y una cámara de televisión fija situada a 2 metros de altura y para completar las medidas activas en situación de baja visibilidad se instalarán —y la obra civil todavía se encuentra todavía en ejecución— balizas de niebla que van a ir empotradas en el pavimento y de las que se dispondrá a lo largo de los 4 kilómetros en los arcones de la autovía en ambos sentidos con una separación entre ellas de 12 metros, similares a las que se instalaron en la A-6 en el alto de Pedrafita do Cebreiro, en la provincia de Lugo, y afectado por fuertes nieblas.

Respecto al segundo punto de la iniciativa del BNG, desde el pasado 26 de julio en el que se produjo este fatídico accidente se lleva realizando un seguimiento especial y exhaustivo de este tramo, a la vez que se están ejecutando medidas de refuerzo de seguridad acordadas y ya antes citadas. En cuanto al tercer punto de su *petitum*, señoría, me cuesta creer que desconozca que el Ministerio de Fomento realiza una continua inspección y conservación de sus carreteras y a través de sus sectores de conservación integral actúa de forma continua en la Red de Carreteras del Estado. Es más, ya en los presupuestos generales del Estado figuran partidas destinadas a ello. Por eso, me gustaría contar con su apoyo. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Pérez, en relación con las enmiendas que han sido formuladas.

La señora **PÉREZ FERNÁNDEZ**: Vamos a aceptar la enmienda del Grupo Socialista, porque complementa perfectamente nuestra propuesta. Con respecto a la del Grupo Popular, la diputada ha dicho que tenía intención de llegar a un acuerdo. Si realmente no va a variar nada de su enmienda, tengo que lamentar que no puede ser el acuerdo, porque se limita a decir que se mantengan las medidas de seguridad necesarias cuando ha quedado más que demostrado que han sido insuficientes.

— RELATIVA A POTENCIAR LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN ESPAÑA COMO SECTOR ESTRATÉGICO DE DESARROLLO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/002971).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de la siguiente iniciativa. Es la proposición no de ley relativa a potenciar las infraestructuras de transporte en España como sector estratégico de desarrollo. Es del Grupo Parlamentario Popular y la va a defender el diputado don Guillermo Collarte Rodríguez, a quien doy la palabra.

El señor **COLLARTE RODRÍGUEZ**: El transporte de viajeros y mercancías en España constituye un sector económico de una enorme y creciente importancia estratégica para la industria, el comercio y la movilidad de las personas. Sin embargo, con frecuencia, se desconoce el valor y la aportación que las infraestructuras de transporte tienen en la mejora y en el equilibrio de la economía. Hasta el punto de que un país con unas infraestructuras poco desarrolladas e insuficientes tiene limitado su desarrollo socioeconómico. El modelo territorial español se ha caracterizado por una concentración de la población en determinadas áreas metropolitanas. Esta realidad ha hecho que el sistema de transporte presentase contradicciones históricas con el modelo territorial económico que constituía su soporte. En España, durante décadas, se han desarrollado modelos radiales de infraestructuras muy centralizados y que no han tenido en cuenta la intermodalidad. La realidad es que los flujos de pasajeros y mercancías no siguen necesariamente un patrón centralizado, sobre todo porque las relaciones con otros países o la propia Unión Europea otorgan más importancia a las regiones de la periferia. Todo lo anterior se tradujo en una

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 629

17 de septiembre de 2014

Pág. 31

incoherencia entre las políticas de transporte que se hacían en España, el modelo territorial y los objetivos de la Unión Europea. Por primera vez, a finales de los noventa, se planificó un plan de infraestructuras que buscaba acabar con las incoherencias de planificación, para lo cual con carácter general se potenciaban los modelos de transporte de infraestructuras viarias en forma mallada en lugar de en radiales. Se situaba al transporte ferroviario, tanto para el transporte de mercancías, como para el de viajeros, como una alternativa, frente al tradicional peso del transporte por carretera. En materia aeroportuaria, España hizo también un importante esfuerzo en establecer el perímetro de protección de todos los aeropuertos españoles, con el fin de garantizar sus desarrollos futuros en función de las demandas de tráfico. La situación económica desde el año 2007 ha obligado a un replanteamiento de las programaciones presupuestarias en materia aeroportuaria. En materia portuaria se reforzó el marco jurídico que establecía las normas en cuanto a la prestación de servicios en el área portuaria y se llevó a cabo una importante planificación e inversión en infraestructuras portuarias para hacer nuestros puertos más competitivos respecto a otros del entorno europeo.

Por tener un orden de magnitud de lo que significa el sector del transporte en España. En el año 2011 representaba un 3,8% del PIB, a precio de mercado, y daba ocupación alrededor de 880.000 personas. Esto suponía aproximadamente un 5,9% de la población ocupada. En la Unión Europea de los Quince, el transporte suponía aproximadamente un 5% del valor añadido bruto y empleaba a unos 6 millones de personas. El transporte se ha convertido en una industria estratégica para unas economías cada vez más globalizadas. Esto debería comportar una mayor consideración de las necesidades de este sector y de las decisiones políticas y una mayor atención a los criterios empresariales en la actuación del sector público a la hora de aplicar una estrategia en el sector y establecer prioridades. La opinión de las empresas puede ser capital para evitar expectativas irreales en los proyectos de inversiones públicas. En este sentido, la condición de país periférico que tiene España le beneficia de forma considerable, ya que se encuentra en un lugar estratégico, geográficamente hablando, y por sus excelentes conexiones con los buques que vienen desde el continente americano y desean entrar en Europa, así como los tráficos que desde Oriente Medio entran en el Mediterráneo desde Suez.

El Ministerio de Fomento consciente de la importancia que tienen nuestros puertos para la entrada de mercancías ha apostado decididamente en la finalización del corredor mediterráneo, como un eje ferroviario vertebrador desde Algeciras hasta Barcelona, que pretende fomentar la intermodalidad puerto-ferrocarril para la distribución de mercancías hacia el centro de Europa e igualmente con el eje atlántico. El ferrocarril en España tiene una utilización escasa para el tráfico de mercancías, especialmente si lo comparamos con el resto de los países de la Unión Europea. Su problema no es de demanda, sino de oferta. Para ello, las políticas de transporte han puesto el acento en resolver los problemas de conexión con el resto de Europa, especialmente a través de los Pirineos. El transporte de viajeros y mercancías son mercados que precisan de criterios de explotación muy distintos, por lo que conviene, en la medida de lo posible, evitar supeditaciones y garantizar su conexión con Europa. En este sentido, España cuenta con una red convencional heredada de la antigua red ferroviaria de ancho nacional y que está siendo sometida, desde hace tiempo, a actuaciones de mejora con la idea de que cada vez más sea utilizada por el transporte de mercancías. Por el contrario, llevamos más de una década desarrollando una red de alta velocidad para el transporte de pasajeros. En estos momentos España cuenta con una de las mayores redes de alta velocidad en Europa y que resulta perfectamente interoperable con el resto de redes ferroviarias europeas. El transporte por carretera es —y seguirá siendo— vital para la economía española y para su vinculación con Europa. La intermodalidad es fundamentalmente un problema de nudos y en España los centros de transporte ligados a las carreteras y a las terminales intermodales ferroviarias constituyen dos redes en general separadas. Nuestro país está haciendo un importante esfuerzo para mejorar la intermodalidad ferrocarril-carretera. Una buena intermodalidad portuaria exige la mejora de la interoperabilidad mediante el uso de sistemas de gestión, de terminales ferroviarias y de corredores intermodales de transporte en el interior apoyados en puertos secos. Los aeropuertos son los eslabones más presionados en las cadenas de transporte aéreo, se les exige un ajuste de los costes de servicios en tierra, así como un aumento de la calidad de los servicios, empezando por la accesibilidad a las instalaciones. La apuesta por mejorar nuestra red de aeropuertos ha sido importante y necesaria, pero en este momento precisan de una mayor vinculación a las economías de su entorno donde nuevamente la intermodalidad juega un papel esencial.

Por todo ello, resulta esencial reconocer que el estado de infraestructuras con el que cuenta España la sitúa muy por encima de la media europea y hace que se encuentre en condiciones de que nuestro sector empresarial pueda competir con el resto de nuestros socios europeos en igualdad de condiciones.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 629

17 de septiembre de 2014

Pág. 32

Todo ello en un entorno cada vez más globalizado de nuestra economía. Nuestras infraestructuras constituyen un elemento esencial para la recuperación económica de España y es por lo que le pido su apoyo a esta PNL con el objeto de instar al Gobierno a que continúe con el esfuerzo de potenciar la red de infraestructuras con la que cuenta España y añadiría que, de manera prioritaria, aquellas que nos vinculan con las redes europeas de transporte y con ello fortalecer las condiciones que permitan competir a nuestra economía y muy especialmente al sector industrial y no menos al agrícola, tan importante para nosotros, y hoy con serias dificultades. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación para que los grupos parlamentarios se posicionen. Por el Grupo Parlamentario Socialista le doy la palabra al diputado don Vicente Guillén Izquierdo.

El señor **GUILLÉN IZQUIERDO**: Señorías, nuestro grupo no puede votar a favor de esta proposición no de ley que presenta el Grupo Parlamentario Popular. No lo vamos a hacer porque nos parece que esta iniciativa es mera literatura, cuando no propaganda y una forma de cubrir el expediente. Si sus señorías del Grupo Popular creen que podemos apoyar una iniciativa en la que textualmente se dice que se insta al Gobierno a continuar con el esfuerzo de potenciar la red de infraestructuras con la que cuenta España sin poner en claro cuál ha sido la política presupuestaria del Partido Popular en esta materia, están bastante equivocados.

Señorías, tras el periodo de Gobierno del Partido Popular, después de los recortes sufridos en inversión para infraestructuras, España tendrá el menor ratio de inversión por superficie y población de la Unión Europea a Veintisiete. Se ha producido una quiebra del ritmo inversor alcanzado en los últimos dieciocho años. En los años 2013 y 2014 la inversión española va a ser un 50% inferior a la italiana, un 51% inferior a la alemana, un 55% inferior a la francesa y un 60% inferior a la inglesa. Para que se hagan una idea, en los años de Gobierno del Partido Popular se ha recortado la inversión en relación al producto interior bruto en más de 3 puntos porcentuales. Para la misma reducción, Alemania ha precisado cuarenta y dos años. Estos datos, señorías, no son de este diputado que les habla, sino de Seopan, incluidos en un estudio que presentó, titulado Infraestructuras, consideraciones, desafíos y previsiones. Los siguientes datos que les voy a dar sí son del Grupo Parlamentario Socialista. El promedio inversor del Gobierno socialista en el periodo 2008-2011, a través del Ministerio de Fomento, fue de 17.000 millones de euros. La media inversora de los Gobiernos del Partido Popular —y vamos a ir a por el cuarto y último presupuesto—, es decir, entre los años 2012 y 2014, está en torno a los 8.000 millones presupuestados, no ejecutados, porque ya ha hablado antes mi compañero de las cantidades que constan en la Intervención General del Estado.

Si extrapolamos estas cifras a empleo creado, veremos que frente a los más de 460.000 empleos que se crearon en la etapa socialista, con el Partido Popular se han creado 232.000; dicho de otra manera, se han dejado de crear 228.000 empleos. A ustedes se les llena la boca hablando de la importancia de las infraestructuras, pero los presupuestos demuestran que les interesan mucho más los recortes para el cumplimiento del déficit. Aún hay más. En conservación, entre el año 2008 y el año 2011 la media fue de 1.188 millones de euros; entre el año 2012 y el año 2014 la media ha sido de 877 millones de euros, un 26,14% menos de lo que invertía el Gobierno socialista. Estos datos demuestran que del dicho al hecho hay un gran trecho, como dice el refrán popular.

En la iniciativa que presenta el Grupo Popular nos sorprende ese afán suyo por la influencia de las empresas en las infraestructuras, porque ustedes dicen que a la hora de aplicar una estrategia en el sector y de establecer prioridades la opinión de las empresas puede ser capital para evitar expectativas irreales en los proyectos y en las inversiones públicas. Esto nos lleva a preguntar si unos agentes que tienen como misión fundamental maximizar sus beneficios tienen en la planificación y en la gestión de las obras esa importancia tan capital, porque eso nos llevaría a colegir que el interés particular para este Gobierno está por encima del interés general. ¿Por qué una empresa va a decidir sobre la planificación lo que no puede decidir una administración autonómica o una administración local? Les voy a aceptar el reto, señorías, y vamos a analizar lo que le piden las empresas al Gobierno popular. Daré alguna pincelada. Les piden atraer inversión extranjera para promover infraestructuras en régimen de colaboración público-privada, el 16% del PIB. Pero dicen las empresas: para lo que se requiere resolver la situación crítica de las autopistas de peaje, dando cumplimiento a las medidas de reequilibrio acordadas en la Ley de Presupuestos Generales del Estado de 2013. Por tanto, les están diciendo que ustedes han sido incapaces de resolver un gravísimo problema que tienen con las concesionarias de las autopistas de peaje, lo que no ayuda a que puedan recibir dinero para financiar obras en el Pitvi a través de la colaboración público-privada.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 629

17 de septiembre de 2014

Pág. 33

¿Qué les piden? A medio plazo, desarrollar un nuevo modelo de conservación y mantenimiento de las infraestructuras basado en la tarificación por uso. Lo que tienen que decir ustedes, señores del Partido Popular, es si están dispuestos a hacer esto. Si están dispuestos a poner una tarifa por el uso de las autovías, se lo tienen que decir a los ciudadanos españoles. Explíquenles que están dispuestos a cobrar peajes por el uso de esas autovías. Si no es así, explíquenme dónde queda eso de que la opinión de las empresas puede ser capital para evitar expectativas irreales. Propaganda, señorías, mera propaganda. A largo plazo, lo que les piden es que se impulse la colaboración público-privada para la promoción de infraestructuras, y ya me he referido a ello. Ustedes se han pasado tres años echando tierra sobre las infraestructuras que se han hecho en este país durante los últimos años: que si trenes sin pasajeros, que si aeropuertos vacíos; y como han hablado tan mal, ahora van a tener que decirles a esas concesionarias de autopistas, a las que tampoco les han resuelto su problema, que entren a financiar el 16% del Pitvi en materia de infraestructuras. Lo van a tener difícil. Por cierto, lo digo para que quede claro. ¿Saben lo que dicen las empresas? Que los ejemplos de inversiones públicas sin sentido económico, ejecutadas por criterios de las administraciones públicas, representan menos del 5 % de la obra civil realizada en las últimas dos décadas. Por tanto, señorías, lo que les rogamos es que empiecen a hablar bien de las infraestructuras que durante las últimas décadas se han hecho en este país y que nos están situando en una posición puntera en el marco europeo.

Finalmente, señor presidente, redes transeuropeas. Hacen mucho caso a las empresas, y a mí me gustaría que hiciesen más caso a otros operadores del sector del transporte, que en mayo de 2013, por ejemplo, les estaban diciendo cosas como esta: El corredor mediterráneo, calificado como la crónica de un éxito, no debe ser la única prioridad. La importancia del antiguo corredor 16 no debe quedar en el olvido ni menospreciarse, dado su trazado logístico histórico y los proyectos que lo apoyan. El proyecto del corredor central no va a quedar diluido por el éxito del corredor mediterráneo. Aquí dice más cosas, pero por falta de tiempo no voy a poder mencionarlas.

En conclusión, señorías, además de propaganda, además de literatura, tienen que presentar los presupuestos del año 2015, y ahí vamos a ver si ese interés tan grande que tienen por fomentar las infraestructuras es una realidad o es mera literatura.

— SOBRE LA AUTOPISTA DEL MAR GIJÓN-NANTES. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/002988).

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, antes de pasar al debate de la décima y última proposición no de ley, comunico a los portavoces que al finalizar la misma procederemos a las votación. Lo digo por si consideran oportuno avisar a sus compañeros.

Debatimos la proposición no de ley sobre la autopista del mar Gijón-Nantes, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista.

Para su defensa, tiene la palabra el señor Trevín Lombán.

El señor **TREVÍN LOMBÁN**: A las ocho de la tarde de ayer zarpó de El Musel el *Norman Atlantic* en su última travesía entre Gijón y el puerto de Saint Nazarie, dentro de la línea regular de la autopista del mar. De esa manera, la naviera LDLines ha cumplido su amenaza de suspender el servicio a partir de hoy. No obstante, la compañía dice mantenerse a la espera de llegar a un acuerdo con los ejecutivos de España y Francia para reactivar la autopista del mar, sin ayudas públicas, pero con una fórmula que garantice su viabilidad. Eso acordaron la pasada semana las tres partes en una reunión mantenida en París. Según la naviera, la única que aporta información a este respecto, también se establecieron otra serie de acuerdos para evitar suspender la línea, como ayer se hizo; su incumplimiento lo explicaría. Repito que esto es según fuentes de la empresa. Yo espero que hoy aquí se nos dé la versión del Gobierno de España, que para mí siempre prevalecerá sobre la de una empresa interesada, pero es necesario que se nos dé. La autopista del mar se despidió demostrando una alta ocupación, pese a la falta de rentabilidad que alega la compañía, sobre todo porque es una vez terminado el periodo de subvenciones. De hecho, su salida estaba prevista para las siete de la tarde y el barco no zarpó hasta una hora después, dado el tiempo que se alargó el trabajo de carga.

La potenciación del transporte marítimo de corta distancia por la Unión Europea, como sus señorías saben, tiene en las autopistas del mar uno de sus hitos más importantes. En ellas se enmarcó la iniciativa de los Gobiernos español y francés de convocar un concurso público internacional para el desarrollo de proyectos de autopistas del mar entre puertos de ambos países. La convocatoria se realizó en abril de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 629

17 de septiembre de 2014

Pág. 34

2007 y se presentaron tres proyectos: Brittany Ferries, con los puertos de Santander y la Rochell; GLD Lines, con los puertos de Gijón y Nantes-Saint Nazaire; Transmediterránea, Acciona, con los puertos de Vigo, Nantes, Algeciras y El Havre.

El 8 de septiembre de 2010 arrancó el proyecto entre Gijón y Nantes. El servicio se inició con un buque para carga y pasajeros, con tres escalas semanales en cada uno de los puertos. Las otras dos autopistas todavía no han arrancado. La línea Gijón-Nantes-Saint Nazaire cumple perfectamente con el objetivo de la Unión Europea de reducir el tráfico de camiones por carretera y fomentar el transporte intermodal, al estar orientada fundamentalmente al transporte de camiones. Los buques que LDLines tiene en servicio disponen de camarotes no solo para admitir a los conductores de los camiones que transporta, sino también para proporcionar un importante complemento de tráfico turístico, propio de un ferry de pasajeros. Este hecho hace que esta línea tenga una importancia vital para Asturias, no solo desde el punto de vista del transporte, sino también desde un punto de vista turístico y económico, según ha declarado hoy mismo el consejero portavoz del Gobierno asturiano. Tras la resolución del concurso internacional, se firmó el protocolo de puesta en marcha en 2009, con una vigencia de siete años, desarrollándose la primera travesía en 2010. La duración del trayecto, quince horas de navegación, lo hace apto tanto para la captación de tráfico de pasajeros como de mercancías, y en estas, tanto de vehículos sin acompañar como de vehículos con conductor. Seguramente por ello se ha logrado una ocupación media del buque superior al 70%, eliminando de la carretera a más de 195.000 camiones.

No obstante, la consolidación de la autopista del mar Gijón-Nantes se vio amenazada en los últimos meses por una serie de factores. El primero, la inminente puesta en marcha de la autopista del mar de Vigo, que competirá con ella con tarifas subvencionadas. Ya el concurso de 2007 consideró el mismo periodo temporal de ayudas para ambos proyectos, con el objetivo de evitar lo que ahora se va a producir, es decir, distorsiones en la comercialización de las dos autopistas. En la práctica, quien mejor cumplió, Gijón-Nantes, se ve ahora perjudicada al tener que competir con otra línea cercana en el espacio y para cargas semejantes, que podrán tener subvención cuando la asturiana deja de estarlo. Esta misma semana la prensa asturiana recoge que las pizarras del Bierzo dejan El Musel por el cierre de la autopista del mar. Dice: Las empresas leonesas comienzan a desviar sus tráficos hacia Vigo.

La línea tuvo otros problemas que fueron denunciados y abordados por la Autoridad Portuaria de El Musel y por el Gobierno asturiano. En abril de 2013, la Autoridad Portuaria de Gijón se reunió con representantes del puerto de Nantes y LDLines en París para hablar de la situación económica y comercial de la línea. Se apreció también hace más de un año la poca adecuación de los buques empleados, rompehielos, más pesados de lo debido, con un alto consumo de combustible, generador de altos costes de explotación evitables con otros buques. En noviembre de 2013, el puerto de Nantes y la Autoridad Portuaria de Gijón remitieron un escrito conjunto a Puertos del Estado y al Ministerio de Transportes francés manifestando su preocupación por la situación de la línea.

Conscientes de todo esto, en los dos últimos años el puerto y el Gobierno asturiano han trabajado en la maduración de la ruta, impulsando una mayor presencia de los tráficos no acompañados, aquellos que son más difíciles de organizar, pero más fieles una vez captados; en la adquisición del 1% del capital de la empresa; manteniendo encuentros con la naviera explotadora de la misma y con el puerto de Nantes; logrando un importante crecimiento de los tráficos relacionados con el incremento de exportación por las empresas españolas; superando la limitación de una sola rampa ro-ro —un hándicap para las negociaciones con nuevas navieras por la capacidad para las escalas—, gracias a la licitación, ya efectiva, de una segunda rampa ro-ro desde el puerto de Gijón.

Frente a estas iniciativas, del Gobierno de España, de nuestro Gobierno, del que tiene el 100% de competencia, no se ha sabido nada. Ni Puertos del Estado ni el ministerio han contestado formalmente a ninguno de los escritos que enviaron el Gobierno de Asturias y la Autoridad Portuaria de Gijón ni han facilitado la información solicitada. Para muestra basta un botón. El Gobierno asturiano no dispone aún hoy del escrito de la naviera donde explica las razones que da para abandonar la línea ni de los resultados económicos de la explotación. Este es, como he dicho, un proyecto del máximo interés para el Gobierno asturiano, pero corresponde al Gobierno de España el 100% de la competencia y de la responsabilidad para mantenerlo activo.

Voy acabando, señor presidente. La consejera de Fomento del Gobierno asturiano se dirigió recientemente a la ministra Ana Pastor, recordándole la necesidad de que la Administración General del Estado, como miembro de la Comisión Intergubernamental hispano-francesa, realizase los máximos esfuerzos para garantizar la continuidad de esta ruta marítima y mantuviera informada a la autoridad

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 629

17 de septiembre de 2014

Pág. 35

portuaria sobre la situación económica y comercial de la línea desde sus inicios hasta la actualidad, las subvenciones percibidas y las razones aducidas para no continuar con el servicio. Todavía no tienen respuesta.

Lo que quiere recordar hoy aquí el Grupo Socialista es que el Gobierno de España debe utilizar todas sus bazas en derecho, emplearse al límite en su capacidad negociadora, garantizar por todos los medios la continuidad de esta autopista del mar, ya negociando codo con codo con el Gobierno francés, con la sociedad explotadora actual, esa misma continuidad, ya recuperando y disponiendo todos los fondos disponibles para atraer a otra compañía que se subrogue y explote la línea sin solución de continuidad.

La ministra de Fomento tiene que dar la cara, ponerse al frente de la negociación, demostrar que sus personales relaciones con Galicia no le impiden asumir sus responsabilidades en este caso. Se le requiere un posicionamiento público beligerante. No es tiempo de reproches, pero tampoco es tiempo de esconderse. Evitemos entre todos el conocido responso: Entre todos la mataron y ella sola se murió. La ministra Ana Pastor puede contar con el apoyo y la colaboración del Gobierno asturiano y de la Autoridad Portuaria de El Musel, pero a cambio le pedimos compromiso, lealtad, colaboración y transparencia. Son ya muchas las facturas pendientes que la ministra de Fomento tiene con Asturias. La última, el incumplimiento de compromisos asumidos en esta misma Comisión, porque se nos dijo que no era necesario apoyar una PNL del Grupo Socialista porque habría un tren directo durante todo el verano Madrid-Asturias y Asturias-Madrid. No lo tuvimos todos los días, pero sí tres días a la semana, aunque una vez acabado el verano volvimos a quedarnos sin el tren. Esperamos que la ministra de Fomento no sume otra factura en su deber con Asturias. Mantenga el compromiso de que la autovía del mar Gijón-Nantes-Saint Nazaire va a seguir activa en los próximos meses.

El señor **PRESIDENTE**: Para defender la enmienda presentada, por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra el diputado de Foro Asturias, don Enrique Álvarez Sostres.

El señor **ÁLVAREZ SOSTRES**: Esta proposición no de ley que estamos debatiendo resume de manera perfecta unas actuaciones políticas que se entrelazan y que afectan a una ciudad como Gijón, a una comunidad como Asturias, a un Reino como España y a la propia Europa. A una Europa impulsora de una estrategia de transporte europeo dentro de las autopistas del mar. Pero estas actuaciones políticas tienen, en mi opinión, distintas valoraciones, dependiendo de las observaciones.

Las autopistas del mar —es bueno explicarlo— son unos conceptos de la política de transporte de la Unión Europea que destacan la importancia del transporte marítimo. El término designa una unión y comunicación de varios puertos con su *hinterland* para disminuir el impacto ambiental del transporte por carretera. Esta concepción aparece por vez primera en el Libro Blanco del transporte, presentado por la Unión Europea el 12 de septiembre de 2001, y no en 2007 como acabo de escuchar. Presidida por el entonces ministro de Fomento, señor Álvarez Cascos, y la vicepresidenta de la Comisión y comisaria europea, doña Loyola de Palacio, entre el 31 de mayo y el 2 de junio de 2002 se celebró en Gijón una reunión de ministros de Transporte de toda la Unión Europea que aprobó la llamada Declaración de Gijón, en la que se fijó la potenciación del transporte marítimo corto como prioridad europea, lo que se denomina navegación de cabotaje, en definitiva, las autopistas del mar.

No deja de resultar paradójico y cruel que sea precisamente Gijón el lugar en el que parece truncarse, si no lo evita el Gobierno de España, lo que toda la Unión Europea ha venido haciendo en los últimos doce años. El origen del conflicto se basa en que el periodo de subvenciones finaliza y la naviera demanda más ayudas para continuar el servicio. Si no se las dan, se descuelga, y ayer dio por concluida su actividad comercial. No suena bien eso de que tras cazar la subvención, me voy en caso de no haber más. Son 30 millones los que se acordaron en su momento por los Gobiernos español y francés y 4 millones por parte de la Unión Europea. Existe una cláusula que señala que en caso de pérdidas se podría cancelar el acuerdo a los cuatro años, pero todos los datos disponibles manifiestan la rentabilidad del proyecto. Esto es lo que entendemos que están negociando los Gobiernos de España y Francia y LDLines, y no seré yo quien pueda entorpecer con mis palabras la negociación.

El Gobierno de España, como primer responsable, tiene que poner toda la carne en el asador. La suspensión de la actividad desde ayer resulta demoledora para Gijón y para Asturias y supone una enorme preocupación. Resulta imprescindible la autopista del mar Gijón-Nantes por encima de cualquier circunstancia, incluyendo el cambio de modelo de subvención para poder impulsar el tráfico de camiones. Además, tiene un carácter estratégico para la industria asturiana, para el sector de transportistas, para el puerto de El Musel, que tras la fortísima inversión realizada, cuyas obras no están concluidas, necesita

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 629

17 de septiembre de 2014

Pág. 36

diversificar tráfico, entre otros, el de contenedores y carga rodada, y para el sector turístico; en definitiva, para la economía de Asturias. No podemos pensar que esto entre en conflicto, en absoluto, con la inminente puesta en marcha de la autopista del mar entre Vigo y Nantes. No podemos pensarlo y no lo haremos, a pesar de que ha comenzado el desvío de material desde el Bierzo hasta Vigo.

Por otra parte, si bien la competencia es de los Gobiernos de España y de Francia, la responsabilidad política en Asturias corresponde al Gobierno de la comunidad. Aunque parezca increíble e inaudito, el Gobierno de Asturias no ha realizado ningún tipo de trabajo conjunto ni ha mantenido contacto alguno en las últimas semanas con Puertos del Estado, más allá de parecer un espectador de lo que acontecía, como lo prueba la comparecencia con motivo de una interpelación en la Junta del Principado el pasado jueves día 11. Ahora se anuncia para mañana una reunión, convocada de prisa y corriendo, entre Fomento y el Gobierno de Asturias. La dejadez y la desidia por parte del Gobierno de la comunidad han sido absolutas. Resulta sencillo preguntarse por qué motivo el Gobierno de Asturias no ha contactado ni colaborado activamente con Puertos del Estado, o sobre las gestiones que ha realizado desde que se tuvo conocimiento del anuncio en las últimas semanas, o si es que hemos tenido la mala suerte de que la noticia cayó en domingo y es bien conocido en Asturias que es fiesta de guardar para el Gobierno de nuestra comunidad.

En todo caso, Foro apoyará la proposición no de ley presentada por el Grupo Socialista —repito, en todo caso—, acompañada de una enmienda de adición que creemos que enriquece los términos de la proposición y que esperamos que sea aceptada.

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

El señor **LLAMAZARES TRIGO**: Mi grupo parlamentario va a respaldar esta iniciativa que pretende que el Gobierno español tome medidas ante la naviera y el Gobierno francés para que se recupere esta autopista del mar. De la misma manera en el Principado de Asturias a lo largo de los últimos meses, desde que apareció la información, hemos solicitado que desde allí se presione todo lo posible para que se recupere la autopista del mar. No es que pasemos de la autopista a la carretera o de la carretera a la cañada, es que nos quedamos sin nada.

Señorías, llueve sobre mojado, porque este verano ha sido nefasto para las comunicaciones asturianas. Por aire, nos hemos quedado con una sola compañía, por mar, nos hemos quedado sin nada, y por tierra nos hemos quedado sin el tren directo y vamos en el tren marcha atrás. Lo crean o no, vamos marcha atrás; físicamente llegamos de Asturias a León marcha atrás. Creo que esta situación, que produce a los asturianos la sensación tradicional de aislamiento, casi de fobia al aislamiento, hace necesario que algo se solucione. Por supuesto, pedimos que se solucionen los problemas que hacen que vayamos de autopista a cañada, a calleja, y, sobre todo, este en concreto que tiene que ver con la autopista del mar, que es viable, que es rentable y que ha supuesto para las administraciones una inversión que debe mantenerse y así garantizar esa comunicación. Si además esa comunicación permite un reequilibrio entre los modos de transporte, mejor que mejor.

Mi grupo parlamentario, por tanto, va a respaldar esta iniciativa y también la va a promover en el Parlamento asturiano, porque en estos momentos no se trata de quién tuvo la culpa, sino que se trata de recuperar la comunicación y que esta interrupción no se convierta en definitiva. Esa es la posición de mi grupo parlamentario y, por tanto, vamos a votar favorablemente.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra doña María de los Ángeles Fernández-Ahuja García.

La señora **FERNÁNDEZ-AHUJA GARCÍA**: Señorías, he de confesarle, señor Trevín, que el inicio de su intervención me ha dejado un tanto perpleja, porque parece que por un momento había abandonado usted su condición de portavoz del Grupo Parlamentario Socialista y se había convertido ni más ni menos que en un interlocutor de la naviera de la que estamos hablando en esta proposición.

En nombre del Grupo Parlamentario Popular anuncio el voto en contra de la proposición no de ley del Grupo Socialista, relativa a la autopista del mar Gijón-Nantes. No lo hacemos, ni mucho menos, porque discrepamos de su contenido, todo lo contrario, lo compartimos al cien por cien; pero es que ustedes, como casi siempre, o no llegan o llegan tarde, y en este caso han llegado tarde. En primer lugar, nos piden defender ante la Unión Europea el transporte intermodal y sostenible. Pues tengo que decir que el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 629

17 de septiembre de 2014

Pág. 37

Gobierno de España apuesta, sin ningún género de duda, por el mencionado transporte. En segundo lugar, piden que se impulse el transporte marítimo a corta distancia mediante el funcionamiento de las autopistas del mar, tal como está recogido en la estrategia europea del transporte 2050. Pues bien, también les felicito porque de una vez por todas se están sumando ustedes a lo que el Gobierno de España lleva haciendo desde el primer momento: ni más ni menos que impulsar las llamadas autopistas del mar. Por último, instan al Gobierno español a que adopte, junto con el Gobierno francés, un diálogo constructivo con la sociedad explotadora de la autopista del mar Gijón-Nantes a fin de garantizar su continuidad.

Llegados a este punto —y disculpen si les ofendo—, me da la impresión de que ustedes no se enteran de nada o de casi nada. En primer lugar, tenemos que tener en cuenta que ha sido el Gobierno de Rodríguez Zapatero, en definitiva, el del Partido Socialista, el que en buena medida ha creado una parte del problema cuando suscribieron en septiembre de 2010 el contrato de concesión con la naviera LDL insertando la famosa cláusula de descuelgue, que faculta, ni más ni menos, a la sociedad explotadora a desistir unilateralmente del contrato una vez que vence el periodo subvencionable —que justo ha sido en estos momentos, tras cuatro años de vigencia del contrato—, y siempre que demuestren la falta de viabilidad de dicha autopista y sin esperar a que concluya el periodo de vigencia de dicho contrato, que es el año 2017. Lo que ustedes han posibilitado a la naviera LDL con ese contrato ha sido que se puedan marchar del puerto de El Musel y del puerto de Nantes sin esperar a que concluya su vigencia; es decir, cogen las subvenciones, las agotan en la medida de lo posible, y antes de que venza ese periodo de vigencia contractual nos marchamos y aquí paz y después gloria.

En segundo lugar, le diré que el Gobierno español no está haciendo otra cosa que dialogar y negociar para mantener a corto plazo y consolidar a medio plazo la autopista del mar Gijón-Nantes; una autopista que, a nuestro juicio, es viable, con más de 20.000 unidades al año y una ocupación media superior al 70%. No en vano, en la reunión que los Gobiernos español y francés mantuvieron con la naviera LDL el pasado día 10 de septiembre, es decir, hace apenas una semana, se acuerda pedir a la Comisión Europea que autorice la prórroga del periodo de pago de subvenciones en la medida en la que se generen gastos subvencionables, lo que aproximadamente supondría nueve meses o un año más de funcionamiento de esta autopista del mar.

Pero es que el Gobierno de España va a más. No se conforma solo con mantener dicha autopista a corto plazo, sino que quiere trabajar, y de hecho lo está haciendo, para consolidarla a medio plazo, garantizando su viabilidad sin necesidad de subvenciones. Porque se trata, señor Trevín, de que una autopista del mar, en este caso la de Gijón-Nantes, se pueda mantener a lo largo del tiempo sin necesidad de abonar subvenciones. Para ello pretende poner en práctica en las próximas semanas una serie de medidas y una serie de encuentros y reuniones con el sector afectado, tanto en el área de influencia del puerto de El Musel como del puerto de Nantes. En esta apuesta por el mantenimiento y consolidación de la autopista del mar Gijón-Nantes se echa de menos —y por ello también lo reivindicamos— una mayor implicación de las diferentes administraciones públicas, no solo, como usted demanda, del Gobierno de España, sino también del Gobierno municipal de Gijón, cuya máxima representante es vicepresidenta de la autoridad portuaria de esta ciudad, de la propia Autoridad Portuaria de Gijón, que es accionista de la sociedad explotadora y algo debe decir en esta cuestión, y por supuesto del Gobierno del Principado. Además, diga usted toda la verdad. Sabe que esta semana la consejera de Fomento del Principado va a ser recibida por el presidente de Puertos del Estado. Usted habla de la competencia de la autopista de Vigo. Son cuestiones distintas, y no lo digo yo, lo están diciendo colectivos afectados por esta situación. La autopista del mar de Vigo es para carga en exclusiva y no para carga acompañada, como es la de Gijón-Nantes. Eso hay que decirlo. Y cuando digo que se implique el Principado, estoy diciendo que intente adoptar medidas en favor de los transportistas —podemos hablar de los ecobonos— para que en vez de utilizar el transporte terrestre utilicen el transporte marítimo. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Trevín, ¿quiere intervenir en relación con la enmienda del señor Álvarez Sostres?

El señor **TREVÍN LOMBÁN**: Sí, señor presidente.

Tengo que indicar al señor Álvarez Sostres que se la aceptaría tanto hoy, día laborable, como un domingo o un día festivo, porque tanto el Gobierno asturiano como yo estamos los siete días de la semana, veinticuatro horas al día en activo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 629

17 de septiembre de 2014

Pág. 38

Me echo a temblar, porque es la segunda vez que el Grupo Popular comparte algo al cien por cien; la primera compartían al cien por cien el tren directo Madrid-Asturias y Asturias-Madrid y resulta que dentro de una semana estaremos sin tren otra vez.

El señor **PRESIDENTE**: Hemos concluido el debate de las proposiciones no de ley. Pasamos a la votación.

En primer lugar, votamos la proposición no de ley relativa a la gestión de los aeropuertos de la Comunidad Autónoma del País Vasco. Es una iniciativa del Grupo Vasco e incluye su propia autoenmienda.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos la proposición no de ley sobre el impulso del corredor ferroviario mediterráneo y central a su paso por Andalucía y la finalización del gran proyecto AVE Antequera-Granada financiado con Fondos Feder. Es una iniciativa del Grupo Socialista con la autoenmienda del propio grupo.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 15; en contra, 23; abstenciones, 4.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos la proposición no de ley sobre la privatización de AENA. Es una iniciativa del Grupo Parlamentario IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural. Se vota en sus propios términos.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos la proposición no de ley relativa a la creación de una oficina de colaboración público-privada. Ha sido presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) y se va a votar con una enmienda del Grupo Parlamentario Socialista.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 16; en contra, 25.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos la proposición no de ley para el impulso de la conectividad internacional del archipiélago canario. Es del Grupo Parlamentario Popular y se vota en sus propios términos.

Efectuada la votación, dijo

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

Votamos la proposición no de ley relativa al proyecto de apeadero Renfe e intercambiador ferroviario en el barrio de Riberas de Loyola, en San Sebastián. Es una iniciativa del Grupo Socialista que se vota en sus propios términos.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos la proposición no de ley relativa a las obras de mejora de la línea Palencia-Santander. Ha sido presentada por el Grupo Popular y se vota con una enmienda transaccional.

Efectuada la votación, dijo

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

Votamos la proposición no de ley relativa a medidas para solucionar el problema de seguridad vial en la autovía A-8, en el tramo situado entre los municipios de Mondoñedo y Abadín, en la provincia de Lugo. Es del Grupo Parlamentario Mixto y la votamos con la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 19; en contra, 23.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos la proposición no de ley relativa a potenciar las infraestructuras del transporte en España como sector estratégico de desarrollo. Se vota en sus propios términos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 629

17 de septiembre de 2014

Pág. 39

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 26; en contra, 2; abstenciones, 14.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Finalmente, votamos la proposición no de ley sobre la autopista del mar Gijón-Nantes. Es del Grupo Parlamentario Socialista y se vota con una enmienda del Grupo Mixto.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Se levanta la sesión.

Eran las siete y cuarenta minutos de la tarde.

cve: DSCD-10-CO-629