



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2014

X LEGISLATURA

Núm. 737

Pág. 1

FOMENTO

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

Sesión núm. 42

celebrada el miércoles 17 de diciembre de 2014

Página

ORDEN DEL DÍA:

Proposiciones no de ley:

- Relativa a la Autopista AP-68. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/003181) 2
- Sobre la modificación del código técnico de la edificación que establezca una normativa sobre protección frente al gas radón. Presentada por el Grupo Parlamentario de Unión Progreso y Democracia. (Número de expediente 161/002354) 4
- Sobre el impulso de la gratuidad de la AP-7 en los tramos de la demarcación de Tarragona en los que la autovía A-7 no está construida. Presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 161/002763) ... 33
- Sobre las infraestructuras en la Comunitat Valenciana. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/002948) 12
- Sobre los derechos de las personas con discapacidad o movilidad reducida en el transporte aéreo. Presentada por el Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV). (Número de expediente 161/003061) 37
- Relativa a la necesidad de abrir al tráfico comercial el dique norte del puerto comercial de San Cibrao (Lugo). Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/003119) 16
- Sobre nuevo impulso al corredor ferroviario mediterráneo a su paso por Andalucía, finalización en el marco «Conectar Europa» de los tramos en obra y adaptación inmediata del trayecto Granada-Antequera/Bobadilla-Marchena-Sevilla para tráfico

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 737

17 de diciembre de 2014

Pág. 2

de viajeros y mercancías. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/003146)	7
— Sobre el impulso a la variante de Talavera de la Reina. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/003229)	20
— Sobre la finalización de las obras de la autovía A-8 en Asturias. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/003230) ..	22
— Sobre la puesta en servicio de la autovía A-7 en el tramo Polopos-Albuñol. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/003231)	24
— Sobre contratos de arrendamiento de local de negocio. Presentada por el Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural. (Número de expediente 161/003272)	27
— Sobre la AP-1. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/003278)	30

Se abre la sesión a las cuatro de la tarde.

PROPOSICIONES NO DE LEY:

— RELATIVA A LA AUTOPISTA AP-68. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/003181).

El señor **PRESIDENTE**: Muy buenas tardes. Con el objetivo de tratar de abordar este amplio orden del día que hemos previsto vamos a decir de entrada que agradecería muchísimo a los señores portavoces que recordarán a todos los intervinientes que debemos movernos en los tiempos acordados, que son siete minutos para el interviniente, cinco minutos para el diputado o diputada que haya enmendado y tres minutos para el diputado que quiera posicionar.

Voy a fijar en este momento como una hora posible de votaciones las siete y cuarto de la tarde, antes de esa fecha dudo mucho que seamos capaces de ver 12 proposiciones no de ley.

Y sin más, agradeciendo su presencia, doy la palabra para que defienda la Proposición no de Ley relativa a la autopista AP-68, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista al diputado don César Luena y quiero advertir también que me ha pedido, que no se me olvide, el diputado Jordi Jané, que creo que su vez ha hablado con el diputado Alejandro Fernández, que la Proposición no de Ley que va en el número 3 pasará al último lugar, por tener dificultades para poderla defender ahora.

Tiene la palabra don César Luena.

El señor **LUENA LÓPEZ**: Miren, hay pequeñas cosas que tienen grandes significados y hay pequeñas obras que aun siendo pequeñas pueden ser enormes disparates. Por tanto la propuesta que les traigo hoy aquí es una reparación de una obra inexplicable, hasta cierto punto extravagante.

Miren, les sitúo, autopista AP-68 entre Zaragoza y Bilbao, a su paso por las comunidades Autónoma de La Rioja y Foral de Navarra, en el año 2003 se abrió un acceso y salida con el número 14, pero en lugar de hacerse con dos direcciones, como todos los accesos y salidas de las autopistas de todo el país, en este caso y como digo, de forma inexplicable, se hizo solo de uno, solo se accede con dirección a Zaragoza y solo se puede utilizar la salida si procedes de la misma dirección, de Zaragoza.

¿Cómo se llega a esto ahora? Bueno, pues se llega mediante un convenio entre el Gobierno de Navarra, que tiene competencias, como ustedes saben, en carreteras, y la empresa concesionaria de la autopista, contribuyendo, quiero también recordarlo, con los terrenos el Ayuntamiento de Lodosa de Navarra.

Como pueden entender, la petición del Grupo Socialista, que está avalada por todos los grupos municipales de los ayuntamientos del territorio de influencia, es lógica, es sencilla y además, que en estos tiempos se agradece, poco gravosa, y es que el Ministerio de Fomento, que el Gobierno junto con la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 737

17 de diciembre de 2014

Pág. 3

empresa concesionaria lleguen a un acuerdo para ejecutar las obras necesarias que conviertan la salida 14 en una salida bidireccional, posibilitando el acceso y salida dirección Logroño-Bilbao.

Al sentido común de dicha pretensión y como, voy a recordar de nuevo, la unanimidad de apoyo político, añado otras razones que refuerzan el voto positivo que les pido a sus señorías a esta Proposición no de Ley.

Primero, la salida 14, Lodosa-Pradejón-Arnedo, se contemplaba en el proyecto de construcción de la autopista en el año 1973, prueba de ello es que de la salida número 13, Argoncillo, se pasa a la 15, Calahorra. Esto es importante en relación a las obligaciones que pudieran derivarse de la concesión, ya que no se trata de una actuación imprevista, pueden ver ustedes decreto 2802/ del año 1973, de 2 de noviembre.

Segundo, el Ministerio de Fomento ha suscrito diversos convenios de la concesionaria de la autopista con el Gobierno de La Rioja en julio de ese mismo año, en diciembre de 2003, por el que se destinan o se destinarán más de 150 millones de euros entre las dos administraciones hasta el año del final de plazo de la concesión, que es el año 2026. Recuerdo aquí, aunque solo sea para que conste de nuevo en el diario de sesiones, ese plazo tenía que acabar en el año 2011 pero el Gobierno del PP, con Aznar y Cascos, lo prorrogó hasta el año 2026.

Estos convenios que cito se justifican literalmente «por la necesidad de buscar un itinerario alternativo a la Carretera Nacional 232», que cada presupuesto del Gobierno de Rajoy se confirma porque no hay ninguna intención de duplicar la Nacional 232.

Continúo con la justificación, «incrementar la seguridad vial y la maximización de la autopista y consisten en financiar el peaje mediante el uso del pago del peaje dinámico», es decir, la Vía T.

Pues bien, nosotros, además de maximizar el uso de la autopista, lo que queremos también, como decía, es maximizar el uso del dinero público y por tanto lo que pretende el Grupo Socialista, y espero que sus señorías también, es primero que se corrija un error porque es evidente que es un error, segundo que se contemple la salida multiplicando las opciones de comunicación y de progreso de los municipios circundantes, tanto navarros como riojanos, tercero, que la concesionaria de la autopista dé término a la ejecución del proyecto de construcción previsto e iniciado en 1973, recuerden, salida 13, salida 15, luego es evidente que falta la 14, cuarto, que pueda vertebrarse mejor el territorio haciendo más permeable la autopista, y quinto, que el gasto público pueda beneficiar a más ciudadanos, que es de lo que se trata.

Se ha presentado una enmienda por parte del Grupo Popular, el grupo mayoritario, el diputado riojano señor Escobar, ya adelanto a la presidencia que voy a aceptar esa enmienda, la voy a aceptar porque a pesar de no concretar lo que a mí me gustaría y lo que entiendo que sería lo bueno, por lo menos el tema queda ya recogido y queda explicitado que hay que solucionarlo, es decir, queda reconocido en una proposición del Congreso de los Diputados que hay un error que corregir y que ese error va a beneficiar a muchos ciudadanos riojanos y navarros.

Le agradezco la disposición, como siempre señor Escobar, de aportar enmiendas que puedan hacer que no nos movamos ni en el todo ni en la nada, que no conduce a ningún sitio sino a veces en términos medios, para mí menos ambiciosos de lo que me gustaría, pero que por lo menos, que como digo, reconocen un error y abre el principio de una solución futura.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra por el Grupo Parlamentario Popular el enmendante, en este caso don Conrado Escobar.

El señor **ESCOBAR LAS HERAS**: Para explicar muy brevemente después de las explicaciones del proponente, del señor Luena, decir en primer lugar que como se ha comentado, estamos hablando de una autopista que es ciertamente importante, es una vía de comunicación crucial para todo el eje del Ebro, contribuye a conectar a nuestro modo de ver uno de los más relevantes corredores económicos de toda España.

Y en el caso que nos ocupa, y me quiero detener especialmente en esta cuestión, el caso que nos ocupa las buenas relaciones de vecindad entre Navarra y La Rioja, las buenas relaciones institucionales, las buenas relaciones económicas de dos territorios, que además en el caso de la zona afectada, Rioja Baja y Rivera Navarra, tienen una muy favorable dimensión. Bueno, pues todo ello es lo que sirve de contexto para comentar la proposición y la enmienda que nos ocupa. Estamos hablando de municipios como Arnedo, como el Villar de Arnedo, como Pradejón, como Lodosa, como Mendavia o como Sartaguda.

Estas circunstancias y la especial sensibilidad, todo hay que decir, de los gobiernos del Partido Popular ha permitido que hoy disfrutemos en el tramo riojano, gracias a la colaboración del Gobierno de La Rioja,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 737

17 de diciembre de 2014

Pág. 4

del Gobierno de España, de diferentes ventajas, hoy se puede viajar gratis por la A-68 con el sistema T en los trayectos de ida y vuelta en 24 horas, hoy se puede disfrutar de descuentos superiores al 50%, tanto para vehículos ligeros como pesados en las entradas y salidas de La Rioja en todos los trayectos, y esto ha sido posible gracias al espíritu de colaboración y a la perseverancia en este caso del Gobierno de La Rioja y lo personalizo en su presidente, en Pedro Sanz.

En este repaso no olvidamos tampoco la postura del Partido Socialista, que como siempre, y sin pretender quebrantar el buen espíritu que nos anima a los aquí presentes, que como siempre llega tarde o no llega. El PSOE por boca ni más ni menos que del señor Zapatero, prometió hasta en tres ocasiones la gratuidad de la A-68 a su paso por La Rioja. ¿En qué quedó eso? Pues puesto que estamos en tierra agrícola, en lo que se dice coloquialmente en agua de borraja, se quedó en nada.

Como esos reproches mutuos probablemente no conducirían a nada y desde luego no ayudaría a mejorar en comunicaciones, pues yo paso de los reproches a lo concreto. Queremos mantener esa dinámica de colaboración, queremos seguir avanzando que en comunicación es importante. Por eso hemos presentado esta enmienda, que pretende autorizar el desarrollo concreto del enlace de Lodosa y Villar de Arnedo. Efectivamente, saludamos al alcalde de Arnedo, que ha tenido mucho que ver en esta cuestión, la salida número 14 de la A-68 es hoy unidireccional y conecta la LR-123 hacia Pradejón y hacia el Villar de Arnedo con la carretera de Navarra 123 hacia Lodosa.

¿Se trataría de qué? De impulsar su conversión en bidireccional atendiendo así a una solicitud de entornos riojanos.

En este sentido le decía amablemente al Partido Socialista que llegaba tarde porque el Partido Popular, y pongo el ejemplo precisamente del alcalde de Arnedo y diputado, que ya tomó una iniciativa en el pleno solicitando esta misma cuestión, esa solicitud se trasladó por unanimidad tanto al Congreso de los Diputados tanto a las propias consejerías correspondientes y también pongo el ejemplo del diputado navarro, José Cruz Pérez Lapazarán, que también se ha preocupado por esta cuestión.

¿Qué ventajas obtenemos? Se mejora de forma evidente la comunicación tanto para los vecinos de ambas regiones como para las empresas instaladas en estas localidades, que creo que es importante porque forman parte de ese potencial eje tan dinámico como es el Ebro, es más atractivo para la ubicación de iniciativas empresariales, atiende y fomenta, y esto no es una cuestión irrelevante, atiende y fomenta una natural relación ya existente entre Rioja Baja y la Rivera de Navarra y además damos más facilidad para el visitante y para el turista. Por eso hemos presentado esta enmienda, que da un paso más en la buena dirección, valga la redundancia, y además lo hacemos con la tranquilidad y la garantía de que la marca de la casa del Partido Popular es que lo que promete, lo que sugiere, lo que plantea, al final se lleva a efecto, así que muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Les felicito a ambos por el espíritu de concordia tan navideño que han ustedes demostrado.

— DE MODIFICACIÓN DEL CÓDIGO TÉCNICO DE LA EDIFICACIÓN QUE ESTABLEZCA UNA NORMATIVA SOBRE PROTECCIÓN FRENTE AL GAS RADÓN. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE UNIÓN PROGRESO Y DEMOCRACIA. (Número de expediente 161/002354).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente proposición no de ley, en este caso es la relativa de modificación del Código Técnico de la Edificación, que establezca una normativa sobre protección frente al gas radón. Es una iniciativa del Grupo Parlamentario de Unión Progreso y Democracia que va a defender don Carlos Martínez Gorriarán. Tiene la palabra.

El señor **MARTÍNEZ GORRIARÁN**: Esta Proposición no de Ley lo que propone es cubrir una laguna que existe en el Código de la Edificación en España que tiene que ver con los peligros para la salud consecuencia de la exposición prolongada al gas radón, y el gas radón es un gas noble radiactivo que se forma como paso intermedio de la desintegración del torio, del uranio y plomo y es algo que ocurre sobre todo en superficies geológicas muy comunes, particularmente en España, por cierto, donde hay grandes extensiones con este tipo de geología, de terrenos graníticos, es decir, lo que significa es que en España hay grandes partes de nuestro territorio donde la exposición al gas radón es constante, sobre todo en edificaciones de tipo rural o casas donde es posible la concentración de este gas que emana naturalmente de este tipo de terrenos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 737

17 de diciembre de 2014

Pág. 5

El problema para la salud está muy estudiado por la Organización Mundial de la Salud, de hecho considera que la exposición prolongada al gas radón es la segunda causa de cáncer de pulmón y además también tiene una incidencia seria en patologías como la leucemia o la esclerosis múltiple.

De manera que no hablamos de ninguna banalidad ni de ningún tipo de alarma fomentada por grupos hipersensibles sino de un hecho que está más que contrastado y que en consecuencia en países con situaciones de exposición al gas radón semejantes a la de España se ha traducido la existencia de normativas preventivas sobre todo en edificación, digo en edificación porque al aire libre no existe prácticamente ningún peligro ni tampoco tanto, para lo único que está regulado en España, que es en ambientes laborales, y donde sí es un riesgo real para la salud, como digo puede redundar en la aparición de cánceres de pulmón, leucemia y esclerosis múltiple, es en aquellas edificaciones que por no estar convenientemente preparadas pues vayan concentrando a lo largo de los decenios concentraciones importantes de gas radón.

Bueno, ¿qué es lo que se propone en esta Proposición no de Ley? Pues algo muy concreto, en concreto modificar el Código Técnico de la Edificación para que haya una serie de indicaciones en aquellos territorios con una exposición alta al gas radón para que haya una normativa específica de acuerdo con las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud. La cosa por lo tanto es muy sencilla y supongo que será por lo tanto compartida por todo el mundo, de hecho también numerosas instituciones españolas como el Consejo de Seguridad Nuclear pues han elaborado estudios alarmando sobre esto.

Por una de esas extrañas tendencias de nuestro mundo legislativo a legislar en exceso a unas determinadas materias y nada en otras, esta ha caído en el lado de la nada y realmente estamos bastante digamos que indefensos o vulnerables ante lo que es un problema como digo de salud, potencial, serio, pues en muy amplias zonas de nuestro territorio, ambas Castillas, Galicia y otros territorios donde es muy común los terrenos graníticos. Por lo tanto eso es lo que se propone, como digo, que el Gobierno presente y desarrolle una legislación ad hoc de prevención de los efectos después de un prolongado al gas radón, que tiene que tener que ver con la modificación del Código Técnico de la Edificación.

Como todo el mundo tiene la Proposición no de Ley pues no voy a leerla en su totalidad porque es muy sencilla, el Grupo Socialista ha presentado una enmienda de modificación que aceptamos en sus términos, está bien, lo que hace es añadir algunas precisiones técnicas y luego añade un tercer punto que tiene que ver con la transposición de una directiva europea que habla precisamente de esta cuestión, de tal manera que creo que lo que hace es completarla, y por lo tanto la presentaremos a votación en los términos en que la modifica la enmienda del Grupo Socialista a la Proposición no de Ley que hemos presentado nosotros.

El señor **PRESIDENTE**: Hay una enmienda del Grupo Parlamentario Socialista que va a defender la diputada doña Gracia Fernández Moya. Tiene la palabra.

La señora **FERNÁNDEZ MOYA**: El gas radón, como ya se ha comentado, es un gas radiactivo de origen natural que se produce en la tierra por desintegración del uranio, se libera fácilmente de la roca y suelo y tiende a concentrarse en espacios cerrados, tales como las minas subterráneas, las casas o los edificios. Según la Organización Mundial de la Salud la exposición de radón en el hogar y en el lugar de trabajo es uno de los principales riesgos de la radiación ionizante, causando decenas de miles de muertes por cáncer de pulmón a nivel mundial, se considera que es la segunda causa de cáncer de pulmón, la primera es el tabaco.

Basándose en esta consideración la Unión Europea ya emitió en una recomendación, la 90/143 de 21 de febrero en el 1990 para la protección ante estos peligros para la salud, fue entonces solo una recomendación ya que los estudios no eran aún concluyentes pero se establecieron ya unos límites para la protección contra los peligros de una exposición a radón en el interior del edificio, en viviendas de nueva construcción no superar los 200 becquerelios por metro cúbico y en edificios y viviendas ya existentes no superar los 400.

En España, teniendo en cuenta estas recomendaciones, el Consejo de Seguridad Nuclear consideró también la fuente de exposición al radón en las viviendas, y en el Real Decreto del 2001 783, por el que se aprueba el Reglamento de Protección Sanitaria contra Radiaciones Ionizantes, el Consejo de Seguridad Nuclear redactó ya a final de 2007 una propuesta de criterios para la protección radiológica frente a la exposición a la radiación natural.

En el año 2005 se formó una red de los principales organismos asociados de más de 40 estamos miembros, que ha sido la base para un proyecto internacional del radón en el que España ya participaba.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 737

17 de diciembre de 2014

Pág. 6

En el año 2006 se aprobó el Real Decreto también por el que se aprueba el Código Técnico de la Edificación, con el objetivo de mejorar la calidad de la edificación y de promover la innovación y la sostenibilidad, un instrumento normativo que fijó las exigencias básicas de calidad del edificio en sus instalaciones. En dicho decreto entonces no se incluyó específicamente la protección del gas radón puesto que aún no se había alcanzado un nivel en la investigación suficiente para permitir la inclusión en el mismo.

Pero coincidiendo con este anterior decreto que he referido también se aprobó otro, el 315 del 2006, del 17 de marzo, por el que se crea el Consejo para la Sostenibilidad, Innovación y Calidad de la Edificación como órgano colegiado dependiendo del Ministerio de Vivienda y entre sus funciones se incluye promover la adaptación de las disposiciones reglamentarias en materia de edificación a las decisiones, recomendaciones y orientaciones de la Unión Europea y otra organización internacional. A través de este Consejo se deberían de introducir los cambios necesarios según las evidencias que vayan apareciendo y en este sentido va la primera parte de nuestra enmienda.

En el año 2010 también se acordó una moción en el Senado pero que posteriormente no dio tiempo a desarrollar y precisamente en diciembre de 2013 la Unión Europea dictó la directiva, no ya una recomendación como anteriormente sino una directiva de protección radiológica, que es una Directiva 2013/591. Este cambio se justifica porque hay nuevos estudios epidemiológicos que demuestran que existe un mayor riesgo estadísticamente significativo, o sea que hay que valorarlo, de padecer cáncer de pulmón, derivada de la exposición prolongada a radón en los recintos cerrados a niveles del orden de 100 becquerelios por metro cúbico, considerándose, como he comentado antes, la segunda causa de cáncer de pulmón después del tabaco. Así mismo en la directiva se establece que es necesario que los estados miembros cuenten con planes de acción nacionales para abordar de una forma más amplia los riesgos a largo plazo de la exposición a radón y para ello hemos incorporado una segunda parte en la enmienda en este sentido.

Aunque esta directiva debe de ser de aplicación como máximo antes del 6 de febrero del 2018, pero hay que considerar que se haya elaborado una directiva europea en este sentido significa que hay dentro de los estados miembros de la Unión Europea un consenso sobre la necesidad de reducir el riesgo proveniente del gas radón, la mayoría de los países europeos tienen ya establecidos un nivel nacional de concentración máximo de exposición a este gas y han adoptado medidas para reducir el nivel de este en las viviendas y los lugares cerrados.

Por ello termino diciendo que apoyamos esta iniciativa y agradecemos al grupo proponente que haya aceptado nuestra enmienda, que lo que tratamos con ella es de aportar para poder mejorarla.

El señor **PRESIDENTE**: Es el turno ahora del Grupo Parlamentario Popular. Se va a pronunciar doña Concha Veray.

La señora **VERAY CAMA**: Señorías, tomo la palabra en nombre del Grupo Popular para exponer la posición de mi grupo parlamentario ante esta Proposición no de Ley presentada por el Grupo UPyD de modificación del Código Técnico de Edificación para que se establezca una normativa sobre protección frente al gas radón.

El objetivo de esta Proposición no de Ley, tal y como el propio grupo proponente reconoce en la parte expositiva de la misma, es que se establezca una reglamentación o medidas adecuadas para proteger a la población de la exposición prolongada al gas radón, objetivo que como no podría ser de otra manera es compartido por el grupo parlamentario al que represento así como por el Gobierno.

Precisamente por esta razón desde el Ministerio de Fomento se está trabajando ya en la redacción de unas exigencias reglamentarias de protección frente al gas radón en la edificación. En este sentido el Ministerio de Fomento está actualmente elaborando una propuesta de normativa reglamentaria relativa a la protección frente al gas radón en edificios residenciales tanto de nueva planta como existentes, en el marco de la trasposición de la directiva 2013/59 EURATOM para su inclusión en el Código Técnico de la Edificación, que complementará a la Instrucción IS-33 del Consejo de Seguridad Nuclear sobre criterios radiológicos para la protección frente a la exposición a la radiación natural en la que se establecen los niveles de protección frente al radón requeridos en los lugares de trabajo.

En este sentido actualmente se está desarrollando un primer documento para su discusión en un grupo de expertos porque creemos que nadie mejor que los expertos para que sean los que nos digan qué medidas se tienen que tomar y no tanto como propone esta Proposición no de Ley en su punto número 1.1 donde dice que ella tendría que decir o qué tendríamos que poner como medidas, como decía, se está

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 737

17 de diciembre de 2014

Pág. 7

preparando un documento para su discusión en un grupo de expertos con la participación del propio Consejo de Seguridad Nuclear, los ministerios con competencias en la materia y el Instituto Eduardo Torroja como organismo técnico de apoyo a la redacción de dicho documento, que una vez consensuado ha de permitir a este grupo de expertos elaborar la propuesta normativa para la inclusión en el Código Técnico de Edificación de las exigencias básicas de protección contra el gas radón y la posterior elaboración del proyecto de disposición con el rango adecuado, o sea bien un real decreto o bien una orden ministerial, en función del alcance de las modificaciones que deban ser realizadas en el Código Técnico de Edificación, que será sometido a información pública iniciándose así la tramitación administrativa de acuerdo con lo que establece la Ley 50/1997 de 27 de noviembre.

En relación a establecer medidas de remediación en edificios existentes que presenten concentraciones de radón excesivas con carácter obligatorio éstas deben establecerse en el Plan de Acción Nacional establecido en el artículo 103 de la directiva europea antes mencionada, no en el Código Técnico de Edificación, y de considerarse necesario también en otros ámbitos legales.

Es por esta razón que el Ministerio de Industria, el de Interior, el de Empleo y el de Sanidad están ya actualmente trabajando de manera conjunta en la transposición de dicha directiva europea a través de la elaboración de un plan estatal de actuación contra el radón, así como de monitorizar e impulsar su implementación y cumplimiento teniendo en cuenta la fecha límite de implementación de la directiva antes citada, que es la de, como ha dicho la portavoz que ha actuado del Partido Socialista, el 6 de febrero de 2008.

Yo, señores de UPyD, señor Martínez Gorriarán, puedo entender, incluso compartir sus prisas para que se tomen medidas en este ámbito y sobre todo en este tema pero, como les he contado, el Gobierno está trabajando desde hace tiempo en la transposición de esta directiva y en dar solución a este problema.

Por lo tanto, a diferencia de lo que ha dicho usted, que ha caído en el lado de no legislar, es la contrario, se va a legislar sobre este tema pero si quieres hacer adecuadamente, y para que el objetivo, que es el dicho anteriormente, sea eficaz lo que legislemos.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Martínez.

— SOBRE NUEVO IMPULSO AL CORREDOR FERROVIARIO MEDITERRÁNEO A SU PASO POR ANDALUCÍA, FINALIZACIÓN EN EL MARCO «CONECTAR EUROPA» DE LOS TRAMOS EN OBRA Y ADAPTACIÓN INMEDIATA DEL TRAYECTO GRANADA-ANTEQUERA/BOBADILLA-MARCHENA-SEVILLA PARA TRÁFICO DE VIAJEROS Y MERCANCÍAS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/003146).

El señor **PRESIDENTE**: Como les dije al principio, la Proposición no de Ley número 3 del orden del día va al final, por haberlo pedido así el señor Jané, la proposición no de ley siguiente sería la número 4, pero me han comunicado que el diputado don Ximo Puig está al caer, entonces como no llegó vamos a pasar a una siguiente, la siguiente es la número 5, no está el autor, el Grupo Parlamentario Vasco, no podemos verla, la siguiente, la 6 no está el Grupo Mixto, no podemos verla, pero la número 7 sí están aquí los ponentes, está el señor Caicedo, está doña Ascensión de las Heras y don Manuel Pezzi, así que vamos a ver la número 7 y disculpen estas circunstancias, que no me gustaría que pasaran pero que pasan, hoy es un día muy denso de comisiones.

Por lo tanto, la número 7, Proposición no de Ley sobre impulso del Corredor Ferroviario Mediterráneo a su paso por Andalucía, finalización en el marco «Conectar Europa» de los tramos en obra y adaptación inmediata del trayecto Granada-Antequera/Bobadilla-Marchena-Sevilla para tráfico de viajeros y mercancías. Es del Grupo Parlamentario Socialista y la defiende don Manuel Pezzi.

El señor **PEZZI CERETO**: Efectivamente el Gobierno de Rajoy está machacando Andalucía negándose a desarrollar el Corredor Mediterráneo a su paso por nuestra Comunidad Autónoma.

El Corredor viene descrito con gran detalle en los reglamentos europeos tanto «Conectar Europa» como «Redes Transeuropeas de Transporte, en el PITVI y en toda la normativa de planificación estratégica ferroviaria, que dice que el Corredor que viene del centro de Europa y del norte, pasa por Perpiñán hasta Barcelona, Tarragona, Valencia, Alicante, Murcia, Cartagena, Almería, Granada, Antequera y Sevilla, conectando con Huelva, Cádiz y Algeciras, donde también se une al Eje Atlántico o Central.

¿Qué está pasando por el Corredor Mediterráneo a su paso por Andalucía? El Gobierno ha ralentizado la terminación de la conexión Murcia-Almería, que al ritmo actual no estaría antes del 2020, disminuyendo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 737

17 de diciembre de 2014

Pág. 8

las partidas presupuestarias al mínimo y planificando el trazado con una sola vía. El tramo Almería-Granada no tiene terminado si quiera la declaración de impacto ambiental en los tres años que lleva en el Gobierno, por tanto tampoco hay proyectos constructivos, no hay planificación económica, por tanto Almería-Granada cero patatero.

El tramo AVE Granada-Antequera prometen que lo abrirán en 2015 y este es un AVE espectacular, como ya sabe esta Comisión es el AVE que yo les he enseñado estas fotografías, que ustedes conocen todo, le llamamos el AVE de la chumbera o del higo chumbo, el tren de la bruja, porque el AVE va a pasar por un túnel del siglo XIX que se hizo cuando gobernaba el general Narváez, el Espadón de Loja, el Espadón de Loja dijo el tren tiene que pasar por mi pueblo y como era el que mandaba hizo este túnel, que hemos pedido que lo declaren bien de interés cultural por lo que va a suponer, no solo por la chumbera y que hay que ir a 30 por hora sino que va a pasar el AVE también por él.

Hay un colectivo ciudadano que ha recogido más de 12.000 firmas de Loja, que se llama «AVE sí pero no así», que ha pedido que de ninguna manera el AVE pase por un túnel donde están las viviendas encima e incluso la Junta ha dicho que por no reconocer y tener los estudios ambientales adecuados no se pueda construir pero el Gobierno dice que sí en el 2015.

Y llegados a Antequera, Bobadilla, Santa Ana, el que piense un poquito en Andalucía sabrá que Antequera es el centro neurálgico ferroviario de Andalucía, allí convergen los trenes procedentes de Sevilla, de Córdoba, de Granada y de Algeciras y el Gobierno de Rajoy y de la ministra Pastor nos quiere hacer lo que yo llamo un fraude ferroviario que se basa en una deslealtad institucional en la que Junta de Andalucía es la sufriente por prepotencia del Gobierno de España.

¿Cuál es el fraude? El fraude consiste en culpar a la Junta de Andalucía por no terminar las obras entre Antequera y Sevilla, en la que ha gastado ya 280 millones de fondos propios de la Junta de Andalucía para hacer 77 kilómetros de plataforma ferroviaria para doble vía con tráfico mixto entre Bobadilla y Marchena, para culparla que el Corredor no puede ir por el trazado en línea recta, que es el que tiene el PITVI y los reglamentos europeos por culpa de la Junta de Andalucía y que por tanto el Gobierno de Rajoy ha acordado que la distancia más corta entre dos puntos no es la línea recta sino que la distancia más corta entre Antequera y Sevilla pasa por Córdoba.

Esto es una nueva innovación del Gobierno en la que piensa que dos catetos, a pesar de que tienen 50 kilómetros más de distancia, es mejor que la hipotenusa, demostración que matemáticamente no se puede sostener pero que un Gobierno con una ministra como Pastor sí lo pueden hacer, cualquiera que vean, vean ustedes, cuando llegue a Antequera, nos proponen subir a Córdoba y después de bajar a Córdoba para ir a Sevilla, como si tenemos que ir a Neptuno y pasamos por la Plaza de España, un poco que nos coge a trasmano.

Esto ha provocado un colapso, nosotros no vemos mal que el AVE pase por cualquier sitio pero esos 50 kilómetros más de distancia a recorrer supone un mayor costo y se podría hacer de una forma más eficaz, más directa, acordando con la Junta de Andalucía terminar el trazado entre Antequera y Sevilla, que como ya he dicho, el Gobierno de la Junta de Andalucía con fondos propios ha gastado ya 280 millones de fondos propios, cosa que no ha hecho ninguna comunidad autónoma de España, ninguna comunidad autónoma con fondos propios ha hecho un trazado de Alta Velocidad, aunque no esté finalizado, para cedérselo al Gobierno de España, a Adif, para que lo explote en las redes ferroviarias de interés general del Estado y lo ha hecho además con un protocolo de intenciones entre Adif y la Junta de Andalucía de 2009, sin convenio de colaboración, sin que se repitan las cargas que tiene cada uno.

Fíjense ustedes, y lo quiero hacer especial hincapié en este debate, cuando el Ministerio dice que el trazado de ferrocarril entre Bobadilla-Santa Ana y Sevilla le corresponde a la Junta yo debo decir que por contestación que me ha hecho el Ministerio de Fomento los terrenos son de Adif, los terrenos son de Adif, por tanto la Junta de Andalucía lo que le ha hecho es una obra en terrenos de Adif, por tanto el Ministerio de Fomento se ha gastado 280 millones y ahora Adif dice que no quiere saber nada de la plataforma de 77 kilómetros que pasa por Osuna y pasa por Marchena y que es la distancia más corta para llegar a Sevilla.

Nosotros, y quiero en este momento darle la máxima relevancia a mis palabras, si ustedes son asiduos al programa del Gran Wyoming en El Intermedio, cuando el Gran Wyoming quiere salirse de la broma dice que se va a sentar en el pico de la mesa, pues yo me voy a sentar en el pico de la mesa. Miren ustedes, si hay un acuerdo entre el Gobierno de España y la Junta de Andalucía para terminar el Corredor Ferroviario entre Bobadilla y Sevilla y la Junta ya ha hecho 77 kilómetros aquí se necesitan hombres y mujeres de estado que terminen la obra, que es indispensable para España, para Andalucía y para completar el Corredor Ferroviario Mediterráneo, no se puede poner una soga a la Junta de Andalucía para decir se han equivocado ustedes, no han terminado la obra, los voy a estrangular, porque eso no es conveniente.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 737

17 de diciembre de 2014

Pág. 9

Voy terminando, señor presidente, yo lo que a mí me gustaría es que todos nos diéramos cuenta, y la PNL está muy bien desarrollada, que los tráficos entre Granada, Málaga y Sevilla se tienen que hacer por Osuna y Marchena, porque eso supone una reducción horaria fundamental. Fíjense, por Córdoba ir de Málaga a Sevilla serían 95 minutos, por Osuna y Marchena 55, 95 por Córdoba, 55 por donde estaba planificado. El trayecto Granada-Sevilla por Córdoba 105 minutos, por Marchena 75 minutos.

Por tanto no hay discusión posible, hay que negociar, hay que hablar, hay que ser hombre de estado, hay que sentarse para solucionar los problemas, porque si no no hay manera de tener el Corredor Mediterráneo en uso y ponerlo en funcionamiento lo antes posible.

Se me han presentado, presidente, enmiendas, si quiere ya me posiciono ante ellas y así...

Una de las enmiendas que me presenta Izquierda Unida me habla de que utilicemos la línea recta Antequera-Osuna-Marchena para hacer un anillo ferroviario, no voy a hacer la broma que la línea recta y los anillos son figuras geométricas distintas pero parece muy obvio. Yo he traído aquí el anillo, el anillo ferroviario de Antequera es un anillo que permite hasta 500 kilómetros por hora y si usted lo mete en una línea recta 500 kilómetros por hora pasando por las poblaciones de Marchena o de Osuna vamos a dislocar a las familias que vivan allí, no hay manera de esto de hacerlo.

Por tanto dejemos que los anillos sean anillos, anillos de ensayo, la línea recta, yo le pido a Izquierda Unida que recapacite, anillo no es línea recta, anillo es tan, tan, tan, dando vueltas siempre por el mismo lado sin salirse de rosca y preparado, de manera que los peraltes permiten velocidades de esa cantidad.

Y finalmente la otra enmienda que se me presenta Izquierda Unida yo sí la veo bien, que se busque el dinero donde sea menester con acuerdo.

El Partido Popular me ha hecho la típica del Partido Popular, «confíen en este Gobierno», me dicen, «si tenemos el Corredor, si este Gobierno es bueno, si la ministra tiene desparpajo y tiene... Confíen en este Gobierno». Pues permítanme que yo tenga mis dudas, me gustaría más que aprobaran mi PNL, que me llevó semanas elaborarla, reunirme con muchos ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, como Concha de Santa Ana, que sabe, y he visto salto de carnero por salto de carnero, viaducto por viaducto, hemos visto cuánto vale cada uno, cuántos metros, cuántos kilómetros, cuántos minutos, está muy bien elaborada, es una tesis doctoral, si yo saliera de aquí y la presentara en la Escuela de Ingeniería me darían matrícula de honor por esta PNL. Por favor, apóyenme.

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

La señora **DE LAS HERAS LADERA**: Señorías, decirle al portavoz del Partido Socialista, recordarle que la Consejería de Fomento en Andalucía es de Izquierda Unida y que los informes sobre la viabilidad o no de las infraestructuras los hacen los técnicos funcionarios y trabajadores y trabajadoras en la Junta de Andalucía, en la Consejería de Fomento y que por lo tanto, sin poner en duda todas sus capacidades con respecto a la ingeniería, cuando nosotros proponemos, que más adelante entraré en detalle, la utilización de una parte del anillo ferroviario, es porque está constatado, también me gustaría que me oyera el señor ponente cuando estoy exponiéndole las enmiendas a su Proposición no de Ley pero parece ser que no tiene mucho interés en escucharlo, en cualquier caso decirle que independientemente de que esta diputada no pone en duda cuáles son sus capacidades con respecto a la ingeniería y el conocimiento que tiene ni el valor entre su Proposición no de Ley, la Consejería, que es de Izquierda Unida, que está gestionando Izquierda Unida en el Gobierno de Andalucía, sabe perfectamente que cuando hace el planteamiento de la utilización y aprovechamiento de parte de ese anillo es porque entre otras cosas es viable y además supone un ahorro.

Las conexiones ferroviarias que se han mencionado en la iniciativa son efectivamente muy necesarias para profundizar en la vertebración del territorio, garantizar la conectividad portuaria y dar valor añadido a la red logística que se está tratando de potenciar, de hecho les recuerdo, que él no lo ha puesto en su Proposición no de Ley, que existe un acuerdo denominado Acuerdo de Antequera, que la Consejería de Fomento y Vivienda impulsó para que fuese respaldado por instituciones y entidades públicas y privadas y que establece toda la obra pública pendiente relacionada con este asunto. Este acuerdo cuenta con el voto unánime de toda la Cámara andaluza y está respaldado por todos los presidentes de las autoridades portuarias de los puertos andaluces así como por un buen número de diputaciones provinciales, plataformas ciudadanas y un largo etcétera, en el que se encuentran muchos ayuntamientos directamente afectados por los trazados pendientes de ejecución.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 737

17 de diciembre de 2014

Pág. 10

Sobre el Eje Ferroviario Transversal desde la Izquierda Plural, desde Izquierda Unida de Andalucía se están planteando dos cuestiones sobre ello, de un lado que el Estado retome la financiación y la ejecución, que es precisamente lo que dice esta iniciativa, lo que propone el Grupo Parlamentario Socialista, y por otro lado decir que la Consejería de Fomento ya ha ofertado y le ha planteado de manera rigurosa una oferta al Ministerio para que utilice esa plataforma del anillo de Antequera, que ya está construida y se ha pagado por la Junta en torno a 280 millones de euros y que va desde Sevilla a Marchena, y aparte del chascarrillo o la broma que ha querido hacer el diputado él sabe perfectamente que se puede utilizar y trasladar allí el anillo ferroviario inicialmente previsto en Antequera, abaratando los costes al Estado y poniendo en valor la estructura ya finalizada, dado que la ubicación inicialmente prevista de Antequera ha quedado desierta porque no hay ninguna empresa que haya querido asumir, y eso también lo sabe el señor diputado, unos costes tan elevados.

El Ministerio ha rechazado la propuesta que ha hecho Izquierda Unida en Andalucía, sabrá por qué lo ha hecho pero esto es como el perro del hortelano, lo mismo.

Otro elemento es la referencia del Corredor Mediterráneo a su paso por Andalucía y lo que estamos planteando es que la sección compartida entre los corredores Mediterráneo y Atlántico, que es el tramo Algeciras-Bobadilla, es el tramo crítico porque es el verdadero cuello de botella para el desarrollo de los dos corredores, dado que ese tramo está sin electrificar, fuera de los estándares europeos y por tanto imposibilita la penetración adecuada de mercancías por ferrocarril y su posterior distribución en nuestra cadena logística.

Dudas que desde Izquierda Unida, Izquierda Plural, que le hagamos factible el mecanismo de la financiación «Conectar Europa» pero lo cierto es que desde ahí nosotros proponemos que el Estado puede conseguir el 15% de financiación y que además esto es un fondo compatible con los fondos FEDER y haría posible que las obras se hagan. El mecanismo de financiación desde la Izquierda Plural, el grupo de la oposición, y desde el Gobierno en Andalucía pues no somos los que tenemos que decir cuáles son los mecanismos de financiación que tiene que utilizar el Gobierno pero sí que les estamos dando propuestas para que esto no sea la excusa que ustedes puedan poner sobre la mesa para negarse a cumplir con sus compromisos porque el compromiso del Gobierno a través del Ministerio es llevar a cabo la financiación para que estas obras se hagan de manera definitiva.

Hemos incorporado en esta dirección las dos enmiendas y decirle al portavoz del Partido Socialista que las dos enmiendas son fundamentales porque las está requiriendo la Consejería de Fomento en el Gobierno de Andalucía, que hemos dado un plazo, hemos incorporado un plazo hasta el 2020 y que si no son aceptadas podemos llegar a un acuerdo o una transacción en los términos que nosotras hemos planteado, no podemos votar a favor.

El señor **PRESIDENTE**: Es el turno del portavoz del Grupo Parlamentario Popular, el señor Caicedo.

El señor **CAICEDO BERNABÉ**: El único que verdaderamente ha apostado y ha defendido ante Europa el Corredor Mediterráneo por Andalucía ha sido el Gobierno del Partido Popular, sí.

Me remito al año 2010, el Gobierno socialista hace una apuesta de mínimos y se conforma con el Corredor por el interior de Andalucía, otra gran oportunidad perdida por falta de ambición del Gobierno socialista, no entra en las redes transeuropeas del transporte, por lo tanto se quedó sin financiación europea, entonces no se escuchó la voz de ningún socialista, y esto hay que explicarlo, en Málaga, en Motril, Almería, el Gobierno del Partido Popular en febrero del 2012 se hace de una nueva propuesta en Europa para las redes transeuropeas que incluye el corredor por el interior de Andalucía, y se incorpora la línea Guadix-Baza-Lorca, además se contempla en el PITVI 2012-2024.

El Gobierno hace todo lo que está a su alcance y se está haciendo cargo de todos los tramos que son de su competencia, a pesar de las dificultades económicas. La Junta de Andalucía debe de hacer lo mismo con el trayecto Sevilla-Bobadilla, tiene la competencia sobre el mismo porque así lo quiso en su momento y además ha obtenido fondos europeos en el marco comunitario 2007-2013.

La realidad es, el Gobierno de España, que con mucho esfuerzo está apostando por Andalucía y la Junta haciendo dejación de sus funciones. Ustedes justifican la dejación de sus funciones con la crisis económica y a pesar de ello siguen exigiendo al Gobierno de España, por lo tanto su discurso se cae por su propio peso, la Junta de Andalucía tiene paralizado Sevilla-Antequera y quiere que los 1.000 millones que hay que invertir los ponga el Gobierno de España. ¿Por qué no gestionan mejor sus recursos? Además no aceptan la alternativa, la alternativa del Gobierno, el bypass a la altura de Almodóvar del Río

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 737

17 de diciembre de 2014

Pág. 11

con la construcción de un nuevo tramo de 15 kilómetros, se ahorran 47 en el trayecto, con una inversión de 48 millones de euros.

El Corredor Mediterráneo es una prioridad para el Gobierno, el Gobierno tiene previsto continuar la ejecución de la obra de acuerdo con la paralización prevista y dotar las disponibilidades presupuestarias necesarias, así como la solicitud de fondos europeos en función de la misma. No es cierto que no se esté impulsando las obras de Algeciras-Bobadilla, en los últimos tres ejercicios se han presupuestado 113 millones de euros, 50 millones en los Presupuestos Generales del Estado de 2015.

En relación a la obtención de fondos europeos la Comisión Europea ha publicado con fecha 11 de septiembre de 2014 las convocatorias para la solicitud de ayudas con cargo al mecanismo «Conectar Europa», tanto para el período completo 2014-2020, la convocatoria multianual, como la convocatoria anual del 2014. En consecuencia actualmente se está procediendo a analizar los proyectos que pueden optar en mejores condiciones a obtener la ayuda con el fin de cumplimentar las correspondientes solicitudes en el plazo establecido en la convocatoria a 26 de febrero del 2015.

En relación al estudio informativo y la tramitación ambiental del bypass ferroviario de alta velocidad por Almodóvar del Río, cabe señalar que tal y como anunció la ministra de Fomento ante el pleno celebrado el 28 de octubre está previsto que en un breve plazo se inicien los trabajos de redacción de dicho estudio, que será redactado por la Dirección General de Ferrocarriles, el objetivo perseguido es que en el menor plazo posible puedan comenzar ya las actuaciones necesarias para construir dicho bypass, con el objeto de crear una conexión directa entre las líneas de alta velocidad Madrid-Sevilla y Córdoba-Málaga, lo que permitiría reducir los tiempos de viaje Sevilla con Málaga y Granada de forma significativa.

En lo referente a la licitación y contratación el anillo ferroviario de Antequera el Ministerio de Fomento está trabajando para acometer la nueva licitación del anillo de Antequera, siempre que exista interés por parte del sector privado en un modelo contractual.

A mí desde luego no me gustaría sentarme en ningún pico de ninguna mesa, me gustaría sentarme en el AVE y a mí no me gustaría que se dieran vueltas, ya se dieron en su momento y no se hicieron. Y me gustaría que hoy le pudiéramos dar ese premio pero ha llegado 11 años tarde, si lo hubieran hecho en su momento probablemente ya tendríamos el AVE funcionando hoy.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Pezzi, para posicionarse sobre las enmiendas.

El señor **PEZZI CERETO**: Permítame presidente que aclare a título de qué intervengo yo aquí, yo intervengo como portavoz socialista, solamente aclarar eso.

El señor **PRESIDENTE**: Sí, ya lo sabemos.

El señor **PEZZI CERETO**: Como portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, no represento a ninguna institución ni nadie representa aquí ninguna otra institución.

El señor **PRESIDENTE**: No nos cabe duda pero concrete por favor.

El señor **PEZZI CERETO**: No voy a aceptar la enmienda del Partido Popular, de los seis puntos ninguno de ellos, no lo voy a aceptar...

El señor **PRESIDENTE**: Disculpe pero el señor Baldoví quiere intervenir, desconozco que quería posicionar. Tiene la palabra.

El señor **BALDOVÍ RODA**: Quería posicionarme en este punto justamente porque comparto muchos de los argumentos que ha dicho el portavoz socialista, por todo lo que hace referencia también a la parte de Corredor Mediterráneo que pasa por la Comunidad Autónoma Valenciana y cada vez que viene la ministra a Valencia no solo no nos tranquiliza sino que cada vez nos intranquiliza mucho más.

Por tanto desde Compromís aprobaremos con mucho gusto esta proposición porque ya digo que muchos de los argumentos los podríamos aplicar justamente allí, una obra absolutamente esencial y que parece que este Gobierno pasa completamente de ella.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias señor Baldoví y disculpe. Señor Pezzi.

El señor **PEZZI CERETO**: No voy a aceptar, como decía, la enmienda del Partido Popular porque es una globalizada alternativa a los seis puntos y por tanto una enmienda a la totalidad.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 737

17 de diciembre de 2014

Pág. 12

Y la de Izquierda Unida en vista de la intervención que ha hecho, que votaría en contra en cualquier caso, yo pensaba aceptarle la primera, en cuanto a la financiación pero no la del anillo por las razones que he explicado, no voy a aceptar ninguna de las enmiendas por innecesario a efectos de votación, de sumar votaciones.

— SOBRE LAS INFRAESTRUCTURAS EN LA COMUNITAT VALENCIANA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/002948).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la Proposición no de Ley que pasamos antes, que es la que va en el número cuatro, se refiere a las infraestructuras en la Comunitat Valenciana, es del Grupo Parlamentario Socialista y la va a defender don Ximo Puig Ferrer, al que doy la palabra.

El señor **PUIG FERRER**: En pocas cosas el Gobierno del Partido Popular ha tenido una constante en este tiempo, hay en alguna que sí, una de ellas ha sido la marginación sistemática de la Comunidad Valenciana.

Los primeros presupuestos del Partido Popular del presidente Rajoy supusieron un recorte de la inversión de la Comunidad Valenciana del 35%, en el conjunto de España del 16%. Para 2014, con el 11% de la población, la Comunidad Valenciana recibió el 6% de las inversiones y más de lo mismo para 2015, 86 euros/habitante menos que la media de España.

En el conjunto de los cuatro presupuestos del Partido Popular el déficit de inversión situándonos en términos de población, se ha situado por encima de los 1.700 millones de euros y eso solo si determinamos que lo razonable era alcanzar la media. Si nos referimos a los indicadores vitales en estos momentos la Comunidad Valenciana, por la acción del Gobierno del Partido Popular de estos 20 años, está mucho peor y debería además activarse en el conjunto de la solidaridad nacional una actuación de carácter presupuestario favorable.

La tasa de paro de la Comunidad Valenciana es dos puntos superior a la media de España. La renta período cápita nuestra está en 12,5 puntos por debajo de la media de España, una de cada tres personas según el último informe de FOESSA vive en nuestra Comunidad en exclusión social, un millón y medio de personas según Cáritas tiene problemas de exclusión en estos momentos.

El modelo de financiación autonómica le da a la Comunidad Valenciana 1.000 millones de euros menos de lo que nos corresponde según el informe del Ministerio de Hacienda y somos además la comunidad autónoma endeudada, con el 36% del PIB sobre la deuda, lo cual implica que la propia Generalitat es un elemento inservible para la acción inversora y la acción de una institución pública.

Pues bien, a pesar de todo esto durante los últimos años la Comunitat Valenciana se ha situado muy por debajo de la media de inversiones y también en niveles muy inferiores a los de incluso el último año del Gobierno socialista. Hoy hay infraestructuras claves para el desarrollo, no solo de la Comunitat Valenciana sino del conjunto de España con el Corredor Mediterráneo que un día sí un día también la ministra genera confusión y lo que está claro es que los plazos de eternizan, la realidad es que se retrasa y que no se cumple la palabra dada, además también discriminación en su ejecución porque hasta septiembre de este año con lo poco que estaba presupuestado solo se ha invertido, solo se ha dedicado el 13% de lo presupuestado. Por tanto no es la crisis, es la decisión política de marginar a esta comunidad, a la Comunidad Valenciana.

Compartimos que es necesario el ajuste, es necesario, hay menos dinero, efectivamente, pero lo que no es tolerable es que se reparta peor y lo que no es tolerable es que el poco dinero que haya se reparta de una manera absolutamente insolidaria, ese es el problema.

El PP ha devuelto en términos de inversión a la Comunitat Valenciana a la época del señor Aznar hace 10 años, que ya hicieron lo mismo y les puedo enseñar las gráficas, es que cada vez que gobierna el Partido Popular no se invierten la Comunidad Valenciana, de hecho han convertido los presupuestos además con un reflejo del poder territorial del Partido Popular, no de lo que necesita este país, a más poder más inversión.

Conscientes de esta situación además el Consejo de Cámaras Oficiales de Comercio, Industria y Navegación de la Comunidad Valenciana, la Confederación de Asociaciones Empresariales, la Asociación Valenciana de Empresarios, la Confederación Empresarial de Castellón, la de Valencia, la Confederación Empresarial de Alicante, la Federación de Contratistas de la Administración de la Comunitat y la Cámara de Contratistas de la Comunitat aprobaron el pasado 7 de julio un documento sobre penalidades de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 737

17 de diciembre de 2014

Pág. 13

infraestructuras para la comunidad autónoma, una propuesta que el Grupo Socialista comparte y que hoy somete a la votación de esta Cámara.

Señorías la Comunitat Valenciana es una tierra con un potencial económico enorme, con un gran potencial social y cultural, cuenta con empresarios con vocación exportadora, con sindicatos responsables, con universidades prestigiosas y con un tejido social activo, el problema que sufre nuestra tierra es que tenemos un fallo institucional, el tapón para nuestro avance es doble, por una parte un Gobierno de España del Partido Popular que no trata con justicia a la Comunidad Valenciana y un Gobierno de la Comunitat que tras 20 años de corrupción, despilfarro y catástrofe económica en la gestión nos ha llevado a esta situación tan difícil.

Por tanto yo hoy no vengo aquí a hacer victimismo, no se trata de victimismo, no se trata de pedir ningún privilegio para nuestra tierra, de lo que se trata es de que se acaben los privilegios, que se acaben los privilegios en todos los sitios, que se acabe el victimismo, y para eso la única receta que vale es la igualdad entre los españoles, la igualdad que hoy desgraciadamente no se produce.

El señor **PRESIDENTE**: Existe una enmienda del Grupo Parlamentario Popular que va a defender el diputado don Mario Flores Lanuza. Tiene la palabra.

El señor **FLORES LANUZA**: Señor Puig, la verdad es que parece mentira que diga usted que no quiere hablar de victimismo porque el inicio de su intervención y los datos que ha dado ya me puede decir usted a mí de qué es lo que ha pretendido trasladar. Y se le ha olvidado decir, con todos esos datos tan tremendos y tan preocupantes que ha querido trasladar, que la Comunidad es la segunda que está generando empleo en este país en estos momentos, o sea que no debe estar tan mal cuando somos los segundos que estamos generando empleo. Igual que es lamentable cómo ha manipulado las cifras tanto en su exposición de motivos como en esta intervención. En la exposición de motivos habla del año 2006 de 606 millones de inversión regionalizable, con un 6,2 del total, cuando ha omitido, por supuesto, con mucha intención, los presupuestos del 2015, que son 776 millones que incrementan un 28% con respecto al 2014, uno de los mayores incrementos de todas las comunidades autónomas.

También en las inversiones que está dando el Ministerio usted mezcla, tanto el Ministerio de Fomento como otros ministerios, porque habla de obras hidráulicas, tal, tal, hace los números tal y como quiere, el caso es que entre el 2005 y el 2011, que gobernaban ustedes, ninguno de los siete ejercicios presupuestarios la inversión porcentual del grupo de fomento de la comunidad llegó al porcentaje que representaba la población valenciana, ni al porcentaje de la población ni al PIB, es más, le faltaban 2.850 millones, es decir una media de 400 millones de euros al año en ese período, ahora, que sepa usted que se está disminuyendo.

Por eso, señor Puig, debería de ser un poco más comedido a la hora de poner en cuestión el déficit inversor del actual Gobierno.

De otro lado debo recordarle, hablaba usted de licitaciones, mire, si se ha licitado menos debe tener alguna relación con la situación que dejó al Gobierno el señor Rodríguez Zapatero, que nos dejó al borde de la intervención, además también le debo recordar que el señor Blanco en el 2010 de repente paralizó un montón de inversiones de carretera y ferrocarril y el presupuesto del 2011 creo, y le recuerdo que fue un 36% inferior al año anterior, que fue el descenso interanual mayor que ha habido hasta el momento.

En cualquier caso, centrándonos en esta Proposición no de Ley efectivamente esto es un documento que se presentó por parte de las cámaras y empresarios a la ministra de Fomento en julio del 2014, en el que se recogen una serie de prioridades en infraestructuras, pues mire, ninguna son novedad, precisamente todas estas infraestructuras se están trabajando por parte de la Generalitat desde hace muchos, muchos años, y además usted, señor Puig, usted personalmente, puedo dar fe de ello puesto que yo en mi anterior responsabilidad fui multitud de ocasiones al Ministerio a reclamar la gran mayoría de todas estas inversiones, lógicamente el Ministerio determina la programación en función de su grado de maduración tecnología y su viabilidad presupuestaria.

En cuanto a las infraestructuras que reclaman, lo que se refieren a las infraestructuras viarias debo decirle que todas las actuaciones o al menos las más ambiciosas ya están reflejadas en los Presupuestos Generales del Estado y en la planificación vigente recogida en el PITVI, que por cierto, por eso hemos hecho una enmienda en la que hace referencia al PITVI porque están recogidas todas esas infraestructuras viarias que se proponen en ese documento.

En cuanto a las ferroviarias, pues la reivindicación histórica del Corredor Mediterráneo también señor Puig tengo que recordarle que ha sido este Gobierno el que al final ha podido incluir él mismo el proyecto del Eje Mediterráneo como eje prioritario y diferenciado de la Red Transeuropea Europea.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 737

17 de diciembre de 2014

Pág. 14

Sí, señor, en diciembre del 2013, por mucho que nos anduvieron..., a mí me llevaron cuatro años diciendo que iba a ser prioritario pero no pudo ser hasta el 2013 con este Gobierno gracias a la insistencia de la Generalitat y en este último caso del Ministerio.

En cualquier caso, ¿cómo puede decir que la señora ministra va diciendo datos erróneos? Le recuerdo la visita de esta misma semana para ver las obras del tercer carril, en la que anunció 1.359 millones de euros de inversión para este año y 4.800 en toda la legislatura para el Corredor Mediterráneo, que la verdad es que es una cantidad importante.

Puedo decirle que todos los documentos, está incluida la conexión Zaragoza-Sagunto, la conexión de los puertos está muy avanzada, no se preocupe que van a estar todos los puertos conectados en ancho UIC y las plataformas logísticas se acaba de firmar un protocolo, el tren de la costa también, el pasado mes de abril se firmó un contrato para la redacción de ese documento entre Valencia y Alicante.

Decirle en definitiva que está todo incluido en el PITVI y se han contemplado todas las actuaciones, el resto de las actuaciones de la PNL ni siquiera corresponden a este Ministerio, puesto que son hidráulicas y corresponden a otra comisión.

Así pues ya para finalizar, señor presidente, quiero decirle que el AVE ha llegado en junio del 2013 porque el Gobierno socialista no licitó un tramo imprescindible para que llegara, se han asumido por parte del Gobierno las iniciativas del tercer carril y es la única inversión nueva que se está acometiendo de esta envergadura en toda España y hay un compromiso del Ministerio para que llegue el AVE a Castellón en 2015 que, por cierto, con el señor Blanco se deslicitaron 750 millones precisamente de ese tramo.

Así pues, como no ha querido o no ha habido voluntad para aceptar la enmienda que he propuesto pues entiendo que esta PNL resulta claramente oportunista al recoger un documento elaborado por las cámaras a partir de documentación facilitada por la Generalitat y reclamar también aspectos que no se llevaron a cabo por el Partido Socialista Obrero Español cuando este gobernaba.

El señor **PRESIDENTE**: Para posicionar el Grupo Parlamentario Mixto, el señor Baldoví, don Joan.

El señor **BALDOVÍ RODA**: Vamos a ver, Compromís también tuvo esa reunión con las cámaras de comercio, con las organizaciones empresariales y por eso cuando he oído las palabras del señor Flores diciendo que la Comunidad Autónoma Valenciana no estará tan mal, pues pregúnteselo usted a las organizaciones de comercio, pregúnteselo usted a las organizaciones empresariales, 34.000 millones de deuda y usted sigue empeñándose en vender una realidad que no existe. Mañana se aprobarán definitivamente los Presupuestos Generales para 2015, unos presupuestos en que consagran nuevamente que los valencianos tendremos 89 euros menos por habitante de inversión que la media estatal, 439 millones menos, si a eso sumamos los tres presupuestos anteriores del Partido Popular que nos iba a salvar de la discriminación cuando llegar al poder pues, fin, 94 euros menos en el 2014, 70 menos en el 2013 y en el 2012 51 por debajo, esa es la manera en que el Partido Popular nos salva.

Vamos a ver, pero no solo el Partido Popular, la misma PNL del Partido Socialista dice «si consideramos el ratio de inversión/habitante en los últimos 15 años en todos ellos ha sido claramente insuficiente y por debajo de la media, es decir en estos 15 años tenemos que recordar que ha habido dos legislaturas en que el Partido Socialista gobernaba en Madrid y también la inversión por habitante ha sido inferior a la media en los últimos 15 años.

Por eso desde hace tres años, en los últimos cuatro presupuestos, Compromís ha presentado enmiendas a los Presupuestos Generales del Estado, en el año 2015 por valor de 900 millones. Y hemos hecho enmiendas desde hace ya mucho tiempo por el Corredor Mediterráneo, por la conexión Sagunto-Zaragoza, por las conexiones con los puertos, con los aeropuertos y con las ciudades turísticas, por las plataformas intermodales o por el famoso Tren de la Costa. Por eso cuando oigo al señor Flores decir que la Generalitat está trabajando muchos años en esto y después de estar gobernando 20 años todo esto está sin hacer no sé si querrán 20 años más para hacer alguna de estas cosas que en 20 años no han tenido suficiente tiempo para hacerlo.

Desde Compromís estamos reclamando desde hace mucho tiempo inversiones equivalentes al peso poblacional o al peso por Producto Interior Bruto.

Y por tanto, acabo, decía un paisano mío, Joan Fuster, que soy nacionalista en la medida en que me obligan a serlo, soy valencianista en la medida que ustedes, el Partido Popular, y muchas veces el Partido Socialista me obligan a serlo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 737

17 de diciembre de 2014

Pág. 15

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

El señor **SIXTO IGLESIAS**: El Partido Socialista nos trae una proposición no de ley cuya exposición de motivos es clara y justifica sobradamente una posición conocida por toda la población valenciana y por esta Cámara también, por eso que el portavoz del Grupo Popular en este punto se empeñe en retorcer la realidad pues nos sorprende cuando, vamos, se lo ha dicho al Partido Popular. Yo creo que todo el mundo en el País Valenciano y empezando por los empresarios, siguiendo por las cámaras de comercio, pasando por los sindicatos y acabando por todas las asociaciones y entidades.

En Valencia, en el País Valenciano, en las comarcas valencianas tenemos un déficit de inversión por parte del Estado estructural, histórico, afianzado y profundizado en esta legislatura en los presupuestos que ha desarrollado el Partido Popular, que ha dado por habitante al País Valenciano mucho menos que a otros territorios y ha consolidado una situación de injusticia respecto a nuestro territorio, en ese sentido está plenamente justificada la exposición de motivos que plantea esta Proposición no de Ley del Grupo Parlamentario Socialista.

Lo que pasa es que luego el Partido Socialista plantea una serie de obras que desearía realizar, algunas obras las podríamos compartir, desde mi grupo parlamentario entendemos que hay inversiones en ferrocarriles, inversiones en cercanías, algunas inversiones en estructura viarias que son absolutamente necesarias y que compartimos, sin embargo hay algunas inversiones que nosotros hemos cuestionado históricamente y que continuaremos cuestionando, me refiero a determinadas infraestructuras ferroviarias ligadas a la alta velocidad cuyo coste económico y ecológico mi grupo parlamentario no ha compartido y no comparte, o determinadas nuevas líneas, ferrocarril por la costa de Alicante y demás, que tampoco entendemos que sean ecológicamente sostenibles y que aunque en alguno de sus tramos mi grupo parlamentario ha tratado de introducir siempre como una enmienda histórica en los Presupuestos Generales del Estado, la prolongación del ferrocarril Gandía-Denia, por ejemplo, e incluso en época del Gobierno socialista llegó a recibir alguna partida para poder desarrollarse los estudios previos y el planteamiento de trabajos previos y sin embargo desgraciadamente aquello del poder valenciano en Madrid se quedó en una mera afirmación que hizo un presidente de la Generalitat que llegó a ministro y que al final se quedó todo en agua de borrajas.

Ahora mismo ni el Estado ni la Generalitat Valenciana tienen capacidad de hacer o voluntad de hacer esas inversiones en el País Valenciano, inversiones que son absolutamente necesarias en muchos casos y que son de justicia porque el País Valenciano contribuye históricamente a que el conjunto de la economía española se desarrolle y se ha convertido muchas veces en una tierra de acogida para mucha gente que viniese a trabajar allí. En ese sentido la inversión del Estado en el País Valenciano está sobradamente justificada para hacer que el bienestar y el crecimiento económico del conjunto de España sea el mejor posible. Necesitamos esas infraestructuras y necesitamos que el Estado invierta en Valencia lo que no lleva invirtiendo en muchos años.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Puig, en relación con la enmienda del Grupo Popular.

El señor **PUIG FERRER**: En relación con la enmienda del Grupo Popular es inaceptable porque entre otras cosas no significa nada y simplemente decirle al señor Flores que mis datos son los datos de la Cámara de Contratistas de Valencia, son datos públicos y en cualquier caso no son datos inventados. Y el colmo...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Puig.

El señor **PUIG FERRER**: No, es que es excesivo que diga que el AVE llegó con el Partido Popular en la Comunidad Valenciana. Es simplemente patético.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 737

17 de diciembre de 2014

Pág. 16

— RELATIVA A LA NECESIDAD DE ABRIR AL TRÁFICO COMERCIAL EL DIQUE NORTE DEL PUERTO COMERCIAL DE SAN CIBRAO (LUGO). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/003119).

El señor **PRESIDENTE**: Continuamos, teniendo en cuenta que la diputada Sánchez Robles, autora de la iniciativa número cinco, ha comunicado que está en un debate en la Comisión de Cultura y que la diputada enmendante, Macarena Montesinos, está de acuerdo, pasamos a debatir la Proposición no de Ley número seis, relativa a la necesidad de abrir al tráfico comercial el dique norte del puerto comercial de San Cibrao, en Lugo. Es una iniciativa del Grupo Parlamentario Mixto y la va a defender la diputada del Grupo Mixto Bloque Nacionalista Galego, doña Rosana Pérez. Tiene la palabra.

La señora **PÉREZ FERNÁNDEZ**: Me gustaría, si me lo permite, empezar mostrando públicamente mi solidaridad, o la solidaridad en este caso del BNG con el otro siniestro marítimo que se produjo ayer junto al faro de Corrubedo, solidarizarme con las familias de los tres tripulantes de Boiro, de la Comarca do Barbanza, porque a estas alturas, aunque ya ha aparecido efectivamente el pecio todavía no han aparecido ninguno de los cuerpos, por lo tanto, señor presidente, esto es lo primero que quiero expresar en el día de hoy.

A continuación me referiré a la PNL que tenemos presentada y es una PNL que trae un tema que no es nuevo, no es nuevo por nuestra parte y no es nuevo aquí en la Comisión de Fomento y en el Congreso de los Diputados, quiero recordar que una iniciativa muy similar de nuestro grupo fue aprobada por unanimidad en septiembre de 2008.

Lo que pretendemos, o lo que explica esta Proposición no de Ley es que en la Mariña de Lugo, en la costa lucense, en San Cibrao, donde está ubicada la empresa Alcoa, que explota en régimen de concesión precisamente ese puerto comercial, tiene una concesión hasta el año 2022, Alcoa solo utiliza el dique sur de ese puerto y lo que se propone en estos momentos es que precisamente se pueda utilizar también el dique norte, el dique norte en estos momentos es un dique de abrigo y podría adaptarse para abrirse al tráfico comercial.

Decimos que podría adaptarse, y no lo decimos alegremente sino que nos basamos en un informe del año 2010 de Portos de Galicia, donde precisamente se evaluaba la idoneidad de rescatar el dique norte para usos comerciales independientes justamente de la concesionaria Alcoa, no solo ese informe de Portos de Galicia vía una viabilidad funcional sino que también vía o dibujaba una viabilidad económica, calificaba una posible inversión rentable en un período de tiempo razonable y hablaba en aquel momento, insisto en el 2010, de una inversión de algo más de 15 millones de euros en infraestructura portuaria. También aquel informe de Portos de Galicia establecía un cronograma de actuaciones precisamente para la puesta en funcionamiento de seis años, bueno, seis años a partir de este momento, no del 2010, nos situarían en el año 2020, que estaríamos situándonos dos años antes de la finalización de la concesión por Alcoa.

El propio informe de Portos de Galicia para el rescate del dique norte para usos comerciales proponía un grupo de trabajo formado por integrantes del propio ente, Portos de Galicia, más la autoridad portuaria más Alcoa.

El porto de San Cibrao tiene una actividad comercial importante y sin embargo esa actividad comercial está delimitada básicamente a la concesionaria Alcoa. Hay en la zona de la Mariña de Lugo una industria maderera importante que se ve obligada a utilizar puertos pequeños, como el de Celeiro o el de Ribadeo, que evidentemente multiplican los costos de su actividad, no solo me quiero referir a la industria maderera, importante en la zona, sino también a la industria relacionada con la minería del feldespató.

En su momento, porque este es un tema, como digo, que viene muy de atrás, en su momento no solo se alcanzó unanimidad en este Congreso de los Diputados sino que por ejemplo en el año 2009, gobernando el Partido Popular, y presentando este mismo grupo de gobierno una proposición se aprueba también, no por unanimidad en aquel momento pero sí por mayoría en el Ayuntamiento de Cervo y en las elecciones generales del 2011, en la campaña de las elecciones generales del 2011, en concreto tanto el Partido Popular como el Partido Socialista y evidentemente el Bloque Nacionalista Galego, se comprometieron públicamente en muchas ocasiones en debates públicos, etcétera, se comprometieron públicamente a traer de nuevo este tema al Congreso de los Diputados y adquirieron, o adquirimos en todo caso, el compromiso de defender la reivindicación de que ese dique norte pudiera tener usos comerciales.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 737

17 de diciembre de 2014

Pág. 17

En concreto yo querría leer aquí, no por nada en particular sino porque la persona que hacía las declaraciones en ese momento es hoy diputado por la provincia de Lugo en este Congreso y supongo efectivamente que se encuentra presente, estoy hablando del compañero Jaime de Olano, del Partido Popular, defendía con contundencia, insisto, estoy hablando de la precampaña de las elecciones del 2011, con contundencia efectivamente que debía reivindicarse para usos comerciales el dique norte, bueno, no solo lo defendía con contundencia sino que además criticaba duramente también al que en aquel momento era ministro también galego y también de la provincia de Lugo, el señor José Blanco, ministro del Gobierno socialista, al que culpabilizaba por no haber hecho nada durante sus años al frente del Ministerio de Fomento.

Como ven es un tema que tiene largo recorrido y nosotros, a la vista de que en la zona, precisamente porque en este momento Alcoa, no Alcoa de A Mariña de Lugo pero sí Alcoa en general, estaríamos hablando principalmente de la planta de A Coruña, está teniendo problemas precisamente debido al sistema de interrumpibilidad, entendemos que en la zona y en la comarca de A Mariña, sería un buen momento para retomar precisamente esas negociaciones con Alcoa y digamos que diversificar las actividades en esa comarca.

En este momento que se sepa, o que nosotros sepamos por lo menos, voy terminando, señor presidente, Alcoa de A Mariña no tiene ningún tipo de problema, nosotros desde luego defendemos prioritariamente que Alcoa San Cibrao siga donde está, siga si se puede manteniendo sus 1.200 puestos de trabajo, pero evidentemente entendemos que se pueden compatibilizar las dos actividades, y si en ese momento existe un dique, que es el norte, en el Puerto de Morais que está sin uso, entendemos que se podría compatibilizar, que se podría diversificar y que podría evidentemente dar servicio a otras actividades y a otra industria importante también en esa comarca.

Me refiero ya muy brevemente, hay una enmienda presentada a nuestra propuesta, bueno, en todo caso decir que nuestra propuesta no quiere comprometer, porque sabemos perfectamente el momento económico también en el que estamos y basándonos en aquel informe de Portos de Galicia donde hablaba de más de 15 millones de euros, no quiere nuestra propuesta comprometer o hacer comprometer ninguna partida presupuestaria de inmediato y por lo tanto a lo que nos limitamos es a proponer a esta Comisión que se realicen, en este caso sería que se retomen, pero que se realicen las negociaciones oportunas ante la empresa Alcoa para abrir al tráfico comercial el dique norte del puerto de San Cibrao, que lleva años en desuso.

Como ven, es una propuesta que entendemos perfectamente asumible, porque se trata de iniciar negociaciones, igual que proponíamos en el año 2008, igual que fue aprobado por unanimidad en aquel momento pero efectivamente desde el 2008 entendemos que ni el Partido Socialista primero ni ahora el Partido Popular inició aquellas negociaciones.

La enmienda que nos presenta el Partido Socialista desde luego nosotros no tenemos ningún tipo de problema, todo lo contrario, en que la autoridad portuaria, Ferrol-San Cibrao, firme convenios con los ayuntamientos de la Mariña lucense y con Portos de Galicia para contribuir al desarrollo económico y social de la zona, tal como dice el PSOE, ahora bien, no la podríamos aceptar porque lo que propone es sustituir su texto, este texto que acabo de leer, por el nuestro. Nosotros pensamos que son dos textos compatibles pero si se trata de una sustitución no lo podríamos aceptar.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Socialista va a defender la enmienda doña Margarita Pérez Herraiz. Tiene la palabra.

La señora **PÉREZ HERRAIZ**: Como decía la otra señora Pérez, tuvimos un debate similar en el año 2008 en el que yo también intervine en representación del Grupo Socialista y al revisar aquel debate acabo de comprobar que mis argumentos son los mismos, podría repetir la intervención, mis argumentos son hoy los mismos que entonces.

Por supuesto el Grupo Socialista y especialmente yo, que soy diputada por la provincia de Lugo, tenemos mucho interés en que se genere actividad y se promueva desarrollo en la provincia, en concreto en la Mariña lucense, pero decía entonces y digo ahora, que lamentablemente en la provincia de Lugo no hay movimiento de mercancías que justifique un nuevo puerto, que justifique una inversión importante cuya eficiencia no está suficientemente contrastada, se amplió el puerto de Burela y con el de Ribadeo y Celeiro se cubre la demanda y además si parte de la actividad de esos puertos se desviara a otros repercutiría negativamente en ellos. Y decía entonces y digo ahora, que para la provincia de Lugo es

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 737

17 de diciembre de 2014

Pág. 18

fundamental la empresa Alcoa y los puestos de trabajo directos e indirectos que genera, y más ahora que se cierne un cierto riesgo sobre ellos.

El puerto comercial de San Cibrao lo construyó el INI como propietario de la fábrica Alúmina-Aluminio en 1978, en 1997 se acordó la privatización de la empresa después de que la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales la hubiera saneado, dicha privatización fue efectiva en 1998 con la oposición del Grupo Socialista. Alcoa compró la factoría de San Cibrao a un precio bajo y con el compromiso del gobierno de entonces de subvencionar el sobrecoste que tuviera la energía eléctrica, esta privatización se enmarcaba en el proceso de liberalización eléctrica que facilitó el acuerdo. Ahora que los hechos han demostrado que la liberalización eléctrica no conllevó abaratamiento del coste de la energía, los grandes consumidores, entre los que se encuentran las factorías de Alcoa, están teniendo dificultades para mantener su competitividad.

En la Mariña lucense hay una reivindicación histórica que la proponente menciona en su exposición de motivos para que la autoridad portuaria Ferrol-San Cibrao haga inversiones en la Mariña lucense. Las autoridades portuarias no solo invierten en el mantenimiento de los puertos, el mantenimiento del puerto de San Cibrao es responsabilidad de la empresa concesionaria, hacen otro tipo de inversiones que repercuten en el conjunto de la población, la justificación de esa falta de inversión se debe a la dificultad que tienen para invertir por falta de propiedades en las que hacerlo, por eso queremos que se solucione ese problema, que se salve esa dificultad, y un modo es que la autoridad portuaria firme convenios con otras administraciones que sí que podrían hacer inversiones en ese territorio, por ejemplo Puertos de Galicia, y también podría firmar convenios con los ayuntamientos de la costa de Lugo para actividades que promuevan el desarrollo económico y social de la comarca, habrá que buscar la fórmula jurídica más adecuada pero hay que encontrar alguna. Además consideramos que la empresa Alcoa es fundamental en la provincia de Lugo y en la actualidad tiene dificultades económicas derivadas del coste de la energía y nunca tuvo buena disposición para negociar la liberalización de una parte de la concesión que tiene hasta el año 2023. Es cierto que el dique norte no lo utiliza pero intervienen más factores, como por ejemplo que la entrada al puerto es una y en ocasiones los barcos tiene que esperar y si hubiera más usos en la zona se dificultaría el tráfico.

No consideramos conveniente en este momento que Alcoa está negociando expedientes de regulación de empleo en Avilés y A Coruña, hacer nada que la empresa pueda interpretar que repercutiría negativamente en su actividad, por eso consideramos que se deben buscar soluciones como la que proponemos, para compensar la falta de inversiones de la actividad portuaria en la Mariña lucense, recordemos que una parte importante de los ingresos de la auto portuaria se generan en la provincia de Lugo.

La enmienda que en 2008 presentó el Grupo Socialista incluía que se realizaran estudios de viabilidad técnica, jurídica y económica necesarios para evaluar la posibilidad de transformar el dique norte.

Es cierto que el Partido Socialista votó entonces para que se hicieran esos estudios y hoy consideramos que ni está justificada suficientemente la inversión ni consideramos conveniente disminuir la competitividad de la empresa, de la que es una parte fundamental el puerto.

Dije que mis argumentos son los mismos que en 2008, pero, ¿y los del PP? El PP quería ser más ambicioso, decía que no se podía quedar en esa ambigüedad, que había que concretar partidas económicas para hacer ya las obras necesarias y criticaba duramente que de aquella presidente del Gobierno manifestara dudas sobre la posibilidad de hacer el puerto porque podría quebrar las expectativas del grupo industrial y como consecuencia los puestos de trabajo. El PP entonces ridiculizaba estos argumentos, ¿y qué hace hoy?

Cuando el PP volvió a gobernar en Galicia desde Puertos de Galicia demandaba que el Gobierno de España abordara el rescate de parte de la concesión e hiciera la obra, ahora gobierna en Galicia y en España y ya considera que no se puede hacer. Es cierto que la situación económica cambió pero sobre todo cambió que ahora no hacen oposición y en función de eso tienen otro criterio.

La intervención del PP en el debate del 2008 fue muy dura, dijeron cosas como que «no le vamos a fallar a los vecinos», daban a entender que nosotros sí, «no vamos a vendernos a ningún postor», al mejor o al peor, aunque dichas por una persona amable son expresiones muy duras. ¿Pondrían ahora ustedes calificativos a su actuación? Yo prefiero evitarlo.

Termino. Consideramos necesario que se busque la fórmula precisa para que los beneficios que se generan en el puerto de San Cibrao para la autoridad portuaria de Ferrol San Cibrao puedan revertir en la provincia de Lugo y en este momento no consideramos conveniente alterar la concesión que tiene Alcoa.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 737

17 de diciembre de 2014

Pág. 19

El señor **PRESIDENTE**: Es el turno ahora del Grupo Parlamentario Popular para fijar posición, y lo va a hacer el diputado don Jaime de Olano. Tiene la palabra.

El señor **DE OLANO VELA**: Señorías, la apertura al tráfico comercial de un puerto es un tema muy serio que ha de tratarse con todo el rigor posible y alejarse de posturas que puedan resultar agradables a ciertos oídos pero que carecen de argumentos técnicos serios.

El puerto de San Cibrao es explotado en régimen de concesión administrativa por la empresa Alcoa, multinacional que da trabajo a 1.200 personas de forma directa y a otras tantas de forma indirecta, lo que da una idea de la importancia que tiene no solo para la comarca de A Mariña sino también para toda la provincia de Lugo y en consecuencia para Galicia.

Como decía al comienzo, la posibilidad de apertura al tráfico comercial no es nueva y precisamente a consecuencia de ese interés de aquellas proposiciones no de ley que se debatieron y se aprobaron en esta Comisión, la autoridad portuaria de Ferrol-San Cibrao encargó un estudio del potencial comercial de este puerto a una consultora independiente especializada en transporte y logística, al objeto de verificar la viabilidad económica de la apertura del dique norte a otros operadores. El potencial estudio concluye que el potencial de captación de tráfico para un nuevo puerto comercial en San Cibrao es escaso y que ni siquiera las hipótesis más optimistas serían suficientes en comparación con la magnitud de la inversión a realizar para que el dique norte pueda abrirse al tráfico comercial.

Desde el punto de vista económico-financiero concluye este informe que en el mejor de los casos, repito, en el mejor de los casos, la Tasa Interna de Retorno, la denominada TIR, sería muy inferior al umbral que garantizara una mínima rentabilidad. En este sentido me gustaría puntualizar alguno de los datos vertidos en la exposición de motivos por la señora Pérez. Usted califica la inversión necesaria en un total de 15,5 millones de euros pero esta se refiere únicamente a la inversión en infraestructura portuaria, obviando otras inversiones que serían necesarias, y me estoy refiriendo a la inversión en maquinaria, infraestructuras telemáticas, personal, etcétera. Tampoco tiene en cuenta el coste del rescate de esa parte de la concesión y ni siquiera los costes de mantenimiento que ahora sufraga Alcoa pero que de ser rescatada una parte de la concesión corresponderían a la autoridad portuaria, y ello sin entrar a valorar las cuantiosas inversiones que habría que realizar para adecuar los accesos a la zona.

El segundo motivo por el que vamos a rechazar esta proposición es que en el petitum se insta al Gobierno a realizar las acciones oportunas con la multinacional Alcoa, y sinceramente, me llama la atención que se haga esta petición sin saber si quiera cuál es la postura de Alcoa al respecto, me pregunto si la señora Pérez conoce cuál es la postura del concesionario.

Tengo la impresión de que ustedes conocen los problemas que su petición podría generar en la explotación por Alcoa de sus muelles y estoy pensando en demoras, retrasos, problemas de aprovisionamiento, etcétera, ya que estos muelles están muy próximos a su saturación, por lo que es posible que estas interferencias sean inasumibles para la empresa.

Señora Pérez, esta mañana usted defendía un trato diferenciado para algunas empresas, entre ellas Alcoa, aludiendo a la posibilidad de cierre de algunas de sus plantas, y a este diputado le sorprende que pida eso por la mañana y por la tarde en cambio solicita algo que pondría en dificultades a la planta de Alcoa en A Mariña, quebrando sus expectativas y comprometiendo el desarrollo industrial de la misma y consiguientemente los puestos de trabajo directos, indirectos e inducidos que esta genera. Sencillamente, señora Pérez, no comprendo su postura a lo largo del día de hoy.

En tercer lugar, el tránsito de mercancías que se podría captar lo sería en su inmensa mayoría según concluye el mismo estudio de otros puertos de la zona, en concreto de los puertos de Ribadeo, Burela y Celeiro, en consecuencia se generarían nuevos puestos de trabajo en San Cibrao a base de destruirlos en otros puntos de La Mariña, dicho lisa y llanamente, vestir un santo a costa de desvestir otros tres, lo que sinceramente carece de toda lógica económica y social y precisamente en base a esa lógica económica y social es por lo que el Partido Popular, el Partido Popular de Lugo no le quiere fallar a los vecinos, como decíamos en el año 2011 y no vamos a aprobar esta proposición.

Por último y respecto a la enmienda presentada por el Grupo Socialista, decir que en la actualidad y desde hace años existen convenios entre la autoridad portuaria y los ayuntamientos de Xove y Cervo que van en la línea de lo solicitado por la señora Pérez Herraiz, por lo tanto carece de sentido instar a la autoridad portuaria a través del Gobierno a hacer algo que ya hace en la actualidad.

El señor **PRESIDENTE**: Doña Rosana, para posicionarse sobre la enmienda.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 737

17 de diciembre de 2014

Pág. 20

La señora **PÉREZ FERNÁNDEZ**: Habla de oídas, quiero también aquí recalcar que nosotros aquí en el debate de por la mañana, en la interpelación con el señor ministro de Industria no defendemos ningún trato preferente para ninguna empresa, defendemos y defenderemos el mantenimiento de los puestos de trabajo. Quiero que quede claro.

El señor **PRESIDENTE**: Sintiendo muchísimo el grave accidente ocurrido en las costas gallegas con trágicas consecuencias, ojalá aparezca alguna de las personas que faltan.

— SOBRE EL IMPULSO A LA VARIANTE DE TALAVERA DE LA REINA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/003229).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente proposición no de ley, que es la que va en el número ocho, que es sobre el impulso a la variante de Talavera de la Reina, es del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, la va a defender el diputado don Arturo García-Tizón, al que doy la palabra.

El señor **GARCÍA-TIZÓN LÓPEZ**: Talavera de la Reina, seguramente saben todas sus señorías, es la segunda ciudad en población e importancia en Castilla-La Mancha después de Albacete, es una ciudad con más de 85.000 habitantes, cercana a 90.000 y que lleva atravesando una época francamente mala en lo que se refiere al empleo. La última estadística que se conoce de paro del mes de noviembre consigna para Talavera un 31,22% de paro, que afecta por tanto a más de 13.800 personas.

Quiere decirse con esto que Talavera, su comarca, su entorno, porque nadie debe desconocer que Talavera de la Reina comporta una zona de comarcal que llega y se extiende a lo que es la zona de la Jara, a lo que es la zona del Tiétar, es decir, la falda sur de Ávila y lo que es la parte oeste de Toledo, requiere y viene requiriendo de un especial esfuerzo de las distintas administraciones públicas para permitir un crecimiento, para permitir un despegue de lo que es en este momento la situación en Talavera de la Reina. Entre ellas tienen una especial importancia las infraestructuras, aparte de otras muchas cosas, piensen ustedes que Talavera de la Reina siempre ha sido un punto neurálgico comercial de tránsito entre distintas vías, las que discurren de este a oeste en la península y de norte a sur de la península y que Talavera ha vivido fundamentalmente de esa posición estratégica que tenía en la geografía española y en la geografía de Castilla-La Mancha.

A lo largo de las anteriores legislaturas, especialmente la legislatura que culminó en el año 2011, hubo un cúmulo de promesas continuas y constantes en materia de infraestructuras, promesas que no se concretaron en nada y que quedaron simplemente en hablar, hablar, hablar, tanto si nos referimos a las infraestructuras ferroviarias como si nos referimos a las infraestructuras viarias del tipo a la que refiere hoy la propuesta y la PNL que estamos discutiendo en estos momentos.

En esta línea la Carretera Nacional 502, que es la que une Ávila con Córdoba, es una carretera que con el paso del tiempo ha determinado que su trascurso por Talavera de la Reina se haya convertido en un tramo prácticamente urbano, tiene una longitud de 10 kilómetros y eso aparte de las incomodidades que supone para el tráfico rodado dentro de la propia ciudad, es también una causa importante de retrasos continuos y permanentes que tienen en esta zona, y que termina por buscarse vías o itinerarios alternativos a lo que sería el paso natural por la zona de influencia de Talavera de la Reina.

Esto determinó que ya en el año 2008 se buscara una alternativa, teniendo en cuenta que solamente en la zona de Talavera hay puentes que puedan permitir ese tránsito de norte a sur puesto que si no habría que irse mucho más retirado a las zonas de la carretera de San Bartolomé de las Abiertas en el pantano en el Puente del Arzobispo, se encuentra ya a varios kilómetros de distancia, digo que determinó que el año 2008 se pensara en una nueva solución, una nueva variante de unos seis kilómetros de longitud que iban por esa zona sur-oeste, que se denominó la variante suroeste y que uniría los dos tramos de la Nacional 502 desde su procedimiento de Ávila hacia Córdoba, con una circunstancia también añadida, en esa parte que va hacia Córdoba hay una zona comarcal, La Jara, de especial importancia porque es una zona tradicionalmente deprimida y que ve con dificultades el poder acceder bien a otras zonas, especialmente hacia el norte, hacia Ávila y también los que vienen de esa parte de Ávila, Castilla y León, porque tienen un acceso rápido a un punto de especial significación turística medioambiental, como es el Parque Nacional de Cabañeros porque sería la línea más rápida y normal que viniendo desde Ávila, Salamanca, etcétera, se puedan encontrar con esta zona.

Esto determinó, como digo, la variante suroeste, de seis kilómetros de longitud, y que se inició y se licitó en el año 2008. Pues desde aquella fecha, 2008, hasta la presente legislatura, prácticamente no se

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 737

17 de diciembre de 2014

Pág. 21

hizo nada, pasaron dos años, más de tres años, sin que aquella variante prometida, ofrecida, proclamada por el Gobierno de entonces, la ciudad de Talavera se hiciera. Para que tengan una idea sus señorías, en todo el tiempo transcurrido el tramo de ejecución de esta obra apenas alcanzaba el 13%, no llegaba al 13%. Han tenido que esperar estos años para que el impulso de estas obras se haya visto incrementado o se haya visto avanzado.

Esta es la razón por la que desde el Grupo Popular, en un ejercicio serio, creo yo, de lo que debe ser una política de infraestructuras viarias y de concluir lo que de verdad se promete, es por lo que nos parece que sería bueno, incluso como una señal para la propia ciudad de Talavera de la Reina, el que el Congreso de los Diputados en un momento en el que las obras están avanzando a un buen ritmo y esperamos que puedan ser culminadas en un plazo relativamente breve, pero no sería malo que además este Congreso de los Diputados manifestara el compromiso con la ciudad de Talavera de la Reina mediante esta Proposición no de Ley en la cual solicitamos el impulso al Gobierno para que se concluya esta obra.

Por tanto se trata, señorías, de que todos nosotros desde la Comisión de Fomento, es decir desde el Congreso de los Diputados manifestemos nuestra solidaridad con la ciudad de Talavera de la Reina, que lo está pasando francamente mal en estos momentos, como les he puesto de manifiesto con los datos de paro que les acabo de señalar, y que de alguna manera también unamos nuestros esfuerzos a lo que está haciendo el Gobierno en la ciudad de todavía.

El señor **PRESIDENTE**: Es el turno de fijación de posiciones por el Grupo Parlamentario Socialista, lo hará su portavoz don Juan Luis Gordo.

El señor **GORDO PÉREZ**: Tenga usted la seguridad, señor García-Tizón, de que el Grupo Parlamentario Socialista tiene un compromiso firme con la ciudad de Talavera, pero tengo que decirle que esta PNL que presenta hoy el grupo sigue la misma línea que las otras dos que ha presentado, que realmente son iniciativas para mayor gloria y honor del Grupo Popular porque su contenido real es mínimo, dado que las obras están prácticamente terminadas y solamente son un elemento de propaganda y proselitismo político para buscar una plataforma mediática allí donde tienen repercusión las obras, es el prólogo del corte de la cinta y no sé si ustedes se han traído el champán pero todo indica que sí, pero lo más grave es que pone de manifiesto una forma de practicar la acción política y de entender la política de manera clientelar, nadie pone en duda la necesidad de esta actuación, una actuación que efectivamente lo que hace es buscar una variante para evitar el paso de una carretera de larga distancia, la Nacional 502, por el centro de la ciudad de Talavera, con lo que ello implica de atascos, de problemas de seguridad vial, contaminación, pero al mismo tiempo también para cerrar la Ronda del Tajo y de esa manera cerrar el cinturón, la circunvalación sur de seis kilómetros de longitud.

Sin duda una obra que en su momento planificó, le tocó así al Gobierno del Partido Socialista con los estudios y los proyectos y adjudicó, las obras comenzaron en 2005, con un presupuesto de 29 millones de euros, 25,8 para obras y 3,2 millones de euros para expropiación de terrenos y efectivamente llegó la crisis económica y como consecuencia de la crisis económica pues se ralentizaron las obras, pero el señor Ayala sabe mucho de esto porque, claro, si nos fijamos en la línea férrea Cartagena-Murcia pues está parada, pues si nos vamos a las siete, que van a tratar aquí en la zona de Tarragona pues está parada o si se viene a mi ciudad pues verá cómo obras con proyecto adjudicado incluso no se han ejecutado y, claro, el Partido Popular no tiene problema porque en el PITVI las obras, las actuaciones no tienen plazo de ejecución, con lo cual todo es etéreo, pero al mismo tiempo tampoco tienen presupuesto, de lo cual resulta que el PITVI tiene una valoración de 200.000, 240.000 millones, pero cuando sumas las actuaciones una a una pues te vas a 500.000, bueno, como todo vale, todo vale, todo es santo y digno con tal de persuadir de cosas que no son reales pues esta es la política de ejecución.

Por tanto nosotros efectivamente tuvimos que paralizar porque establecimos una serie de prioridades, y que ustedes conocen muy bien, la crisis, una crisis económica que ha sido profunda, y sin duda alguna lo que no parece digamos legítimo desde el punto de vista político es que se intenten patrimonializar las obras y eso es un factor común denominador del Gobierno del Partido Popular pero también por inercia del Grupo Popular, las obras no son patrimonio de los partidos políticos, las obras son de los ciudadanos y unos gobiernos planifican, otros ejecutan y a veces se planifica y se ejecutan y se ponen en marcha por el mismo gobierno o distintos gobiernos porque el período de maduración cambia, de seis, siete, 12 años, depende. Y hoy hemos oído en sede parlamentaria apropiarse de obras, me parece un absurdo, claro que la ministra también con mucha frecuencia cuando habla de tasas aéreas dice que congelaron las tasas y

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 737

17 de diciembre de 2014

Pág. 22

claro, las asociaciones profesionales del sector dicen, no, no, directivas de la Unión Europea, derecho de consulta, acuerdo.

Por lo tanto, de verdad, no patrimonialicen las obras porque las obras son de todos, claro, hace falta, si nos remitimos a unas recientes declaraciones del delegado del Gobierno en Castilla-La Mancha del 18 de febrero de 2014 verán ustedes cómo las obras se llevan a término gracias a la buena acción y labor del Partido Popular. Oiga, sí, sí, bueno, pues ya le digo más, señor Montesinos, pueden patrimonializar también los contactos subyacentes no administrativos que son la vergüenza de todos los españoles, porque anda que no hay, y si me voy a alguna tierra...

Por lo tanto nosotros vamos a apoyar esta propuesta, porque tenemos otra orientación y otro sentido de lo que debe ser la acción en la ejecución de obras y sin duda va a contar con el apoyo del Grupo Parlamentario Socialista pero les pido que cambien el chip, que cambien la dinámica porque esta no es la correcta.

— SOBRE LA FINALIZACIÓN DE LAS OBRAS DE LA AUTOVÍA A-8 EN ASTURIAS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/003230).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente proposición no de ley, la que figura en el número nueve del orden del día, es relativa a la finalización de las obras de la Autovía A-8 en Asturias, es del Grupo Parlamentario Popular, la va a defender la diputada doña Carmen Rodríguez Maniega, a la que doy la palabra.

La señora **RODRÍGUEZ MANIEGA**: Es sabido que para el Grupo Parlamentario Popular es y ha sido siempre prioritario el desarrollo de la A-8, infraestructura fundamental para vertebrar la Cornisa Cantábrica con Europa pero también para vertebrar nuestro territorio. Tan es así que de los 206,4 kilómetros que forman toda la autovía a su paso por Asturias se iniciaron y se finalizaron entre los años 1996 y 2004 un total de 75,7 kilómetros de su recorrido con distintos gobiernos del Partido Popular. Estos 75,7 kilómetros significaron un 37% de los totales que conformaban su recorrido.

Si los años de gobiernos socialistas, los años en que el señor Trevín era delegado del Gobierno de Asturias, se hubiera mantenido este ritmo, este esfuerzo, a estas alturas los ciudadanos asturianos y no asturianos llevaríamos bastante tiempo disfrutando de una infraestructura moderna, de unas comunicaciones que dieran satisfacción a lo que la sociedad asturiana en su conjunto demandaba y, todo hay que decirlo, con un importante ahorro en cuanto a sobrecostes que al fin y al cabo se pagan con el dinero de todos los ciudadanos.

Muy al contrario, estos años se emplearon en una retahíla de anuncios, de fechas, de pronósticos y de promesas provenientes siempre de los mismos actores, el señor Trevín, el señor Morlán o el señor Areces, retahíla de incumplimientos que ahorro enumerar ahora en esta comisión más que nada porque queremos acabar en hora.

A la vista de esta situación desde el Partido Popular de Asturias y desde el Grupo Parlamentario en el Congreso y en el Senado solicitamos al Gobierno de Mariano Rajoy un compromiso firme, dar prioridad a la Autovía del Cantábrico, desde entonces esa voluntad se ha traducido en kilómetros finalizados gracias al notable impulso de todas las actuaciones pendientes, así en 2012 se pusieron en servicio los tramos Navia-Tapia de Casariego y San Roque del Acebal-Llanes, en 2013 lo tramos Muros del Nalón-Las Dueñas, Pendueles-San Roque del Acebal y Otur-Villapedre, que finalizaba la autovía en su tramo occidental, en agosto del 2014 se puso en servicio, y ahí estuvimos para celebrarlo, el subtramo de La Franca-Pendueles y a día de hoy tan solo resta por finalizar el subtramo La Franca-Unquera, de 4,2 kilómetros de longitud y nos consta que en estos momentos se trabaja a muy buen ritmo, con el deseo de completar el último tramo de forma inminente. Unquera-Pendueles lleva por el momento un grado de ejecución del 91% y esperamos que de un momento a otro, y más ahora en estas fechas, nos llegue esta buena nueva.

Cuando se finalice el último tramo, cuando se abra por fin al tráfico, quedará completada la autovía a su paso por Asturias.

Nos consta que en estos momentos se traba a buen ritmo, con el deseo, insisto, de completar el tramo de forma inminente.

Esta Proposición no de Ley tiene por objeto reiterar el deseo del Grupo Parlamentario Popular de ver finalizar la obra en esta legislatura, este deseo que se tradujo en una de las primeras peticiones al Gobierno

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 737

17 de diciembre de 2014

Pág. 23

de Mariano Rajoy pero así mismo nace de la gratitud a un gobierno que ha sabido escuchar las demandas de la sociedad asturiana y que en los peores momentos de la crisis económica, una ministra, Ana Pastor, a pesar de la herencia recibida, a pesar de que como bien reiteraba en sede parlamentaria, se veía obligada a inaugurar facturas, ha invertido más de 108 millones de euros en concluir la obra, lo que permite elevar el grado de ejecución del vergonzante 8% de finales del Gobierno de Zapatero al 91% actual.

Señorías, es de justicia reconocer que estamos a años luz del modelo anterior, que queda en evidencia con solo comparar la gestión socialista basada en incumplimientos y retrasos que derivaban siempre en sobrecostes y un modelo de gestión de la ministra Pastor sería, eficaz y eficiente, sensible a las demandas de los ciudadanos y rigurosa con el dinero de todos.

Señorías, acabo de escuchar del anterior interviniente del Grupo Parlamentario Socialista que las obras no son patrimonio de los partidos políticos y estamos de acuerdo, no son patrimonio de los partidos políticos, pero lo que sí es patrimonio nuestro y lo que es nuestra carta de presentación es la gestión, la diferencia de gestión, insisto, sería, eficaz, eficiente y rigurosa y respetuosa con el dinero de los ciudadanos, y ustedes, señor Gordo, tienen un pasado que no pueden obviar.

El señor **PRESIDENTE**: No me figura que haya ningún grupo que haya pedido fijación de posiciones excepto el Grupo Socialista y para ello tiene la palabra su portavoz, don Antonio Trevín.

El señor **TREVÍN LOMBÁN**: Yo estoy muy decepcionado, señor presidente, yo esperaba cuando vi esta PNL que iba a haber canapés, que íbamos a cortar cintas, fíjese, yo incluso no traje cava pero traje «Sidra el Gaitero, famosa en el mundo entero», pensé que íbamos a tener aprovechando estas fiestas navideñas un pequeño ágape.

Porque mire, nos dicen en esta proposición no de ley que el Congreso de los Diputados insta al Gobierno a seguir impulsando la ejecución de la Autovía A-8 manteniendo el elevado ritmo de ejecución en esta legislatura, de forma que la finalización de esta pueda ser una realidad a la mayor brevedad posible, acabará en 15 días, es el tiempo que le queda para acabar, esta es una PNL bufa, es decir, una obligación sustancial disfrazada de discurso trascendente, un sinsentido convertido en propaganda para mayor gloria del Gobierno y del PP, como si no fuera suficiente la Agitprop desarrollada intensamente por la ministra Pastor. Fíjense bien, estoy dispuesto incluso a votársela a favor, si de verdad quieren impulsar una obra importante para Asturias, que tienen absolutamente paralizada, cabe bien en esa PNL la palabra de la Autovía A-8 por la variante ferroviaria de Pajares y se la votamos a favor, le hago la enmienda in voce, sencillamente con eso.

Porque, señora diputada, conviene conocer para hablar, y mire, vienen ustedes absolutamente pensando que se puede hablar a humo de pajas y no se puede hablar a humo de pajas, empiezo por la Autovía del Cantábrico, Autovía del Cantábrico con Asturias, los tres ministros que invirtieron más, Paco Cascos 586 millones de euros, Magdalena Álvarez 823 millones de euros, Ana Pastor 283, impulso decidido, nunca visto, algo descomunal, casi la tercera parte que la ministra Magdalena Álvarez, pero el problema no es ese, el problema es que esta ministra, la ministra Pastor, que paralizó la Autovía del Suroccidente, que paralizó de Dóriga a Cornella y Cornella a Salas, solo se gastó dinero en una autovía, en esta. ¿Saben ustedes cuánto se gastó en las autovías en Asturias el Partido Socialista? 1.785 millones de euros, todos los ministros. ¿Saben cuánto se gastaron los ministros del Partido Popular, del Gobierno popular? 1.173, 600 millones menos. Pero si es que no solamente se gastó más en el Autovía del Cantábrico por los gobiernos socialistas sino que se gastaron casi 700 millones más en autovías en Asturias por parte de los gobiernos socialistas, una sola ministra, Magdalena Álvarez, se gastó en cinco años tanto como se gastaron Arias Salgado, Cascos y la ministra Pastor en 11 años. Ahí tienen ustedes el tema.

Claro que no podía ser de otra manera porque, miren, este es el grupo Fomento de Asturias, ahí está la inversión, ahí está lo que programaron y lo que se ejecutaron, no solamente desplomaron ustedes la inversión con la ministra Pastor sino que llegaron a los mínimos, a una ejecución del 59% cuando había ejecuciones incluso del 107%.

Ustedes tienen un problema además con Asturias, porque sí se acabó la Autovía del Cantábrico en Galicia y sin embargo la programación que empezaba en Francia, acabo ahora mismo señor presidente, y que iba a continuación por el País Vasco, Cantabria, Asturias y Galicia, empezó en el País Vasco y debía acabar en Galicia, en Galicia lleva varios meses acabada pero por una sencilla razón, porque en el año 2012, el único año que nos dieron información, resulta que ustedes detrajeron dinero de lo que había

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 737

17 de diciembre de 2014

Pág. 24

presupuestado en Asturias, 10 millones, pero lo aumentaron para los tramos gallegos, 17 millones, eso es lo que le debe Galicia a su ministro en cuanto a la Autovía del Cantábrico, autovía que la ministra se comprometió en el año 2012 a tener acabada en el 2013, es decir, estamos festejando con sidra El Gaitero, el que la ministra incumplió en más de un año el compromiso que tuvo de acabar esa autovía en Asturias.

Finalizo, señor presidente. Si ustedes quieren de verdad cumplir con Asturias cambien radicalmente las prioridades que tienen con esa comunidad autónoma.

Miren, en el noroeste, en las comunidades autónomas vecinas, para el año que viene, en Galicia habrá una inversión de 507 euros por habitante, en Castilla y León 691 euros por habitante, en Asturias 312, esa es la magnífica prioridad, el empuje decisivo que la ministra Pastor está dando a las infraestructuras en Asturias, lógicamente los socialista a una PNL bufa nos abstenemos.

— SOBRE LA PUESTA EN SERVICIO DE LA AUTOVÍA A-7 EN EL TRAMO POLOPOS-ALBUÑOL. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/003231).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de la Proposición no de Ley que va en el número 10 del orden del día sobre la puesta en servicio de la Autovía A-7 en el tramo Polopos-Albuñol. Es del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso y la va a defender la diputada doña Concepción de Santa Ana, a la que doy la palabra.

La señora **DE SANTA ANA FERNÁNDEZ**: El motivo de nuestra Proposición no de Ley es poner de manifiesto que seguimos avanzando en la Autovía del Mediterráneo a su paso por la provincia de Granada y en este caso estamos avanzando bastante puesto que su finalización es inminente y su inauguración es inminente en el tramo Polopos-Albuñol.

Yo creo que todo esto es tremendamente importante y hay que ponerlo de manifiesto y hay que contárselo a los ciudadanos. De 60 kilómetros que tiene la Autovía del Mediterráneo a su paso por la provincia de Granada, al inicio de esta legislatura únicamente había en servicio un tramo de ocho kilómetros, en concreto Guadalfeo-La Gorgoracha, y otro tramo de 3,6 kilómetros, Castell de Ferro-Polopos.

Se están cumpliendo con las fechas, se están cumpliendo con los compromisos, pero, lo que es más importante, y lo que quiere el Partido Popular poner en valor, es que se está cumpliendo con la palabra que dio el Gobierno del Partido Popular a todos los granadinos y es que nosotros al inicio de la legislatura adquirimos compromisos muy importantes con la ciudadanía y adquirimos unos compromisos que no queríamos que estuviesen basados solamente en promesas sino que queríamos que estuviesen basados en realidades, como afortunadamente así se está produciendo gracias al trabajo, al esfuerzo y al rigor del Gobierno del Partido Popular.

Como digo, estamos cumpliendo, en la presente legislatura ya tenemos en servicio los tramos Taramay-Lobres, Lobres-Guadalfeo, Puntalón-Carchuna, inminentemente se va a poner también en servicio Polopos-Albuñol y los dos tramos que faltan para que la Autovía del Mediterráneo esté finalizada en su totalidad, tenemos la garantía de que van a ser puestos en servicio en el año 2015.

Y ya queremos felicitar al Gobierno por esta labor tan importante, por este esfuerzo inversor también tan importante, permítanme ustedes que también comente alguno de los hitos que se han producido en la provincia de Granada, y es que la realidad es que nos encontramos una Autovía del Mediterráneo con unas obras muy incipientes, con muchos tramos donde por la complejidad técnica esos problemas técnicos no estaban ni mucho menos resueltos, con una financiación presupuestaria alarmante, que era lo que también impedía que esas soluciones técnicas fuesen adelante, puesto que los complementarios y los modificados no se aprobaban sencillamente porque no tenían dotación presupuestaria o por ejemplo incluso algún tramo como es La Gorgoracha-Puntalón, sometido a una restricción presupuestaria desde el año 2010 y por tanto también rescindido con la empresa que lo tenía adjudicado.

También nos encontramos con algo que, siempre lo hemos dicho, que para nosotros era alarmante, había propietarios que habían sido sometidos, y digo sometidos porque no estaban cobrando, a expropiaciones y que llevaban sin cobrar desde el año 2007 y nos encontramos con familias que estaban sufriendo una situación dramática después de haber pedido préstamos a los bancos para poder haberse ido a explotar otros terrenos por no poder devolver esos préstamos porque las expropiaciones no se cobraban y por tanto, insisto, sometiendo a muchas familias de la costa de Granada a una situación

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 737

17 de diciembre de 2014

Pág. 25

realmente insostenible. Y esto fue tan importante, fue tan alarmante como también lo indica la partida presupuestaria que se pagó por esas expropiaciones, 100 millones de euros en materia de expropiaciones en la provincia de Granada, unido también a una serie de obligaciones pendientes de ejercicios anteriores que en el momento de iniciar la legislatura, y que también han sido pagadas, alcanzaba la friolera de los 67 millones de euros.

Permítanme simplemente que recuerde alguno de los hitos. En el año 2012 se adjudica La Gorgoracha-Puntalón, poniendo encima de la mesa 22 millones de euros, pagando, como digo, esas expropiaciones. En el año 2013 la inversión presupuestaria ya hizo que Granada fuese la segunda provincia en inversión total del grupo Fomento en Andalucía y la provincia andaluza que mayor dotación presupuestaria recibía en materia de carreteras pero en el año 2014 fuimos la primera provincia en inversión de carreteras de España, algo realmente histórico, algo que nunca había pasado en la provincia de Granada y un hito histórico que afortunadamente también para todos los granadinos, y yo como diputada me siento muy orgullosa, volvió a repetirse en el año 2015, a pesar de la situación económica que ha sufrido este país, a pesar de que el presupuesto del Ministerio de Fomento cada año ha sido más restrictivo, a pesar de ello el Gobierno del Partido Popular decidió apostar por Granada porque era de justicia, porque teníamos literalmente todas nuestras infraestructuras empantanadas.

Nosotros en nuestra enmienda hemos querido poner en valor ese tramo Polopos-Albuñol. El Partido Socialista en un principio presenta una enmienda donde parecía que se dejaba entrever que no íbamos a ser capaces de finalizar la A-7 en esta legislatura, quiero decir que la A-7 no está en entredicho en esta legislatura y es por eso el motivo por el que yo he hecho llegar a la mesa una autoenmienda, una autoenmienda a nuestra petición que voy a pasar a leer, donde pedimos al Gobierno impulsar las obras del tramo Polopos-Albuñol para su puesta en servicio a la mayor brevedad posible, así como finalizar los dos tramos pendientes en el año 2015, porque, insisto, no está en cuestión pero también quiero añadir en esa autoenmienda algo que es fundamental, a pesar del incumplimiento de todos los plazos que en su momento comprometió el Partido Socialista, hemos tenido ocho años de Gobierno socialista en Granada donde se daban una serie de promesas, se comprometía unas fechas que desgraciadamente nunca llegaron porque de haber llegado la A-7 estaría hecha ya desde la pasada legislatura.

Pero también quiero decirles que a pesar de no haberla impulsado, a pesar de no haberla pagado, a pesar de no haber apostado seriamente por Granada también creemos, y queremos ser generosos también con el Partido Socialista porque la A-7 tiene que ser de todos, también del Partido Socialista, y por tanto también he llegado a una transaccional con mi colega granadina del Partido Socialista donde desde luego estamos dispuestos, y ahora lo haremos llegar a la mesa, a que nuestra transaccional sea que impulsamos el tramo Polopos-Albuñol y que además no está en cuestión la finalización de la A-7 porque la finalización de los dos tramos que están pendientes estarán en servicio en el año 2015.

El señor **PRESIDENTE**: Es el turno para que por el Grupo Parlamentario Socialista defienda su posición y su enmienda la diputada doña Elvira Ramón. Tiene la palabra.

La señora **RAMÓN UTRABO**: Empezar diciendo que para mi grupo, para el Grupo Socialista y especialmente para el Grupo Socialista en la provincia de Granada la finalización de esta obra es una prioridad absoluta y así lo hemos puesto de manifiesto cuando hemos gobernado y cuando hemos estado en la oposición y ya que tanto les gusta a los responsables del Partido Popular hablar de herencias pues vamos a hablar de herencias.

La Autovía del Mediterráneo a su paso por Granada tiene 11 tramos, de esos 11 tramos cuando nosotros dejamos el Gobierno ponemos en servicio cinco tramos de esta autovía, la variante de Adra-Albuñol, Castillo de Baños-Polopos-Castell de Ferro, La Gorgoracha-Guadalfeo, Taramay-La Herradura y La Herradura-Nerja.

Otro tramos, si quieren podemos entrar también en los kilómetros que tienen, lo cierto es que cuando llegamos al Gobierno ni un solo kilómetro de esta autovía se ha puesto en funcionamiento por parte del Partido Popular que gobernaron anteriormente a nosotros, pues nosotros dejamos cinco tramos en marcha, uno que está prácticamente finalizado, que es el Lobres-Guadalfeo, que recientemente entró en funcionamiento, y cuatro que están en obras, Albuñol-Polopos, Castell de Ferro-Carchuna, Carchuna-Puntalón y Lobres-Taramay y por último Gorgoracha-Puntalón, que se tuvo que licitar nuevamente porque tenía un modificado de más del 80% del coste inicial de la obra, esta es la realidad y los kilómetros Adra-Albuñol son 10,5 kilómetros Polopos-Castell 3,6 kilómetros, todos estos son los que dejamos en marcha, Gorgoracha-Guadalfeo 4,7, bueno, podemos sumar para poner de manifiesto que no es cierto, creo que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 737

17 de diciembre de 2014

Pág. 26

están erróneos los datos que ha puesto de manifiesto la portavoz del Partido Popular respecto a esta proposición no de ley y lo cierto es que este tramo, que era el objeto de la Proposición no de Ley que trae esta tarde aquí el Partido Popular también lo dejamos en ejecución y ejecutado en más del 42% del total de la obra y el Gorgoracha-Puntalón, como he dicho, prácticamente al 80%.

Y quiero poner de manifiesto que esta es la realidad, que siempre ha sido una prioridad para nosotros y que nos sorprende muchísimo cuando vemos esta proposición no de ley que siendo una prioridad, que estoy convencida tanto para el Partido Popular como para el Partido Socialista, pues se trajese aquí nada más el impulso de unas obras que como la propia portavoz del Partido Popular en esta proposición ha puesto de manifiesto, están prácticamente finalizadas y según hemos tenido conocimiento por parte de los medios de comunicación fechada la visita de la ministra para la inauguración de este tramo, el Polopos-Albuñol, para el día 23 de diciembre, parece ser que se inaugura. Por eso nos sorprende muchísimo que a unos días antes de esa supuesta inauguración el Partido Popular utilice esta Comisión, que entendemos que la Comisión debe de tener otro objetivo, que en todo caso debe de ser impulsar la opción del Gobierno, pero nunca se debe de utilizar una comisión para el propio autobombo del Partido Popular o del Gobierno en su caso, porque las cintas, vamos a llamarlo así virtualmente, se cortan físicamente en los tramos una vez que se inauguran pero las comisiones no se deben de utilizar para ese autobombo o para esa supuesta inauguración ficticia a solamente unos días de que se produzca realmente esa inauguración de la que por supuesto nos congratulamos y muchísimo los responsables y los representantes del Grupo Socialista porque, insisto, siempre ha sido una prioridad la finalización de estas obras y sigue siéndolo.

Por ello nosotros hemos planteado una enmienda que hemos llegado a una transaccional en la que lo que nos parece que es lo obvio que debe hacer una comisión, que es impulsar la acción del Gobierno, pues se refiera al total de los tramos que están pendientes de finalización que es, además de este que se inaugura el próximo día 23, parece ser, que han dicho ya algunos medios de comunicación, pues los dos que están restantes.

Quiero también poner de manifiesto que no entendíamos cómo no se habían metido esos dos siendo esta prioridad la finalización de las obras cuando la propia ministra en las visitas que ha hecho a la costa se ha comprometido a la finalización de estas obras, que esperemos que se cumpla y por supuesto estaremos encantadísimos de que se cumpla ese compromiso de finalización de las obras, pues ya se había comprometido la ministra y sin embargo en este supuesto impulso que desde esta Comisión queremos darle no se incluyeran esos tramos.

Quiero también poner de manifiesto que estas obras que dejamos nosotros, algunas en casi en torno al 80% de ejecución, otras el cuarenta y tantos por ciento, quiero poner de manifiesto que han estado al inicio de esta legislatura esas obras, y así lo hemos denunciado en muchas ocasiones, muy ralentizadas por parte del Gobierno del Partido Popular, esperemos que se les dé el impulso necesario para que se puedan finalizar en la presente legislatura.

Nos preocupa que el tramo de Carchuna-Castell está muy parado y está muy atrasado, con lo cual tenemos algunas dudas de que se pueda cumplimentar su finalización en la presente legislatura, y tanto también que les gusta a los responsables del Partido Popular hablar de herencia y que la ministra en muchas ocasiones ha puesto de manifiesto una expresión muy popular en ella que es cómo se ha encontrado los cajones, pues esperemos que los cajones no los deje peor de lo que se encontró porque resulta que yo no comprendo cómo en la propia exposición de motivos de esta Proposición no de Ley se habla de que son unas obras que se pagan por el método alemán, que significa que se pagan cuando se terminan, y por un lado nos dice el compromiso del Gobierno de que las obras se van a finalizar en esta legislatura, o sea el año 2015 y por ejemplo tramos como el de Carchuna-Castell o especialmente el de Polopos-Albuñol en el presupuesto para 2014 no tenía una proyección de pago en el año 2016 y de pronto en el anexo de inversiones del Gobierno del Partido Popular para el año 2015 ya aparecen de pronto 89 millones, más de 89 millones de euros para una proyección de pagos en el año 2016, en el año 2016 si se van a terminar en el año 2015.

Por último señalar que para nada nuestra enmienda intentaba poner en cuestión que los otros dos tramos no se iban a culminar, ya he dicho que tenemos algunas dudas con respecto al tramo Carchuna-Castell porque está bastante atrasado, pero lo que queremos dejar de manifiesto claramente es que es una prioridad para este Grupo Socialista la finalización de estas obras, que apoyamos el impulso para que se finalicen en la presente legislatura y ese ha sido fundamentalmente el motivo de la enmienda que hemos aceptado por la transaccional que nos ha presentado la responsable del Partido Popular.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 737

17 de diciembre de 2014

Pág. 27

— **SOBRE CONTRATOS DE ARRENDAMIENTO DE LOCAL DE NEGOCIO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE IU, ICV-EUIA, CHA: LA IZQUIERDA PLURAL. (Número de expediente 161/003272).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente proposición no de ley, la que figura en el orden del día como la número 11, se refiere a contratos de arrendamiento de local de negocio, es del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, ICV-EUIA, CHA (La Izquierda Plural). La va a defender la diputada doña Ascensión de las Heras, a la que doy la palabra.

La señora **DE LAS HERAS LADERA**: Señorías, la Ley 29/1994 de 29 de noviembre contempló una prórroga de 20 años para los contratos de locales de negocio con rentas anteriores a 1985. El 1 de enero de 2015 esta prórroga vence en sus condiciones y estamos en unos momentos en que la anunciada recuperación económica no solo no llega a las familias sino que tampoco llega a las pequeñas y medianas empresas, y con esta medida además estas pequeñas y medianas empresas se van a ver afectadas con un incremento de sus rentas que no van a poder soportar.

Hay que tener en cuenta que las empresas que pueden verse afectadas por la terminación de esta prórroga, con alquileres anteriores a 1985, son empresas con más de 29 o 30 años de antigüedad y que por tanto han demostrado que han sabido resistir la crisis y sus consecuencias, manteniendo su actividad y el empleo que además por su naturaleza es empleo de alta calidad, es indefinido y con jornada completa y con trabajadores que ya tienen cierta edad. Una subida de alquileres a precios altamente especulativos que además pueden multiplicar, ustedes lo saben, por dos o tres veces el alquiler actual va a ser asumible por la mayor parte de estas empresas y pondrá en peligro su existencia y los puestos de trabajo que sustentan.

El hecho de la desaparición de esta prórroga también es sabido por todos ustedes que crea una situación en la que se acentúa la desigualdad entre las partes para pactar las condiciones de un nuevo contrato, locales de negocio que pueden ser comercios o despachos profesionales con unas inversiones importantes en instalaciones y un fondo de comercio consolidado que no se va a poder trasladar fácilmente a localizaciones más baratas y esto, y vuelvo a recalcarlo, significa simple y llanamente que se van a cerrar estas empresas.

Estamos hablando de 192.000 en pequeñas y medianas empresas y que emplean a más de 500.000 trabajadores.

Esta mañana hemos tenido la oportunidad, ustedes lo saben, sus señorías, a través de una pregunta que ha hecho el Grupo Parlamentario Socialista escuchar la opinión del Gobierno a través del ministro, del propio ministro, de Economía, el señor De Guindos, respecto a este asunto. Bueno, pues desde la Izquierda Plural queremos aprovechar para decir que desdice claramente lo que el propio Partido Popular está haciendo en otros territorios del Estado cuando está apoyando, concretamente puedo especificar en el Ayuntamiento de Granada el Partido Popular ha llevado una moción prácticamente en los mismos términos que presenta hoy la Izquierda Plural, que ha sido aprobada por unanimidad, el Parlamento andaluz ha aprobado una iniciativa en defensa del patrimonio comercial histórico y en defensa del pequeño comercio por unanimidad y atendiendo un poco a lo que el propio ministro argumentaba esta mañana tenemos que decir que los límites a la tasa de pago de las tarjetas o la reducción de costes de pago con tarjeta para los pequeños comercios apenas significa para ellos un mayor beneficio, en cualquier caso beneficia a los grandes comercios, que son donde más se utilizan las tarjetas porque estos comercios pequeños y medianos en los cascos históricos en las zonas estratégicas, que además fomentan el turismo, apenas con ellas se hacen pago con tarjeta, se suele pagar en efectivo.

La propia plataforma dice que no sale nada del plan de ayudas de esos 80 millones de los que habla el Gobierno y que no han tenido acceso porque entre otras cosas no hay una especificidad para el sector en la línea ICO. También argumentaba el Gobierno a través del ministro De Guindos que había normativa que regulaba con el derecho de tanteo y retracto las indemnizaciones que se les ponía aportar. Bueno, pues no dijo toda la verdad, el derecho de tanteo y retracto se hace con efectos retroactivos una vez que el propio empresario comerciante ha salido y tiene seis meses para poder volver y las indemnizaciones son absolutamente irrisorias, por lo tanto es imprescindible si queremos mantener todo ese empleo en una situación en la que en el conjunto del país el problema fundamental es la falta de empleo, es una irresponsabilidad por parte del Gobierno que no aborde el aplazamiento de la disposición de la Ley de Arrendamientos Urbanos que permita en ese aplazamiento que haya un proceso de adaptación y

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 737

17 de diciembre de 2014

Pág. 28

regulación adecuada en el que las partes puedan llegar a acuerdos que no perjudiquen de esta manera a las pequeñas y medianas empresas y al trabajo que sustentan.

Quiero decir también que se ha presentado una enmienda por parte del Grupo Socialista que vamos a intentar llegar a un acuerdo, una transacción.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Socialista le doy la palabra a la diputada doña Leire Iglesias Santiago.

La señora **IGLESIAS SANTIAGO**: Muchas gracias a Ascensión de las Heras por la oportunidad de esta Proposición no de Ley en esta Comisión.

Efectivamente el Gobierno en su tónica habitual en todo lo que tiene que ver con arrendamientos y en esta materia relacionada con el área de Urbanismo llega tarde, mal o directamente no llega, como parece que va a ser en esta ocasión. Sus excusas, como las vertidas esta mañana por el ministro De Guindos, una cantidad de argumentos que nada tienen que ver con la cuestión, como hemos visto en esa respuesta en sesión de control a la pregunta formulada por el Grupo Parlamentario Socialista, cuando no evidentemente la herencia, que será lo que esperemos en la respuesta a continuación del Grupo Parlamentario Popular, puesto que ha sido la tónica de absolutamente todas las proposiciones no de ley que hemos visto en esta sesión de la Comisión de Fomento en la tarde de hoy; hoy la herencia la vamos a remontar a 1994, como si en 1994 se pudiera presumir esas cosas que tienen mucho que ver también con el ministro de Economía como fue la renegociación de los contratos hipotecarios, como pueden ser las hipotecas basura, las Suprime, o algunas otras cuestiones que derivaron en una crisis económica que también lógicamente afectan al sector del comercio.

La realidad, que nada tiene que ver con las excusas simplemente la falta de voluntad política, no entendemos que pueda haber ningún otro tipo de justificación y es el caso de esta Proposición no de Ley que debatimos en la tarde de hoy.

Nuestras ciudades están llenas de locales comerciales que echan el cierre y la falta de actuación del Gobierno, la falta de iniciativa a la hora de dar una respuesta a la hora de lo que sucederá dentro de unos días cuando finalice la prórroga establecida en la Ley de 1994 será un paisaje lleno de persianas bajadas, unas cuantas cierres de locales comerciales más que inundan los paisajes urbanos de nuestras ciudades y que se sumarán a una caída ya acumulada en estos meses, en estos años, del comercio minorista, que supera ya el 9%. 300.000 puestos de trabajo en juego en una estimación que hacen las organizaciones sindicales y que hacen los propios afectados y cerca de 100.000 locales de negocio de los que han demostrado una alta supervivencia, de esos que han conseguido sobrevivir en la crisis, locales comerciales que llevan cerca de 30 años abiertos, funcionando y dando vida a nuestras ciudades. Podrán decir que donde cierra uno abre otro, existe la posibilidad de que se abra otro, pero no es real, esa estimación no es real, deben saber el riesgo que asumen, en la cantidad y en la calidad del negocio, no es lo mismo los negocios de toda la vida en algunas ciudades promovidos por gente de la propia ciudad que los que pueden llegar de multinacionales, aunque quizá a ustedes eso de la calidad de las relaciones laborales les suene directamente a chino, directamente a chino. También sin duda esto tendrá un alto impacto en los precios hacia los consumidores en el momento en el que desaparece la competencia. Desertización de ciudades, desaparición de puestos de trabajo, locales comerciales cerrados, pérdida de atractivo turístico en los entornos urbanos, seguramente en ciudades como la mía, en la que existen gran cantidad de locales de negocio cerrados, como la ciudad de Cáceres y un crecimiento de los precios al consumidor ante la inacción, ante la falta de respuesta reiterada por parte del Gobierno.

El Grupo Parlamentario Socialista ya presentó en el mes de julio una proposición no de ley en el pleno del Senado advirtiéndole de esta situación, pidiéndole al Gobierno que reaccionara, que buscara alguna medida, alguna solución, proponiendo la posibilidad de una prórroga en la que se pudieran establecer nuevas negociaciones sobre la situación de estos locales, igualmente lo hemos hecho durante la tramitación de los Presupuestos Generales del Estado para este año tanto en el Congreso como en el Senado, buscando medidas que satisfagan a las dos partes, buscando el equilibrio, buscando la vía de acuerdo, buscando la mediación, la negociación, y sobre todo que garanticemos la actividad a las ciudades, la actividad comercial a las pequeñas y medianas empresas de nuestras ciudades y de nuestros pueblos.

Hoy volvemos a hacerlo, volvemos a hacerlo apoyando la iniciativa del Grupo Parlamentario de la Izquierda Plural y proponiendo esta enmienda que busque que en un período de cinco años se establezcan esas vías de acuerdo pero también que se creen esas líneas de financiación a las que eludía el señor ministro pero que no existen en los créditos contemplados por el ICO.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 737

17 de diciembre de 2014

Pág. 29

Les recuerdo que cerca de un 20% de los comerciantes de nuestro país se consideran afectados por la desaparición de esta situación que va a llegar en unos días y cerca del 70% de todos los comerciantes de nuestro país aprobarían que se estableciera este tipo de medidas, solo falta la voluntad política del Grupo Parlamentario Popular.

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

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: La verdad es que ya no nos sorprende nada, a estas alturas de la legislatura no nos sorprende venir a debatir con intervenciones tan oportunistas enmarcando el problema tan en falso, tan frívolamente, y lo tengo que decir así, aunque me moleste, cómo hemos oído tanto a la proponente como a la enmendante de esta Proposición no de Ley.

Lo primero que tengo que enmarcar es que es una ley que en el año 1994 estableció una prórroga forzosa, obligó ya a todos los contratos a mantenerse durante 20 años y fue una ley que evidentemente se aprobó en etapa socialista pero con el voto favorable del Partido Popular y de la cual no nos vamos a ningún caso a arrepentir, una ley del año 1994 con una prórroga forzosa a los arrendamientos de 20 años para que durante esos 20 años pudieran arreglar la situación, pero ¿la situación de quién? Pues la situación de aquellos arrendamientos que eran anteriores a mayo de 1985, es decir que ya tenían un tiempo de arrendamiento anterior.

Por tanto hay que ver en primer lugar que en cuestiones de tipo especulativo o de tipo de amortización de inversiones estamos hablando siempre de más de 30 años, por lo tanto no hay en ningún caso falta de amortización de esas inversiones, por supuesto todo está en valor cero y por supuesto se nos trata de traer aquí ahora un problema, como si fuera consecuencia de una crisis que ha surgido hace cuatro días, durante los ocho años de los gobiernos socialistas nadie se acordó de que la prórroga acababa el 1 de enero de 2015 y el 3 de diciembre de este año es cuando el grupo proponente entonces habla de la intensidad y de la magnitud del problema.

Pues miren, para empezar les diré que el número de afectados es exageradísimo porque ya en el año 1992 el 61% de los contratos que en ese momento existían eran posteriores a 1985, por lo tanto nada más que afectaba al 39% de los contratos de entonces.

Después tengo que recordar que se han construido 500.000 locales comerciales, por lo tanto, como son posteriores no les afecta esta ley, si antes teníamos en el entorno de un millón y solo era el 39%, pues ustedes me dirán cuál es de verdad el número de locales afectados y cuáles de esos están en los centros históricos, cuáles de esos son pequeño comercio, cuáles de esos son minoristas y cuáles de esos están de verdad afectados por esta prórroga. Por lo tanto, además yo no he logrado juntar nunca a más de tres o cuatro afectados conjuntamente por este problema, por lo tanto estamos magnificando el problema de una manera impensable, todo eso sin tener en cuenta que hay supuestos en los que no se acaba el 31 de diciembre de este año, ustedes se olvidan de que hay tres supuestos en los cuales se alcanza hasta el 2020, nadie se acuerda de esos supuestos al 2020, nadie se acuerda de esos comercios tan tradicionales en los cuales el cónyuge sucede al arrendatario en la misma actividad, no hay plazo para la prórroga, que son la mayoría de los tradicionales e históricos que están ustedes diciendo.

Por lo tanto el problema no se está enmarcando de verdad, el problema son casos puntuales que ahora a última hora resulta que alcanzan la sensibilidad de un Gobierno que no ha afectado la anterior crisis o de un grupo como el de Izquierda Plural que ahora, el 3 de diciembre, es cuando trae la proposición al Congreso.

Pues yo les voy a decir varias cosas, primero, no conozco a nadie que quiera tener su local vacío y sin renta y tampoco, no lo hay a nadie que lo quiera tener, trata de alquilarlo, trata siempre de alquilarlo y desde luego negar que durante este per se han bajado los precios de los arrendamientos de local de negocio en las ciudades y en los centros históricos es negar la verdad, es ser sordo y ciego porque se han bajado sustancialmente los precios de los arrendamientos de locales, por tanto plantear ahora este problema es anacrónico, es contrario a la seguridad jurídica, contrario a la economía de mercado y además es contrario a negar que el Gobierno ha adoptado numerosas medidas, yo no he tenido oportunidad de oír esta mañana al ministro pero el apoyo al comercio minorista, tanto desde el Plan Integral de apoyo, con comunidades autónomas, con cámaras de comercio y la línea ICO supone que a 4 de diciembre de 2014 ha habido ayudas a 134.956 comercios, por lo tanto me parece llevar el problema a unos términos que no lo tiene y mucho más, señor presidente, y con esto acabo, que tratar de ligar una prórroga que se solicita aquí ahora al índice del desempleo, que se prorrogue hasta que el desempleo esté dos trimestres en el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 737

17 de diciembre de 2014

Pág. 30

12%. ¿Qué pasa, que todo el paro es culpa del comercio minorista es culpa de los propietarios de los locales todo el paro? Todo el paro que tenemos en este país es culpa del comercio minorista. ¿O es que la prórroga va a arreglar el paro, la prórroga de este arrendamiento va a arreglar el paro, que es lo que pretende el Grupo de Izquierda Plural? ¿Estas son sus medidas para solventar el paro? ¿Por qué no lo han dicho antes? Si estas son sus maravillosas medidas para solventar el tema del paro pues haberlo planteado antes.

Es ridículo, ridículo el planteamiento de que esto solventa el paro porque para esto pues vamos a dejar que el precio de las cosas lo fije la fuerza del viento o la conjunción estelar de Venus con la Estrella Polar. Son cuestiones absolutamente ridículas, todo lejano a la seguridad jurídica a la que obliga un estado de derecho en el cual estamos y defendemos.

— SOBRE LA AP-1. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/003278).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la Proposición no de Ley que figura en el orden del día como número 12, es del Grupo Parlamentario Socialista, es sobre la AP-1 y la va a defender el diputado don Luis Tudanca, al que doy la palabra.

El señor **TUDANCA FERNÁNDEZ**: Señorías, desde que tengo uso de razón, desde que tengo la inmensa suerte, el inmenso honor de tener cargos de representación pública, por mi provincia, por la provincia de Burgos, la autopista de peaje, la AP-1 ha figurado como uno de los problemas más importantes, más trascendentes que tiene la provincia de Burgos, pero que afecta además sin duda al conjunto de las infraestructuras de España por cuanto se trata de uno de los corredores principales de comunicación entre Madrid y Francia, con un tráfico importantísimo, un tráfico además en su gran parte pesado, que atraviesa no solo la autopista de peaje sino la paralela Nacional I y además con una dramática estadística de accidentes de siniestralidad, por poner algún ejemplo solo diré que entre los años 2012 y 2013 hubo 112 accidentes de tráfico, alguno de ellos con víctimas mortales, este mismo año hemos tenido que lamentar alguna víctima más en este corredor.

Se trata por tanto de uno de los problemas imprescindibles para solucionar en el corto plazo, un problema que en todo caso también ha significado unos grandes enfrentamientos políticos, una increíble movilización y reivindicación por parte de vecinos y vecinas, por parte de alcaldes del corredor afectado, sin que desde luego salvo la liberalización parcial de un tramo a su paso por Miranda de Ebro se hayan dado pasos definitivos de la liberalización de esta autopista de peaje.

Por eso el Grupo Parlamentario Socialista y yo mismo presentamos esta Proposición no de Ley que parte de un acuerdo previo, de un consenso previo entre los partidos políticos con representación en la Diputación Provincial de Burgos, a los que yo me dirigí y que estuvieron de acuerdo que era necesario evitar un nuevo enfrentamiento político y a través del consenso parlamentario, a través de una decisión unánime de esta Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados se lograra un compromiso para que en el año 2018, que finaliza la concesión de esta autopista de peaje se comprometieran todos los grupos políticos, e independientemente de quién tuviera la mayoría en esta Cámara, quién tuviera la mayoría en esa fecha, no se prorrogara esta concesión y por tanto la autopista de peaje pudiera ser disfrutada en libertad, liberalizada por todos los usuarios.

Además solicitábamos que en tanto en cuanto no llegaba esa fecha se realizara un convenio para evitar el tráfico pesado por la carretera nacional, convenio similar al que se ha establecido en otros numerosos puntos de la geografía española, como la Nacional II a su paso por Girona, la AP-4 en Andalucía, en la AP-9 en Galicia, en otro caso en La Rioja, donde las comunidades autónomas y el Ministerio de Fomento han llegado a acuerdos, independientemente del color político, para liberar de tráfico pesado carreteras nacionales que tenían a su lado autopistas de peaje, en aras desde luego a acabar o a disminuir la siniestralidad, por tanto en aras a la seguridad vial, que es una cuestión muy importante.

Este era el objetivo, yo he de agradecer la buena disposición que ha habido por parte tanto de UPyD como de Izquierda Unida como del Partido Popular en Burgos y confío que también en esta Cámara para que esta proposición alga adelante y por tanto acordemos, insisto, que fuera de dialéctica partidista que en el año 2018, cuando finalice el plazo de la concesión de la autopista de peaje, la AP-1 entre Burgos y Miranda de Ebro esta autopista no se prorrogue y por tanto quede libre de peaje.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 737

17 de diciembre de 2014

Pág. 31

Hemos llegado también a un acuerdo transaccional con el Grupo Parlamentario Popular en el que se estudiarán también estas fórmulas que permitan derivar tráfico pesado de la Nacional I a la autopista de peaje hasta el fin de esta concesión, por tanto desde luego me siento muy satisfecho de este acuerdo, que en todo caso no es un éxito solo de la política y de estos grupos parlamentarios, es un éxito sobre todo de los ciudadanos de Burgos, de las diferentes plataformas que a lo largo de los años han reivindicado esta solución, de los alcaldes y alcaldesas de todo este corredor, de sus municipios, es un mérito de su trabajo, de su reivindicación, de su tesón, lo único que hacemos hoy es escuchar y acordar y dar un ejemplo de compromiso político y de voluntad política.

Y termino ya en todo caso porque hoy con esta es mi última intervención como diputado por Burgos en este Parlamento, también en esta Comisión, dejaré mi escaño al finalizar este período de sesiones y por tanto manifestar que es un orgullo para mí acabar mis días o este período como diputado en el Congreso por Burgos llegando a un acuerdo, llegando a una solución para uno de los problemas fundamentales que tiene mi provincia, eso es lo que le demandan a la política los ciudadanos, que seamos capaces de llegar a acuerdos y sobre todo de solucionarles los problemas. Si lo hacemos así estoy convencido de que la política recuperará la credibilidad, la confianza de los ciudadanos.

Muchas gracias y ha sido un honor.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra para defender la enmienda por el Grupo Parlamentario Popular don Eduardo Fernández.

El señor **FERNÁNDEZ GARCÍA**: Voy a ver si soy capaz de hacer una intervención que no tire por tierra la de mis compañeros ni en Burgos ni aquí, no me pase a mí o a ellos como el señor Gordo, que hacen un hermosísimo discurso sobre la no patrimonialización de las obras y que las obras las hacen los ciudadanos y el siguiente interviniente, el señor Trevín, pues parece que las hace a pico y pala Magdalena Álvarez, ya ni siquiera el Ministerio. Así que yo voy a ver si no soy capaz de hacerlo lo mismo que ha dicho él.

Yo quiero empezar diciendo que si algo lamentamos todos es las víctimas, las víctimas de la AP-1, las víctimas de todas las carreteras, con que haya una sola familia rota, con que haya una sola víctima ya son demasiadas y por tanto cualquiera de las iniciativas que todos juntos podamos hacer para mejorar la seguridad en nuestras vías, que es como mejorar la seguridad de nuestros ciudadanos merece que hagamos el mayor esfuerzo el Grupo Popular, el Grupo Socialista y todos los grupos de esta Cámara por llegar a un acuerdo.

El señor Tudanca sabe que desde el enorme afecto personal que le tengo, que le profeso, no le puedo desear que en la siguiente andadura en Castilla y León le vaya muy bien porque nos irá muy mal entonces a otros pero sí quiero agradecerle el trabajo que pueda haber hecho en beneficio de la comunidad en esta Cámara.

El Partido Popular, como digo, no se niega a analizar cualquier medida de seguridad que se pueda aplicar en la AP-1 o en otras autopistas y lo hacemos tantas veces como podemos, aplicar nosotros mismos medidas de seguridad o impulsarlas, pero yo sí quiero empezar recordando que estamos aquí por una decisión del partido del señor Tudanca, que estoy seguro que no del propio señor Tudanca.

Incluso el Partido Popular propuso cambiar esa situación lo que pasa es que de inmediato abandonó el empeño, 4 de mayo del 2010 el Ministerio de Fomento licitó un estudio informativo de la autovía entre Miranda y Burgos, 75 kilómetros, 600 millones de euros nada menos, cuando se hacían esas cosas y como el Guadiana desapareció y aparece ahora de nuevo esa inquietud, que me parece bienvenida en este momento pero una resolución de la Secretaría de Estado de Planificación e Infraestructuras del 14 de julio, yo estoy seguro de que el señor Tudanca ya tenía uso de razón por aquel entonces y estoy seguro que no pudo hacer nada para evitarlo, pues determinó que por razones técnicas no se podía licitar y en ese estudio una de las medidas que se proponía analizar era precisamente la liberación del peaje de la AP-1 con obras que pudieran aumentar su capacidad y que pudieran liberar parte del tráfico pesado entonces.

Si el Gobierno de entonces no nos mintió, no nos engañó, y yo prefiero pensar que ha sido así y que había razones técnicas que no hacían aconsejable profundizar en esas medidas, no sé si ahora mismo porque haya habido un cambio de gobierno tenemos que hacerlo. Pero en todo caso estoy seguro que en la primera de las cuestiones que plantea su PNL no encontraremos inconveniente alguno en alcanzar una posición común inmediatamente y no solo por impedir que una nueva prórroga sea..., en fin, contravenir un compromiso que mis compañeros de Burgos, el Partido Popular de Burgos adquirieron, nosotros hemos procurado transformar lo que era una promesa electoral, yo tengo aquí el programa electoral de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 737

17 de diciembre de 2014

Pág. 32

entonces, en una acción del Gobierno, tengo también, como lo tiene el señor Tudanca, una entrevista de la ministra de hace apenas dos meses, en la que dice literalmente que no tiene en la agenda ampliar la concesión y también se lo confieso, yo cuando veo que el Partido Socialista intenta autoenmendarse o autocorregirse por lo que hizo pues nos llama la atención pero además queremos ayudarle a que se autocorrija.

El Ministerio de Fomento ahora mismo no contempla prorrogar el período concesional de la AP-1 Burgos-Armiñón, que se termina el 30 de noviembre del 2018, yo espero que sea quien sea, y espero que sea mi partido quien esté en el Gobierno entonces, pues no lo haga, pero lo que haremos es demandar lo que hasta este momento se hizo. Han sido dos gobiernos socialistas, primero el de Felipe González en el año 1994, pero mucho más recientemente el Gobierno de Zapatero en el año 2005 el que nos ha dejado como estamos, con una prórroga hasta el 2018.

Así que para nosotros votar a favor de ese primer punto de su PNL pues no es ningún problema, todo lo contrario, es venir a decir aquí lo que la ministra lleva diciendo en los dos últimos años y ahí tendrán ustedes todo nuestro apoyo.

En relación con la segunda parte de su PNL pues decir que en el Ministerio se está trabajando en dos direcciones y yo creo que también podemos alcanzar un acuerdo sobre la base del texto que nosotros hemos previsto pero ampliando en lo que el Partido Socialista entienda que es conveniente para que se recoja expresamente la AP-1 entre las que pueden ser destinatarias de las medidas adoptadas por el Gobierno, la primera de las medidas ha sido disminuir la peligrosidad, en alguno de esos puntos de la Nacional I con actuaciones de acondicionamiento y de mejora, con nuevos enlaces, se han gastado cincuenta y tantos millones de euros con variantes en Briviesca, en Calzada, en Santa María de Ribaredonda, bueno, en fin, unas cuantas cosas, pero lo que me interesa destacar, y con eso quiero terminar, es que hemos propuesto una enmienda con un texto alternativo que concuerda con la previsión del Ministerio de Fomento en el Plan Marco de Medidas para el Crecimiento, Competitividad y Eficacia aprobado en junio pasado, en el que se permite la mejora a corto plazo de fluidez, movilidad y seguridad vial dentro de la Red de Carreteras del Estado. Siendo plenamente conscientes de la conveniencia de que esto sea así, viendo la posibilidad de que en los presupuestos del año próximo tengamos, en los que aprobamos mañana inmediatamente, una partida de 10 millones de euros para comenzar la implantación de este tipo de partidas, cinco millones son para bonificaciones, pues tratemos entre todos de impulsar al Ministerio de Fomento para que entienda que entienda que entre las que se puedan aprobar una de ellas sería muy conveniente, pues sería precisamente la de aplicar la bonificación de vehículos pesados en la totalidad, si puede ser posible en la AP-1.

Hombre, yo no sé si el Partido Socialista estaría dispuesto a que en todas las comunidades donde gobernara se pidiera que fueran las comunidades autónomas las que asumieran el pago de esas bonificaciones, espero oírlo también no solo para la AP-1 sino para las autopistas de mi propia provincia, las promesas hechas por el anterior Presidente del Gobierno de la Nación se las llevó el viento, espero que el nuevo secretario general del Partido Socialista de Castilla y León las renueve cuando tenga ocasión para todas las autopistas que circulan por Castilla y León y en todo caso yo les ofrezco la posibilidad de que lleguemos a un acuerdo para que una de las autopistas sobre las que se pueda aplicar esa bonificación sea con nuestro impulso la AP-1.

El señor **PRESIDENTE**: Don Luis, entiendo que acepta la enmienda.

El señor **TUDANCA FERNÁNDEZ**: Sí, gracias señor presidente. Vamos a hacer una transaccional que hacemos llegar a la mesa cuando tengamos el texto definitivo.

El señor **PRESIDENTE**: Siendo conocido que usted deja hoy el Congreso de los Diputados al finalizar, puesto que esta será su última intervención, quizá sea más apropiado decirlo, pues en nombre de la Comisión de Fomento le digo que ha sido un honor tenerlo entre nosotros y le deseamos mucha suerte en sus próximos destinos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 737

17 de diciembre de 2014

Pág. 33

— **SOBRE EL IMPULSO DE LA GRATUIDAD DE LA AP-7 EN LOS TRAMOS DE LA DEMARCACIÓN DE TARRAGONA EN LOS QUE LA AUTOVÍA A-7 NO ESTÁ CONSTRUIDA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ). (Número de expediente 161/002763).**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a debatir las dos proposiciones no de ley que habíamos dejado para el final, en primer lugar la de la diputada, es una proposición no de ley que figura en el orden del día como la número cinco... Vamos a esperar medio minuto, está bajando el señor Elorza, que es uno de los diputados que...

Vamos entonces, señora Montesinos, señora Sánchez Robles, falta don Odón. ¿Les parece que esperemos a que llegue y pasamos primero a la otra y queda la de ustedes para la última?

Pasamos entonces a la proposición número 3, sobre el impulso de la gratuidad de la AP-7 en los tramos de la demarcación de Tarragona en los que la Autovía 7 no está construida, es del Grupo Parlamentario Catalán, es una iniciativa que va a defender el diputado don Jordi Jané, al que doy la palabra.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Convergència i Unió trae hoy a la Comisión de Fomento una reivindicación histórica, es competencia del Gobierno lo que es la Red Estatal como puede ser la N-340, una carretera de titularidad del Ministerio de Fomento, de las más importantes, y en determinados tramos de la provincia de Tarragona una de las vías que depende de la Administración General del Estado, donde hay más retenciones, más congestiones de tráfico, donde hay una pérdida de la calidad de vida de los ciudades que día a día, año tras año, ven las largas colas en la N-340, es ya un clásico de la zona, es una situación que se viene arrastrando desde que se ha venido a incumplir lo que eran unos calendarios de ejecución de la A-7 por lo que ha sido también históricamente un no acuerdo en los itinerarios, pero finalmente retrasó en lo que debería haber sido una autovía que descongestionara la actual 340, tal y como ocurre desde La Mora, al lado de Altafulla, hasta Hospitalet de l'Infant, donde tenemos autovía A-7 pero a partir de lo que es La Mora-Tamarit, hacia Altafulla, Torredembarra, Creixell, Roda de Bará, Comarruga, El Vendrell, L'Arboç..., está colapsado porque la única alternativa cuando se termina esa autovía es o proseguir con una peligrosa a efectos de accidentes de tráfico, N-340, saturada N-340, demonizada por todos esa N-340 en esos tramos porque efectivamente es una vía que no puede absorber el volumen de tráfico diario, un aspecto que además viene a incrementarse de manera alarmante durante determinadas épocas turísticas, estamos en una zona de fuerte impacto turístico y en donde durante las semanas en que hay más afluencia turística la situación es absolutamente caótica, afectando incluso los que conocemos muy bien toda la zona a lo que son los núcleos urbanos y urbanizaciones, porque aquellos que conocemos bien cómo no circular por una 340 taponada tiendes a entrar por municipios y urbanizaciones para ir a tu destino final si no quieres ir por lo que es la propia 340 ocasionando también, todos los alcaldes se quejan de ello, problemas en el interior de tráfico urbano de esos municipios porque saben que muchos conductores van a acceder a los mismos a pesar de que es una ruta en ocasiones un poco laberíntica pero van a ir por esas urbanizaciones o por dentro de los núcleos urbanos antes que discurrir por esa 340 absolutamente colapsada.

La semana pasada yo le dirigí una pregunta a la ministra de Fomento y la ministra de Fomento adquirió un compromiso que valoramos positivamente pero que no es suficiente, adquirió un compromiso similar al que con la N-II ha tenido lugar en las comarcas de Girona en el sentido de incentivar a que el tráfico pesado se traslade a la autopista con una bonificación en el peaje para ese tráfico pesado.

Esta es una medida positiva pero no es la solución, es una medida positiva pero no es aquello que reclama el conjunto de la población y de los municipios afectados.

¿Qué se reclama? Se reclama una medida idéntica a la que ya se adoptó en su día cuando mientras duraban las obras de la A-7 se permite, como la A-7 aún no llega hasta Torredembarra una gratuidad desde Torredembarra hasta Salou y quien entra en Torredembarra y sale en Salou coge un ticket en el peaje y se le abren las barreras gratuitamente, pues en un territorio donde o hay autovía, no hay alternativa alguna a esa colapsada peligrosa 340 debemos buscar esa misma medida que sea gratuita, no para el tráfico pesado sino que sea gratuita para el conjunto de conductores que no tienen otra opción, incluso esto sería una solución mientras esa A-7 no llega, que lamentablemente no llega, no hay previsión presupuestaria en el 2015 para la A-7 a partir de lo que es Altafulla en el tramo Altafulla-Vilafranca, no la hay, lamentablemente no la hay, y por tanto si la alternativa es la autopista que esa autopista no sea una autopista de pago y por tanto nosotros queremos impulsar esa medida tal y como ya se ha hecho

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 737

17 de diciembre de 2014

Pág. 34

históricamente en otros tramos, entendemos que está justificado, vemos también de forma positiva esas medidas anunciadas del tráfico pesado en el pleno por la ministra la pasada semana pero, repito, no son suficientes.

Y hay otras medidas complementarias, por eso vamos a pedir votación separadas, señor ministro, de cada uno de los puntos, y ya avanzo también..., señor presidente, aunque el señor Delgado sería un buen ministro de Fomento con el conocimiento que tiene. Pero, señor presidente, pediremos votación separada de cada uno de los puntos en esta Proposición no de Ley y por ello, a pesar de que coincidimos con el sentido de la enmienda del Grupo Socialista, que afecta a un punto, al apartado primero en el sentido de que debe ser a través de una colaboración entre el Gobierno y la Generalitat, coincidimos, pero más allá de coincidir, como prácticamente es el mismo sentido preferimos no aceptar enmiendas para poder votar punto a punto porque quizá el grupo mayoritario, si se estudia bien cada uno de los puntos estamos convencidos que podíamos llegar a acuerdos porque, fíjense bien, hay otro aspecto, y el señor Ruiz también lo conoce bien porque incluso me consta que el señor Barberá y el señor Ruiz han visto las diversas posibilidades técnicas, hay una posibilidad que llevamos reivindicando nosotros ya desde la pasada legislatura en los presupuestos, que es, cuando termina la A-7, que es una autovía desdoblada y gratuita, se produce un estrangulamiento del tráfico hasta que no se llega a la entrada de la autopista en Torredembarra y hay varios kilómetros, varios kilómetros en que todo se congestiona y además muchas personas salen de la autopista para entrar en la autovía y viceversa y buscaríamos una fórmula para conectar directamente la A-7 con la AP-7, de esa manera evitaríamos ese estrangulamiento, los que ya quieren pasar de la autovía a la autopista lo podrían hacer directamente, quizá en sentido norte y en sentido sur no podrá ser el enlace en el mismo punto porque por razones logísticas o de implantación deberá o bien adelantarse o bien retrasarse esa conexión para hacerlo técnicamente donde sea viable y donde los ingenieros definan pero sería una buena solución, no iría en contra de nadie y por tanto pedimos ese enlace de lo que es desde el final de la A-7 en La Mora-Tamarit a lo que sería entrar en la AP-7 en ese mismo punto, pedimos también lo que debería ser abrir otra salida en la autopista, que facilitaría también menos tráfico en la 340, concretamente en el término municipal de L'Arboç, allí hay un área de servicio, la del Penedés, están ya las salidas hechas, aprovechar esa infraestructura para realizar una salida de autopista que descongestionaría en el tramo de L'Arboç-Penedés la autopista AP-7 porque de alguna manera daría su opción a que personas que ahora salen en Vilafranca podrían salir en L'Arboç o personas que ahora salen en Comarruga podrían salir en L'Arboç.

Yo le pongo L'Arboç como ejemplo, el tráfico, la intensidad media de tráfico en ese municipio es en la 340, la diaria, de más de 21.000 vehículos. Esto es alarmante, cuando ves estos aspectos es alarmante, por tanto también pedimos este aspecto.

Y por último, el presidente me dice que concluya, pues concluyo ya. Y si somos capaces, aunque sea ya un mensaje para próximos ejercicios, de definir un calendario de ejecución de la A-7 de esa prolongación de la autovía, no únicamente hacia el norte sino también hacia el sur porque hacia el sur la autovía en el término municipal de Vandellós y L'Hospitalet de L'Infant, termina antes de llegar al término municipal de L'Ametlla de Mar, termina y hacia el sur también debe prolongarse la A-7, por lo tanto mientras eso no se prolonga también pedimos que el peaje que desde Alcanar hasta Vandellós y L'Hospitalet de L'Infant, ese tramo en donde tampoco hay lamentablemente autovía, pues que la autopista también estuviera con ese peaje bonificado en esa zona.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Socialista para defender su enmienda tiene la palabra el diputado don Joan Ruiz.

El señor **RUIZ I CARBONELL**: Bueno, pues como ya han oído hace un momento y ya han oído hace un rato, la A-7 en nuestro caso, a diferencia de Granada, por eso digo de hace un rato, vaya, no estamos en el mismo caso.

En nuestro caso el Gobierno del PP ha paralizado la construcción de nuevos tramos en Tarragona, de la A-7, autovía que tendría que solucionar el problema que comporta tener unas carreteras, en especial la 340, totalmente saturadas, carreteras que además han visto cómo la cifra destinada a mantenimiento disminuía en este último período, lo que repercute en la seguridad.

Para que se hagan una idea, poniendo como ejemplo mi ciudad, Tarragona, los menos de 100 kilómetros por la autopista del interior hasta Barcelona nos cuestan 20 euros ir y volver, por la costa es algo más caro, si quieres ir en cambio por vía sin peaje te encuentras que la A-7 a 10 kilómetros vuelve a ser carretera Nacional 340, con un carril en cada sentido, atravesando pueblos con entradas y salidas de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 737

17 de diciembre de 2014

Pág. 35

urbanizaciones, de campings, de playas o de poblaciones que se han convertido en pueblos dormitorios de ciudades cercanas y que aprovechan la 340 para ir y venir cada día al trabajo o llevar a los niños al colegio. Lo pude comprobar la última vez este sábado, yendo a una cena navideña de los socialistas de Cunit primero intentando contar stops, rotondas y semáforos, la verdad es que me desconté, primero en el tramo que llega hasta el Vendrell por la 340 y luego en un tramo entre El Vendrell y Cunit de 12 kilómetros que enlaza con la Autopista de la Costa, esta es responsabilidad de la Generalitat, la Pau Casals, con señales prohibiendo ir a más de 50 kilómetros hora, aunque si entra en una página de estas especializadas que hay en internet leerán que la velocidad media habitual en este tramo de 12 kilómetros es de 38 kilómetros hora y que se tarda 20 minutos en recorrerlo, solo en el último kilómetro, de esto sí que me acuerdo, hay cinco semáforos.

Desde el Gobierno del PP parece que solo se dedican, bueno se dedican, la inacción mejor dicho del Gobierno del PP está obligando a poner parches y arquitectura soluciones provisionales, como el caso de la Carretera Nacional II en Girona, que obliga a desviar el tránsito de vehículos pesados por la autopista, como parece que pide Convergència en su exposición de motivos, lo que nos crea cierta inquietud porque parte de soluciones provisionales en nuestro país suelen durar demasiado, claro que ante la parálisis del Gobierno también nuestro grupo ha presentado iniciativas con soluciones provisionales, he de admitirlo. De hecho sin ir más lejos, y sin ser exhaustivo, y solo del diputado que les habla pueden encontrar en el archivo de esta Comisión en el último año dos, una PNL registrada en noviembre de 2013 para instar al Gobierno a tomar medidas para que el tránsito pesado en las comarcas del Ebro optase por la autopista entre Hospitalet de L'Infant y Cabanes, en Castellón, y también pueden encontrar otra de aquel mismo mes sobre la necesidad de conectar, como ha dicho antes el señor Jané, la AP-7 y la A-7 en la punta de La Mora, donde tras 50 kilómetros de A-7 te devuelven a la carretera 340, que por lo que leo recoge esta PNL en su último punto por cierto de forma casi literal, iniciativa esta última rechazada por el Grupo del PP este 24 de junio, pese a afectar a un tramo que según el estudio sobre 2013 del RACC es el que tiene mayor número de accidentes por kilómetro de Tarragona, el último precisamente no hace ni 48 horas, en el que murió la madre y está muy grave el padre de un candidato nuestro a alcaldía de una población cercana.

Por cierto, tras votar el Grupo Popular en contra el miércoles pasado, tal como también ha dicho el señor Jané, en vez de una respuesta a una pregunta en el Pleno la ministra dijo que estaban estudiando esta conexión, precisamente donde la PNL socialista lo proponía, perdón, no dijo socialista. Con lo bien que hubieran quedado votando a favor el 24 de junio pasado aquí en la Comisión, no ante nosotros, ante los usuarios de la carretera, en especialista ante los 1.900 residentes de la urbanización La Punta de La Mora, que se desayunaron el 25 de junio con la noticia destacada en todos los medios de comunicación locales de que el PP se negara estudiar la conexión, también a nosotros se nos pidió por escrito en determinadas ocasiones un calendario de construcción, en eso también estamos de acuerdo, de tramos de la A-7, no parece difícil, cuando de algún tramo se hizo declaración de impacto ambiental ya en 2009, los hay con proyectos avanzados, incluso alguno solo espera dotación presupuestaria.

Y transmitan al Ministerio que no hace falta decir que lo harán todo el año que viene, sabemos que problemas técnicos, aparte hay el dinero que hay. Que nos den un calendario razonable y ya verán que los ciudadanos y ciudadanas ante lo razonable sabemos tener paciencia, y transmitan además que solucionar este problema es ya un clamor social, podría haberles traído un dossier, un dossier solo con las noticias de los medios de comunicación locales solo de la semana pasada, no lo he hecho, problema que a nuestro juicio no se soluciona con declaraciones del conceller Vila en los medios de comunicación, Santi Vila, ni con notas de prensa de la ministra diciendo que en pocos días obligará a los camiones a pasar por la autopista.

Por cierto, y como decía esta mañana José Luis Aymat, secretario general de la FEAT, que representa al sector del transporte por carretera en Tarragona sin que nadie haya hablado con ellos, conceller que además de predicar podría dar Trigo porque le podríamos recordar que la Pau Casals, la Autopista de la Cosa, es su responsabilidad, ni se soluciona con una PNL para quedar bien, con una nota de prensa explicando, mañana, que el Grupo Popular la ha rechazado o desvirtuado con una enmienda, se soluciona negociando entre la Generalitat y Fomento, teniendo en cuenta ayuntamientos y sectores económicos afectados, y en momentos como ahora, que la política se ve por parte de muchos ciudadanos como un problema y no como una manera de solucionarlos, estaría bien que en la medida que podamos hoy aquí a uno que es grave, empezaremos a darle fecha de solución, cosa que con el redactado que hoy tratamos y la enmienda presentada por el Grupo Popular puede acabar no siendo así.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 737

17 de diciembre de 2014

Pág. 36

Y esa ha sido nuestra intención al presentar una enmienda, llegar a un acuerdo entre todos los grupos para instar a dialogar y para que lleguen a un acuerdo a quienes son los máximos responsables de tener ese acuerdo.

El señor **PRESIDENTE**: Es el turno del Grupo Parlamentario Popular para defender su enmienda, doy la palabra al diputado don Alejandro Fernández.

El señor **FERNÁNDEZ ÁLVAREZ**: La respuesta del Grupo Popular tendrá una dimensión técnica en una primera parte y otra política, reconozco que lo de las cenas navideñas del señor Ruiz me supera y ya no llego, debe ser que en los siete años que gobernaba Zapatero debía ir a Cunit en avión porque no le oí nunca por aquel entonces protestar sobre la carretera de Cunit en aquellos largos y tristes siete años, pero bueno, al señor Ruiz ya le conocemos.

Vamos a analizar..., caballero, respete, que yo he respetado el turno de todos los demás. Dimensión más técnica, primer punto, ya vamos a lo que ha aportado el señor Jané, gratuidad de la AP-7, en primer lugar cuesta una millonada pero sobre ese aspecto le haré un par de comentarios al acabar mi intervención, como ha dicho usted, la ministra se comprometió hace unos días, anunció bonificaciones al tráfico pesado para descongestionar esos tramos, en eso consiste nuestra enmienda, que esperamos que se acepte, porque estamos hablando de desviar 4.000 camiones al día y los alcaldes de la zona lo han recibido bien, por lo tanto sería recomendación que aceptaran esa enmienda.

En cualquier caso, ya yendo al punto número 2, piden ustedes una salida nueva en L'Arboç, bien, si precisamente con estas bonificaciones podemos conseguir sacar 4.000 camiones al día no hace falta una salida nueva, por lo tanto tampoco podemos aceptar este segundo punto, no hace falta, se descongestionaría perfectamente esa zona.

Punto número 3, piden ustedes un calendario, exigen, un calendario de obra pendiente en la A-7, bien, en primer lugar debería usted recordar, señor Jané, que si llevamos años y años de retraso en algunos de los tramos de la A-7 es precisamente por la falta de consenso de muchos de los alcaldes de Convergència i Unió en la zona, de Convergència i Unió en la zona, y lo sabe usted perfectamente, pero lo que resulta más chocante es que exijan ustedes un calendario, en los últimos cuatro años no hemos visto ni un solo calendario del Gobierno de la Generalitat en las carreteras que son de su competencia, en los últimos cuatro años, ni un solo calendario, de hecho calendarios suyos en los últimos cuatro años solo hemos visto uno, uno que decía que el 9-N habría un referéndum y que el 10-N declararían la independencia; su calendarios fallan como una escopeta de ferias, no exijan a los demás calendarios de ningún tipo.

Cuatro, enlace entre la A-7 y la AP-7, esto ya lo presentó el señor Ruiz y ya le contestamos convenientemente en una proposición no de ley y era una justificación técnica, hay una proximidad excesiva, un área de servicio en la zona que impide la distancia necesaria para llegar al enlace.

Dicho esto, vayamos a la respuesta política. A mí me gustaría compartir con sus señorías que a pesar, y se agradece, que el señor Jané es un hombre moderado y suave en las formas, cuando lleguemos a Tarragona nos encontraremos en los medios locales diciendo a algunos de sus compañeros, y es posible que a él mismo, que claro que España nos roba y que en Cataluña nos vemos obligados a pagar peajes mientras que en Andalucía y en Extremadura se regalan, esa es la exquisitez de los argumentarios que me voy a encontrar yo en Tarragona cuando vuelva.

Por lo tanto, como llevan ustedes 35 años mareando la perdiz y engañando a la gente llega el momento de contestarles a la altura de las circunstancias.

Miren, ustedes se pasaron muchísimos años presionando para que aumentara 25 años la concesión a la empresa concesionaria a fin, y ahora resulta que piden que paguemos una millonada para rescatar la misma concesión que ustedes exigían que se aumentara.

Ustedes, continuo, están exigiendo del mismo modo que hicieron en el pasado que esa misma concesionaria haga las obras de la A-27 para que inexorablemente, porque ya sabemos cómo funcionan ustedes, al cabo de dos años pedirán que el Gobierno de España pague otra millonada para pagar esas obras y esa concesión de peaje a la sombra que ustedes mismos han exigido.

Yo les voy a preguntar también con mucha suavidad y moderación, y la pregunta se la trasladaré también en Tarragona, ¿ustedes son diputados que representan los intereses de los ciudadanos de Tarragona o representan los intereses de una empresa concesionaria en concreto?

Se lo repito por si no lo ha oído. ¿Ustedes representan a los ciudadanos de Tarragona o representan los intereses de una concesionaria muy concreta? Vayan ustedes si quieren a decir que España nos roba

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 737

17 de diciembre de 2014

Pág. 37

y que pagamos más peajes pero ya le puedo asegurar que nosotros nos vamos a defender aquí y en Tarragona porque Dios dijo hermanos pero no primos.

El señor **PRESIDENTE**: Don Jordi para posicionarse sobre las enmiendas.

El señor **JANÉ I GUASCH**: El sentido de la enmienda del Grupo Socialista era muy distinto al sentido de la enmienda del Grupo Popular, porque la del Grupo Popular es de sustitución, la del Grupo Socialista era de modificación del punto 1, pero como prefiero la votación separada prefiero que se vote en sus propios términos pero quiero precisar un aspecto, en primer lugar, si la enmienda que presenta el Grupo Popular fuera de adición de un nuevo punto no tendríamos ningún inconveniente en incorporarla, pero es de sustitución y esa sustitución para nosotros, señor presidente, supondría un fraude a lo que nos piden los municipios afectados, que nos piden de una vez por todas que fijemos un calendario para la A-7 y que mientras la A-7, esa 340, sigue como está, nos piden que la autopista sea gratuita y por tanto a eso y pedir un calendario a eso no tiene nada que ver con el 9-N y nos ha parecido querer buscar excusas.

El señor **PRESIDENTE**: No podemos reabrir el debate, muchas gracias señor Jané.

El señor **TREVÍN LOMBÁN**: Señor presidente, ya ha terminado el debate de la proposición no de ley y no tengo respuesta de la portavoz del Partido Popular sobre si acepta o no la enmienda.

El señor **PRESIDENTE**: No vamos a votar todavía, negocie usted que queda una.

— SOBRE LOS DERECHOS DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD O MOVILIDAD REDUCIDA EN EL TRANSPORTE AÉREO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV). (Número de expediente 161/003061).

El señor **PRESIDENTE**: Efectivamente queda una, que es la Proposición no de Ley sobre los derechos de la personas con discapacidad o movilidad reducida en el transporte aéreo, es del Grupo Parlamentario Vasco, EAJ-PNV, y la va a defender la diputada doña Isabel Sánchez Robles, a la que doy la palabra.

La señora **SÁNCHEZ ROBLES**: Mis primeras palabras para agradecerle a usted y a los miembros de la Comisión que hayan accedido al cambio en el orden del día, puesto que me coincidía y me ha coincidido plenamente con un compañero del ministro en la Comisión de Educación, así que muchas gracias.

Lamento que no haya llegado el señor Elorza porque tiene una especial predilección por las iniciativas que presenta esta bilbaína, será por su condición de donostiarra, y no poder darle el gusto de debatir en esta iniciativa pero bueno.

Como les decía, esta propuesta lo que pretende es conseguir la plena integración de las personas con discapacidad motriz a la hora de utilizar las aeronaves, los aviones. Tal y como reza la exposición de motivos...

Perdonen pero invoco su espíritu navideño, me están desconcentrando, si no les importa guarden un poco de silencio.

Les comentaba que el Reglamento de la CEE número 1.007 del Parlamento Europeo y del Consejo de 5 de julio de 2006 sobre derechos de las personas con discapacidad o movilidad reducida en el transporte aéreo prohíbe expresamente a los operadores la denegación de la reserva o el embarque de una persona por motivo de movilidad reducida o discapacidad, no obstante se contemplan una serie de excepciones, en particular y por motivos justificados de seguridad previstos en la propia ley, las compañías aéreas pueden negarse a aceptar la reserva de una persona con movilidad reducida o discapacidad, pueden denegar el embarque o exigirle que a la hora de viajar, y esto es muy relevante, lo que voy a comentar en este momento, vaya acompañada de otra persona cuando se trate de cumplir los requisitos de seguridad debidamente establecidos en la ley o en aquellos casos en los que las dimensiones de la aeronave imposibiliten físicamente el embarque de dicha persona.

Así mismo también el Reglamento Europeo sobre Derechos de Viajeros con Discapacidad de julio del 2007 establece que las compañías aéreas no podrán negarse a hacer reservas de vuelo ni transportar personas con discapacidad o movilidad reducida siempre que el número de estas en el vuelo no exceda del 10% de la capacidad de pasajeros del avión, a su vez y por su parte, el Reglamento 1.107, al que antes he hecho referencia, del 2006, establece en su artículo 4 cuáles son los derechos que asisten como pasajeros de líneas aéreas a las personas con discapacidad y de especial relevancia resulta para el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 737

17 de diciembre de 2014

Pág. 38

supuesto que nos ocupa que la aplicación de dicha norma es competencia de las autoridades nacionales, de los estados, pese a la existencia de normas de interpretación para aclarar el alcance de los apartados más genéricos la verdad es que se siguen produciendo notables diferencias de aplicación entre diferentes compañías, de hecho la Comisión Europea tuvo que elaborar ya en el año 2012 unas instrucciones más precisas tras constatar que como consecuencia del movimiento intercontinental de viajeros producido con motivo de las Olimpiadas hubo un significativo número de quejas de viajeros con sillas de ruedas, muchos de ellos viajaban sin problemas en Estados Unidos y fueron en Europa víctimas de todas estas restricciones.

Exigir por ejemplo por parte de alguna compañía aérea a una persona que precisa silla de ruedas para viajar en avión que lo haga con un acompañante es claramente discriminatorio puesto que limita su autonomía personal y sus oportunidades, personales, sociales, de empleo, e incrementa clarísimamente los costes, no hay que abonar un billete sino que hay que abonar dos.

Al final nos estamos encontrando con un problema de conculcación de derechos que es absolutamente injustificado, cuando hay compañías además en el Estado que permiten volar a estas personas sin necesidad de ir acompañadas.

El paradigma es Estados Unidos, donde expresamente está prohibido que una compañía deniegue a personas en sillas de ruedas viajar solas.

Por lo tanto yo me pregunto, ¿no se trata de una discriminación frente a ciudadanos de otros países? Está claro que sí, es obvio que no tiene ningún sentido que estas personas en Estados Unidos puedan viajar libremente y en su propio país no, en el caso de España. Y lo que es más grave, constituye yo creo que también una discriminación gravísima frente a otros ciudadanos y ciudadanas del Estado español, como les decía, que no se encuentran afectados por una discapacidad que requiera el uso de silla de ruedas.

De acuerdo con el Reglamento la denegación del embarque de una persona con estas limitaciones de movilidad solo puede basarse en los requisitos de seguridad establecidos por la legislación internacional, por la nacional o de la UE o por la autoridad que emitió el certificado de operador aéreo o en las dimensiones también de la aeronave o sus puertas.

Es precisamente en la primera de estas dos razones en las que se está amparando alguna compañía de pabellón español, que prefiero no citar, si quiere la cito, me es indiferente, para denegar el embarque a personas con discapacidad o movilidad reducida en el Estado español y lo peor de todo es que lo hace además manifestando al documentar sus negativas y lo hace por escrito, que estarían dispuestos a modificar su posición si reciben una instrucción clara en ese sentido desde la Agencia Estatal de Seguridad Aérea AESA, si es así modificarían su criterio.

Por todo esto el Grupo Vasco había presentado, una parte vamos a decir dispositiva para someter a su consideración, que rezaba de la siguiente manera, «el Congreso de los Diputados insta al Gobierno del Estado español a garantizar los derechos de las personas con discapacidad o movilidad reducida como usuarios del transporte aéreo y abordar decididamente todas las medidas de carácter legislativo o cualquier otra índole que permita a las personas con movilidad reducida a viajar solas en todas las aerolíneas sin excepción».

Pues bien, esta es nuestra propuesta, nuestra propuesta además de máximos porque a lo largo de la tarde hemos tratado de recabar el apoyo del partido que soporta al Gobierno, obviamente, y para ello ha sido necesario transar una propuesta que no es la ideal, que no nos parece la óptima pero que consideramos que es más que nada y que dice los igualdad.

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a impulsar a través de AESA y en el seno de la Unión Europea la revisión de la normativa europea que avance la protección de los derechos de las personas con discapacidad o movilidad reducida como usuarios del transporte aéreo, garantizando en todo caso la seguridad para todo el pasaje del avión».

Yo, de verdad, insto a todos los diputados y diputadas de esta Cámara a trabajar, y al propio Gobierno, por supuesto, para solventar este tipo de problemas que no tienen ningún sentido, cuando además en otras compañías también de pabellón español viajan con absoluta normalidad y supone claramente una medida discriminatoria.

Y como soy la última, y por aquello de la dulce Navidad y de ese espíritu navideño que en algún caso me ha parecido no poder apreciar, sí quisiera desearles a todos, por si no nos vemos, que nos veremos mañana pero bueno, no tendré la ocasión de hablar con ustedes, pues eso, que pasen unas felices Navidades, que entremos en el año con una gran sonrisa que nos permita tener mejor talante y llegar a acuerdos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 737

17 de diciembre de 2014

Pág. 39

El señor **PRESIDENTE**: Es el turno ahora del Grupo Parlamentario Popular, que presentó una enmienda y que va a defender al diputada doña Macarena Montesinos, a la que doy la palabra.

La señora **MONTESINOS DE MIGUEL**: Yo en primer lugar agradecer la voluntad del Grupo Parlamentario del PNV de poder transaccionar una iniciativa como esta, que creo que es un tema extremadamente necesario que sigamos avanzando, se ha avanzado mucho pero es necesario que sigamos avanzando en la consecución de los derechos de las personas con discapacidad y movilidad reducida en el transporte aéreo.

No podemos olvidar que la normativa que rige los derechos de las personas con discapacidad o movilidad reducida en el transporte aéreo ha sido elaborado por el Parlamento Europeo. El Reglamento de la Comisión Europea número 1.107/2006 del Parlamento Europeo del Consejo de 5 de julio de 2006, en vigor desde el 26 de julio del año 2008 establece los derechos de las personas con discapacidad o movilidad reducida en el transporte aéreo, en particular el artículo 3 del citado Reglamento establece la prohibición a las compañías aéreas para aceptar una reserva o denegar el embarque por motivos de discapacidad o movilidad reducida del pasajero, si bien en su artículo 4 al que hacía referencia la portavoz del PNV, se citan las excepciones a estos derechos y que se basan en la prioridad del cumplimiento de los requisitos de seguridad.

Paralelamente a la normativa en materia de derecho de los pasajeros con movilidad reducida mencionada deberá considerarse también la normativa de aplicación a las operaciones de transporte aéreo comercial, esto es, al reglamento que impera.

De conformidad con toda esta normativa las personas con movilidad reducida formarán parte de la denominada categoría especial de pasajeros y deberán ser transportadas en condiciones que garanticen la seguridad de la aeronave y sus ocupantes, de acuerdo con los procedimientos establecidos por el operador.

Pues bien, señorías, la competencia, como queda clara y evidentemente demostrada, de la autoridad aeronáutica, la clarifica el documento de directrices interpretativas para la aplicación del Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo de 5 de julio de 2006, sobre los derechos de las personas con discapacidad, en la que no voy a entrar más en detalle porque ya lo ha hecho la portavoz del Partido Nacionalista Vasco pero también cabe destacar que en la actualidad EASA, es decir la Agencia Europea, está abordando la revisión del reglamento al que hacíamos referencia en lo relativo al transporte de categorías especiales de pasajeros y entre las que se incluyen las personas de movilidad reducida, dicha revisión pretende mejorar el nivel de seguridad para los pasajeros de categoría especial así como para el resto de pasajeros y tripulantes al mismo tiempo que toma en cuenta la normativa de aplicación en materia de derechos de los pasajeros y no discriminación.

En ese sentido tanto la portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Parlamento Europeo, Rosa Estarás, como nuestro portavoz en políticas de discapacidad, Francisco Vañó, vienen trabajando precisamente para que ese objetivo se vea cumplido en un breve espacio de tiempo.

En cuanto a la referencia que se hacía a Estados Unidos es verdad que en Estados Unidos hay un compromiso como lo puede haber en la Unión Europea pero también hay que indicar, que no se nos olvide que igual que en España en la Comunidad Europea hasta que no se produzca la revisión de ese reglamento nos podemos seguir encontrando con casos como los que se narraban aquí con anterioridad, en Estados Unidos también se encuentran sometidos a normativa sobre seguridad que deben cumplir y sobre la base de la cual pueden denegar el embarque, en particular la Normativa del Departamento de Transportes Estadounidense referente a la seguridad en los vuelos.

En el actual contexto, y para terminar, señorías, internacional de transporte aéreo, la regulación sobre los derechos de las personas, como decía al principio, con discapacidad y movilidad reducida, al igual que el resto de regulaciones, sobre el transporte aéreo se establece por las instituciones europeas, Parlamento Europeo, Consejo Europeo, Comisión Europea o la Agencia Europea de Seguridad Aérea, EASA, en este sentido no se podría regular a nivel nacional asuntos que se regulan a nivel comunitario y por eso la enmienda que hemos presentado y que agradecemos una vez más al Partido Nacionalista Vasco que haya tenido a bien transaccionarla con nosotros, y sumándome también en esta ocasión a los deseos de estas Navidades y del buen talante y nos inspire a todos a lo largo de la Navidad.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Elorza, por el Grupo Parlamentario Socialista.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 737

17 de diciembre de 2014

Pág. 40

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: Estando básicamente de acuerdo con lo que aquí se ha manifestado sí nos gustaría precisar algo que no se ha citado y nos parece de importancia y de interés, sobre la cuestión, y es que en todo momento se hace abstracción, se olvida la existencia de un real decreto, que es el Real Decreto del año 2007, concretamente Real Decreto 1544/2007 de 28 de noviembre, del Ministerio de la Presidencia, que tiene como objetivo, tuvo y tiene como objetivo, precisamente el desarrollo, el particularizar, el concretar, la normativa europea que se ha citado aquí repetidamente, esto es el Reglamento del Parlamento de la Unión Europea, de julio de 2006. A mí me llama la atención que en las intervenciones se haga caso omiso, en fin, se haga olvido de un instrumento normativo de carácter nacional, de aplicación nacional, que es este Real Decreto, que está al alcance de cualquiera, no hay más que entrar en Google, leerlo y ver cómo efectivamente la normativa europea, que estaba precisada de un desarrollo a nivel nacional, tuvo su digamos culminación mediante este trabajo, este Real Decreto que es prolijo, que viene a regular las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los medios de transporte, y en particular el aéreo, para las personas con discapacidad o con movilidad reducida y tal es así que en su artículo cuarto, que regula todo lo relativo al transporte aéreo, concretiza, detalla los cómo, los porqués, el papel de los organismos que gestionan los aeropuertos, las obligaciones y compromisos de las compañías aéreas y especialmente es de interés, por lo que aquí se ha dicho lo tengo que citar, lo tenemos que citar los socialistas, la lectura de los anexos, generosos y potolos, que diríamos, potolos anexos, o sea hermosos, que son el anexo 3 de este Real Decreto, Boletín Oficial número 299 de 2007 y en estos anexos, como digo prolijos, se regulan una cantidad de detalles, que esta es la cuestión, que seguramente luego lo que falla por parte de los gobiernos correspondientes, lo que es el elemento o el factor de supervisión, control y sanción y hasta ese punto debe ser así que en un informe, en un informe de la Comisión Parlamentaria dirigida al Parlamento Europeo y al Consejo Europeo sobre la aplicación y el funcionamiento de este Reglamento Europeo citado del año 2006, en ese informe que es del año 2011 esta comisión de trabajo dice, está aquí y se lo puedo pasar a los interesados, dice, «el informe concluye que el Reglamento de la Comunidad Europea del año 2006 ha aportado ciertamente ventajas a las personas con discapacidad o con problemas de movilidad reducida en lo que se refiere a su presencia, a su utilización de los medio de transporte, no obstante la Comisión encontró algunas dificultades en la aplicación del Reglamento europeo que pueden debilitar su potencial, estas aéreas problemáticas incluyen», y se delimitan 12 puntos en los que los estados deben de poner un poco de atención, de interés, para que en materia de servicios, adaptación e información, manipulación de equipos de movilidad, en fin, una serie de cuestiones muy detalladas que piden que los estados se encarguen sin que sea necesario, dice el informe del año 2011, una nueva revisión legislativa del Reglamento europeo, es lo que yo estoy leyendo aquí, si luego ha habido un contrainforme posterior diciendo otra cosa pues así lo aceptaremos. Y en las recomendaciones finales del informe de la comisión citada, y acabo, señor presidente, dice lo siguiente. «Es de interés, es de importancia mejorar el marco existente, lo cual supondría incluir un refuerzo de la supervisión y eficacia de los regímenes sancionadores por parte de los organismos nacionales y un tratamiento a fondo de la cuestión del transporte y suministro de oxígeno médico» porque sí que hemos detectado que la cuestión del oxígeno médico, tanto del que aporta o lleva en sí el enfermo, la persona con un problema de respiración, o bien si acontece, si se produce una situación delicada dentro del avión, se hace mucho hincapié en la necesidad de tener el equipamiento, la bombona de oxígeno médico para prevenir o para resolver ese tipo de situaciones y es algo que por cierto los organismos que acogen a las asociaciones de discapacitados, de personas con alguna discapacidad, rastreando en Google se aprecia que es un motivo evidente de preocupación, incluso a la mañana, hablando con empresas operadoras, con la empresa Air Nostrum, nos han reconocido que efectivamente no son tantas las quejas, las denuncias, y entonces habría que ir a OCU para ver qué quejas hay de consumidores que han sido rechazados, que hay algunas, es verdad, porque exigen un acompañamiento o porque no han podido acceder hasta la plaza del avión por un problema de accesibilidad, de un avión pequeño, con una dificultad de llevar en volandas, no solamente de llevar dentro del pasillo sino de subir por las escalinatas, aún muy estrechas, los típicos aviones pequeñitos que tenemos en Fuenterrabía, en Donosti, en Hondarribia, y que dificultan la accesibilidad de personas, que hay que subirlas en volandas hasta su asiento, que además no son asientos especiales.

De modo que yo diría que hay regulación específica en España, la europea entendemos que es suficiente, lo que falta es, y falla, la supervisión, el control y como digo, la sanción para quienes incumplan los derechos de los usuarios, que como bien ha dicho la señora representante del PNV es así, que tienen

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 737

17 de diciembre de 2014

Pág. 41

iguales derechos, así debiera ser, que cualquier ciudadano con plena disposición y con movilidad idónea para realizar su transporte.

Y por nuestra parte nada más, felicitamos a la presentación, a quien ha presentado la propuesta, nos sumamos a la transacción y les rogamos que se lean el Real Decreto de 2007.

El señor **PRESIDENTE**: Hemos terminado la sesión de la Comisión, creo que están todas las personas ya en condiciones de votar. Me permitan dos mensajes, el primero es un aviso recordatorio, que lo hago en mi condición de gallego, para decirles que a las ocho de la tarde a aquellos que quieran y puedan en el Salón de Pasos Perdidos de esta casa, se va a constituir la asociación parlamentaria de Amigos del Camino de Santiago, un camino que une a las personas con independencia de su procedimiento, de su ideología y de todo y que lo único que persigue es fomentar la amistad y la unión entre todos, los que puedan serán seguro muy bienvenidos.

En segundo lugar lo que quiero en nombre de la Comisión es dar las gracias a todos ustedes con la facilidad con que nos ayudan a que este trabajo se haga y aprovechando, como han hecho otras personas, desearles una muy feliz Navidad, que tengan mucha salud, que disfruten de sus seres queridos.

Y ahora nos metemos ya en las votaciones.

La señora **RODRÍGUEZ MANIEGA**: ¿Se lo puedo explicar? Es un momentito, es muy brevemente.

El señor **PRESIDENTE**: Sí, claro, por supuesto.

La señora **RODRÍGUEZ MANIEGA**: Simplemente la explicación, muy brevemente, el señor Trevín, que no es nuevo, se acordará de cuando su partido tanto aquí como su partido votaba en contra de la variante... Es un minuto, vamos a ver, mi grupo, señor presidente... No, no es un debate.

El señor **PRESIDENTE**: Tranquilidad, por favor, tranquilidad.

La señora **RODRÍGUEZ MANIEGA**: Mi grupo, señor presidente, acepta...

El señor **PRESIDENTE**: No va a admitir enmienda ninguna, ¿verdad?

La señora **RODRÍGUEZ MANIEGA**: Acepta las enmiendas que son serias y coherentes y que no las saquen del bolsillo igual que se pueden sacar una botella de sidra.

El señor **PRESIDENTE**: Hemos entendido que no se admite.

El señor **TREVÍN LOMBÁN**: Señor presidente, pido a la diputada que retire lo de enmiendas serias y prudentes porque si no la descalificación...

La señora **RODRÍGUEZ MANIEGA**: No lo voy a retirar, señor presidente, no lo voy a retirar y le voy a decir por qué, porque cuando salí a negociar la enmienda con el señor Trevín estaba hablando por teléfono con la Nueva España dando datos incorrectos de mi intervención, sin acercarse en ningún momento a negociar.

El señor **PRESIDENTE**: Se acabó, por favor, se acabó la discusión, vamos a concentrarnos en las votaciones y vamos a sosegarlos, como hemos estado sosegados toda la santa tarde.

El señor **PRESIDENTE**: Votamos en primer lugar la Proposición no de Ley del Grupo Parlamentario Socialista, que es relativa a la autopista AP-68. Se va a votar en los términos de la enmienda de sustitución que ha planteado el Grupo Parlamentario Popular.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, unanimidad.

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

Siguiente iniciativa, Proposición no de Ley que figura con el número 2, de modificación del Código Técnico de la Edificación, que establezca una normativa sobre la protección frente al gas radón, es del Grupo Parlamentario de Unión Progreso y Democracia y se va a votar en los términos de la enmienda de sustitución del Grupo Parlamentario Socialista.

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 737

17 de diciembre de 2014

Pág. 42

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos a continuación la número 3, es la que pide el impulso de la gratuidad de la AP-7 en los tramos de la demarcación de Tarragona, en los que la autovía A-7 no está construida. Aquí finalmente no se va a votar como inicialmente se dijo por puntos, según nos dice el señor Jané, se va a votar incorporando la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista, una sola votación por lo tanto.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 17; en contra, 23; abstenciones, 1.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos a continuación la iniciativa número 4 del orden del día que tiene que ver con las infraestructuras de la Comunidad Valenciana, que es del Grupo Parlamentario Socialista y la vamos a votar en sus propios términos.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Pasamos a la número 5, es la que tiene que ver con los derechos de las personas con discapacidad o movilidad reducida en el transporte aéreo, es del Grupo Parlamentario Vasco y se va a votar en los términos de la transaccional que ha sido dada a conocer.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, unanimidad.

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

Votamos a continuación la proposición que figura en el orden del día como número 6, es del Grupo Parlamentario Mixto, Bloque Nacionalista Galego, relativa a la necesidad de abrir al tráfico comercial el dique norte del puerto comercial de San Cibrao en Lugo. Se vota en los propios términos de la iniciativa.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 5; en contra, 23; abstenciones, 13.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos a continuación la que figura en el orden del día como la número 7, es sobre el impulso del Corredor Ferroviario Mediterráneo a su paso por Andalucía, finalización en el marco «Conectar Europa» de dos tramos de obra y adaptación inmediata del trayecto Granada-Antequera/Bobadilla-Marchena-Sevilla para tráfico de viajeros y mercancías. Es del Grupo Parlamentario Socialista y se va a votar 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 a continuación la Proposición no de Ley número 8, se trata de la relativa al impulso de la variante de Talavera de la Reina, es del Grupo Parlamentario Popular y la vamos a votar en sus propios términos.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Iniciativa número 9, se trata de aquella relativa a la finalización de las obras de la autovía A-8 en Asturias, es del Grupo Parlamentario Popular y se vota en sus propios términos.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Nos vamos a la iniciativa número 10, es relativa a la puesta en servicio de la Autovía A-7 en el tramo Polopos-Albuñol, es del Grupo Parlamentario Popular y se vota en los términos de la enmienda transaccional.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 38; abstenciones, 3.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 737

17 de diciembre de 2014

Pág. 43

Votamos a continuación la número 11, es relativa a los contratos de arrendamientos de local de negocio, es del Grupo Parlamentario de la Izquierda Plural. La vamos a votar en sus propios términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 17; en contra, 23; abstenciones, 1.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Y la última, señorías, es la Proposición no de Ley sobre la AP-1, es del Grupo Parlamentario Socialista y se va a votar en unos términos transaccionados.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, unanimidad.

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

Se levanta la sesión.

cve: DSCD-10-CO-737