



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2015

X LEGISLATURA

Núm. 770

Pág. 1

FOMENTO

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

Sesión núm. 45

celebrada el martes 24 de marzo de 2015

Página

ORDEN DEL DÍA:

Proposiciones no de ley:

- Sobre la finalización de las obras de Agaete-La Aldea de San Nicolás. Tramo: La Aldea-El Risco. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/003452) 2
- Relativa al servicio de la línea de alta velocidad Valladolid-Palencia-León. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/003566) 6
- Sobre la unificación tarifaria y la modernización de la red de cercanías en el área central de Asturias. Presentada por el Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural. (Número de expediente 161/003474) 8
- Relativa a ampliar a veinticuatro horas el horario de operaciones del aeropuerto de Reus, la conversión en terminal de carga logística y a impulsar y a autorizar la construcción de un puesto de inspección fronteriza de la Unión Europea. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/003482) 12
- Relativa la implantación de medidas para mejorar la infraestructura y el servicio de Renfe en la localidad de Beasain, en Gipuzkoa. Presentada por el Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV). (Número de expediente 161/003541) 14
- Por la que se insta al Gobierno a estimular el crecimiento de la economía y singularmente el sector de transporte y a la inclusión del corredor ferroviario de ancho internacional Palencia-Gijón entre los proyectos susceptibles de cofinanciación europea con cargo a los fondos conocidos como «Juncker». Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/003548) 18

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 770

24 de marzo de 2015

Pág. 2

- Relativa a la realización de un estudio informativo del corredor de la AP-1 entre Burgos y Miranda de Ebro del tráfico tanto ligero como pesado que soportará a partir de noviembre de 2018 cuando concluya la concesión. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/003562) 21
- Relativa al impulso de las infraestructuras de conexión ferroviaria a los puertos de interés general. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/003568) 24
- Sobre la mejora del tramo de la autovía 2 entre Igualada y Esparreguera. Presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 161/003497) 27
- Relativa a la finalización de obras del nuevo puente sobre la bahía de Cádiz. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/003570) 29

Se abre la sesión a las diez de la mañana.

PROPOSICIONES NO DE LEY:

- **SOBRE LA FINALIZACIÓN DE LAS OBRAS DE AGAETE-LA ALDEA DE SAN NICOLÁS. TRAMO: LA ALDEA-EL RISCO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/003452).**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, vamos a comenzar la sesión de la Comisión de Fomento. Respecto del orden del día que habíamos formalizado habíamos advertido que la iniciativa número 8 se verá en segundo lugar, porque no está todavía aquí la diputada del Grupo Parlamentario Popular. El diputado don Pere Macias, que lleva la iniciativa número 4, ha pedido irla posponiendo hasta que llegue, el hombre está en la Comisión de Seguridad Vial y nos ha pedido ese favor y se puede atender. Estimo las votaciones no antes de las trece horas. Quiero recordar una vez más que el tiempo de intervención son siete minutos para el que defiende la iniciativa, cinco para quien ha presentado una enmienda y tres para quien haya de fijar posición. Sin más, comenzamos con la primera de las iniciativas que es sobre la finalización de las obras de Agaete-La Aldea de San Nicolás. Tramo: La Aldea-El Risco. Es una iniciativa del Grupo Parlamentario Socialista y la va a defender el diputado don Sebastián Franquis, que tiene la palabra.

El señor **FRANQUIS VERA**: No voy a desarrollar la PNL porque está suficientemente informada y documentada en su exposición de motivos. Deseaba y pensaba sinceramente que iba a ser una PNL que iba a tener el apoyo mayoritario de la Comisión, porque en este asunto hemos coincidido con los parlamentarios del Grupo Parlamentario Popular en las manifestaciones, las concentraciones, cuando hemos exigido a la Administración pública en general, tanto al Gobierno de España como al de Canarias, que se habiliten los recursos suficientes para acabar la obra de La Aldea-Agaete. Me ha sorprendido —y lo digo con mucha tristeza— la enmienda del Grupo Parlamentario Popular a esta PNL, porque no defiende lo mismo que apoyan en Canarias. He compartido manifestaciones, concentraciones y la misma pancarta exigiendo a la Administración pública recursos. Se lo exigíamos al Gobierno de Canarias. Hay declaraciones públicas y varias PNL en el Parlamento canario del Partido Popular que insistían en eso. Solo voy a recordar algunas cosas. Decía un parlamentario del Grupo Parlamentario Popular que era lamentable que el Gobierno condenara a los vecinos de La Aldea a seguir jugándose la vida en una carretera insegura e hipotecando su desarrollo económico y social. El Gobierno niega a Gran Canaria la posibilidad de cerrar el anillo insular y contar con una carretera que significaría actividad económica y progreso para la isla de Gran Canaria y el municipio de La Aldea. La carretera de La Aldea decía el parlamentario del Parlamento de Canarias no es un problema económico, solo de voluntad política. En aquella ocasión reclamaba al Gobierno de Canarias 30 millones para acabar parcialmente la carretera Algaete-La Aldea. Esto ocurrió escasamente hace dos meses. Esperaba que el Grupo Popular tuviera este mismo discurso en el día de hoy. Porque hay una parte de la obra que queda por acabar. Porque el Gobierno de Canarias y el Cabildo Insular de Gran Canarias han

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 770

24 de marzo de 2015

Pág. 3

aportado de sus recursos 32 millones para acabar esa obra y quedan en torno a 8 o 10 millones de euros para finalizarla definitivamente. ¿Por qué el Partido Popular no tiene el mismo discurso aquí? Por qué en Canarias están colocados detrás de una pancarta y aquí están definiendo exactamente lo contrario, cuál es la razón. Se lo tienen que explicar a los aldeanos, al foro del roque de la aldea, explicarles por qué cuando hablan de la aldea insisten en que están de acuerdo en buscar recursos y cuando vienen aquí hacen exactamente lo contrario. Es la última vez que se va a discutir la carretera de La Aldea en esta legislatura, por lo que tienen la última oportunidad para hacer justicia con La Aldea, la última oportunidad. Los aldeanos están esperando que cumplan su palabra, los compromisos que adquirieron con ellos hace escasamente dos meses. Será la última ocasión en esta legislatura, pero afortunadamente será la última vez que ustedes utilizarán su mayoría absoluta para seguir condenando a los ciudadanos de La Aldea. ¿Qué cuentan ahora? Que las carreteras son competencia de la Comunidad Autónoma de Canarias. Desde el año 1997 se han ido firmando convenios que todos los Gobiernos hasta la fecha han ido cumpliendo hasta que llegó el Partido Popular al Gobierno de España. No se paró la obra de la carretera de La Aldea por la crisis, no confundan a los ciudadanos, se paró cuando el Partido Popular llegó al Gobierno de España; y eso lo saben los ciudadanos de La Aldea y los de Gran Canaria, porque hasta ese momento el Gobierno de España cumplía fielmente en los Presupuestos Generales del Estado la aportación a ese convenio. Año tras año. La crisis empezó en el 2008 y se cumplió en el 2009, 2010 y 2011 y curiosamente en el 2012 cuando llega el Partido Popular se incumple el convenio de carreteras. Se reduce en un 72 % la aportación y se deja prácticamente paralizadas veinte obras de carretera en toda Canaria.

Esta carretera de la que hablo está en medio en un acantilado, que muchas zonas de esa carretera no se puede circular a doble vía y cada vez que llueve ocurre esto, lo que están viendo (Muestra un cuadro en el que se ve un desprendimiento), que caen piedras, porque está la carretera en medio de un acantilado, que ponen en peligro la vida de los ciudadanos, que se aísla completamente a un municipio de más de 8.500 habitantes. Ocurre esto y lo saben los parlamentarios del Grupo Popular, porque han estado en el municipio de La Aldea, lo saben perfectamente. Estamos hablando de seguridad de los ciudadanos, no de otra cosa. No pueden venir aquí con el mismo argumento del déficit público y de la consolidación fiscal. Si la ministra de Fomento hubiera dicho en Canarias exactamente lo que dijo en Galicia, cuando hablaba de las obras del AVE, el 21 de enero de 2012, no tendríamos esta discusión hoy en esta Comisión. Dijo: solo se pararán obras por problemas técnicos, nunca por problemas económicos. Anunció además que se construirán durante los próximos años la máxima cantidad técnicamente ejecutable. ¿Por qué en Canarias no pasa lo mismo? Si la ministra hubiera dicho eso en Canarias esa misma fecha, hoy no tendríamos el problema de aislamiento que tienen los ciudadanos de La Aldea. Pocos meses después fue a Canarias y dijo que la prioridad del Gobierno es la consolidación fiscal y la reducción del déficit público, por eso se reduce el 72 % del convenio de carreteras en Canarias. ¿En qué se diferencian los canarios de los gallegos? Me gustaría que me lo explicara el Partido Popular, no a mí, sino a los aldeanos que les reclaman continuamente a ustedes estas razones de por qué se han negado sistemáticamente. Lo único que les pido es que digan lo mismo que dicen en Canarias, que voten aquí lo que votan en Canarias y que se dejen de estar engañando a los ciudadanos especialmente a los de Gran Canaria y concretamente a los de La Aldea. Cuando se negaron a incrementar el convenio de carretera nos insistían en que era un problema de lucha contra el déficit público. En junio del año pasado la ministra de Fomento, en una conferencia a *La Voz de Galicia*, informó que solo de enero a mayo de 2014 se habían licitado en Galicia obras públicas por valor de 366 millones de euros, en solo tres meses. Aquí estamos hablando de 8 millones de euros para acabar una carretera, para acabar con el aislamiento de más de 500 personas, para que pueda haber desarrollo económico en ese municipio, para dar seguridad a los ciudadanos que utilizan esa carretera todos los días, que ustedes están negando a que eso pueda ser así. Las instituciones canarias hacen esfuerzos considerables en términos económicos. Hace dos meses aportaron casi 30 millones el Cabildo y el Gobierno de Canarias, falta el Ministerio de Fomento. Nadie entiende que no lo aporta en un presupuesto de un ministerio para este año en torno a los 9.000 millones de euros. En los últimos años la única partida que ha aumentado en el presupuesto del Ministerio de Fomento es la partida del capítulo 7, transferencia de capital, que es precisamente del capítulo que se financia el convenio de carreteras en Canarias. Ha incrementado un 42 %. ¿Por qué la partida que va al convenio de carreteras se reduce un 72 %? Alguien lo tiene que explicar. Aquí se demuestra que no es un problema de crisis económica, sino de voluntad política y la voluntad del Gobierno y del Partido Popular es que no se acabe la obra de La Aldea-Algaete. No hay otras razones, porque no se entiende que en una situación de crecimiento económico, como ha dicho el presidente del Gobierno, el año pasado y este año sigan ustedes

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 770

24 de marzo de 2015

Pág. 4

insistiendo en su objetivo del déficit público. Por eso hemos traído esta PNL, porque hay una pata de la Administración pública que falta por completar la financiación que es el Gobierno de España, a través del Ministerio de Fomento. Es la única pata que falta. Lo hizo el Gobierno de Canarias, el Cabildo, el Ayuntamiento de la Aldea, solo falta el Gobierno de España. No hay razón para que ustedes no aprueben esta moción que habiliten los créditos necesarios para que esta obra se pueda culminar, no hay ninguna razón política objetiva para que lo hagan así. Ustedes plantean en su enmienda que sigamos respetando la adenda del convenio de carreteras firmada en el 2009. Es lo que pido a ustedes que la respeten, porque esa adenda plantea un calendario de financiación que está incumpliendo.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Franquis, por favor.

El señor **FRANQUIS VERA**: La adenda del convenio —y ya acabo— plantea que en el 2012 tiene que haber 207 millones de transferencia de capital a Canarias; en el 2013, 207 millones; en el 2014, 207 millones; en el 2015, 207 millones. Es lo que plantea la adenda del convenio de carreteras a la que ustedes aluden en la enmienda. No pueden mirar la que le interese o la que le venga bien. Tienen que ver el conjunto de la adenda y pone que el convenio de carreteras se financia con 207 millones cada año. Insisto —y acabo, señor presidente—, tiene la enorme oportunidad de ser sincero con los aldeanos y que cumplan su palabra, la que se comprometieron hace escasamente dos meses de que el Gobierno de España iba a buscar recursos para acabar esta obra. Tienen su última oportunidad para acabar con tanta mentira, como han estado diciendo estos últimos meses en Canarias. No desaprovechen esta oportunidad, porque los aldeanos —insisto y repito— no lo van a olvidar. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Popular, para defender la enmienda tiene la palabra el diputado don Ernesto Aguiar.

El señor **AGUIAR RODRÍGUEZ**: Señor Franquis, la verdad es que vino dispuesto única y exclusivamente a culpar al Partido Popular de un grave problema que tiene la isla de Gran Canarias y los aldeanos por su situación geográfica, por una falta de accesibilidad con el resto de la isla y con un riesgo constante que están corriendo. Ha venido aquí a este Congreso de los Diputados, a esta Comisión, a presentar una PNL para decir que el responsable y el único culpable de que eso esté pasando hoy en el siglo XXI y en el año 2015 es el Partido Popular. Le ha quedado bordado.

Voy a hacer una pequeña historia de lo que ha sido La Aldea para que todas sus señorías saquen conclusiones. La carretera de La Aldea es un problema desde hace mucho tiempo, son 31 kilómetros, como acaba de explicar perfectamente, con un riesgo constante, con las avenidas y las lluvias y en Canarias ha habido unanimidad por parte de todas las fuerzas políticas de que era una necesidad cambiar ese trazado y que había que ponerlo en marcha. Eso surge en el año 1996 como consecuencia del Convenio de carreteras Canarias-Estado. En el año 1996 se convoca concurso para la redacción del estudio informativo y se adjudica por el Gobierno de Canarias en julio de 1998. En julio de 2000 se encarga la redacción del proyecto, se abre una dilatada situación técnico-administrativa y al final se consigue en abril de 2006, diez años después, la declaración favorable de impacto ambiental y aprobación definitiva del proyecto. Se resuelven una serie de obstáculos que se habían producido como consecuencia de problemas planteados por movimientos ecologistas y desde 1996 hasta 2008 la Comisión Europea da el visto bueno. En abril de 2008 el proyecto es aprobado por el Gobierno de Canarias y se adjudica con un presupuesto total de 196 millones de euros y en febrero de 2009 se adjudica las obras del tramo que nos ocupa de La Aldea-El Risco por 87,9 millones de euros. Se suponía que en el año 2011, sin haber ningún tipo de ajustes del convenio tendría que haber estado ejecutado el 75 % de la obra y no se llegaba ni a un 50 %. Esto fue obra también del Gobierno del Partido Popular. Si además, como consecuencia de esos continuados retrasos, hay una proposición no de ley que usted mencionó en su intervención por la cual se acuerda por parte de todos los grupos políticos que se de prioridad a las obras de la Aldea de San Nicolás, concretamente la que estamos tratando en el día de hoy, aprobada por todas las fuerzas políticas y le voy a leer algo de lo que se aprobó en el año 2013 que fue: Instar al Gobierno de Canarias a que, primero, priorice las obras de la aldea de San Nicolás, dentro del convenio de carreteras con el Estado; segundo, que hagan los máximos esfuerzos presupuestarios posibles con el fin de que dicho tramo pueda concluirse y ponerse al servicio de la ejecución antes del 2015 y, tercero —y muy importante—, que en el caso que las relaciones de las transferencias del Estado acordadas en el convenio de carreteras imposibiliten las dotaciones económicas para las anualidades 13, 14 y 15 necesarias para la conclusión

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 770

24 de marzo de 2015

Pág. 5

de las obras, el Gobierno de Canarias arbitre las operaciones financieras legales posibles que le permitan generar las prácticas presupuestarias para completar dicha obra. Incluso el Parlamento de Canarias aunque sea consciente de que ha habido un ajuste importante en el convenio se haya acabado esta obra. Le puedo leer los demás párrafos. También hay un punto en el que dice instar al Gobierno de España a que cumpla con el convenio siempre que exista la finalidad presupuestaria para ello. Es decir, tenemos unanimidad, somos conscientes, decimos que todo va a salir adelante y usted viene aquí a decir que el Partido Popular es el que tiene la culpa de todo. Usted en el 2013 insta al Gobierno de Canarias a que priorice a que busque fondos y a que ponga recursos. Presupuestos de 2014, a través de una enmienda para La Aldea de 5 millones. ¿Esto qué significa? El 0,88 del total del presupuesto consolidado de inversiones de la Comunidad Autónoma de Canarias. Este es el claro ejemplo del grado de prioridad que le puso a la obra. Aquí la culpa la tiene el Partido Popular como no podía ser de otra manera. En la adenda de 1996 que como consecuencia del convenio firmado en 2006 queda bastante claro que es el Gobierno de Canarias quien planifica, proyecta, licita, contrata, dirige y tramita las incidencias de todas las obras que pasan en Canarias. Dice además en la adenda, que la disposición en la cláusula tercera de la adenda del 17 de noviembre, que es la que regula la financiación del convenio, de acuerdo con la Administración General del Estado, solo obliga por el importe de las dotaciones que fijen en la Ley de Presupuestos. El importe es el que se fija, el que hay en la actualidad. Le puedo decir que si el Gobierno de Canarias hubiera tenido como prioritaria esa obra hay recursos suficientes, aunque se han mermado considerablemente y se lo reconozco para haber atendido esta obra.

Concluyo, señor presidente. La carretera de La Aldea-El Risco no ha sido una prioridad del Gobierno de Canarias. Las obras después de ser adjudicadas han tenido un incumplimiento de plazos anteriores a cualquier ajuste de ningún convenio y quizá hoy tengamos que hacer una reflexión todos aquí. Estamos hablando de un proyecto de hace veinte años y todos podamos tener parte de culpa en eso. Me voy a ir con la preocupación de que la obra de La Aldea sigue estando ahí. Aunque como usted sabe, el Cabildo de Gran Canaria del Partido Popular ha firmado un convenio con el Gobierno de Canarias para dotaciones 2015-2016. Allí los parlamentarios están de acuerdo. El Cabildo con el Gobierno de Canarias, siendo de dos fuerzas que no son de las nuestras, y viene con una proposición de ley aquí en plan armar la gresca. Me voy a ir muy preocupado. La misma preocupación que tenía usted, pero yo porque los aldeanos vamos a tirar por tierra todo lo que habíamos transmitido hasta ahora, que estábamos conscientes del problema y que todos íbamos a aportar lo que pudiéramos para solucionarlo. Así que los oportunismos políticos y sacar la fotito y venir con un tema que venía de atrás, no tiene nada que ver. Le pido que reflexione y que acepte la enmienda que le estamos planteando. Al señor Gordo que no se ría, porque cae un poco antipático cuando se ríe. **(Aplausos.— El señor Gordo Pérez: Es una apreciación personal.—Rumores).**

El señor **PRESIDENTE:** Para fijar posición, por el Grupo Parlamentario Mixto, la diputada doña Ana Oramas tiene la palabra. **(Rumores).** Silencio, por favor.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO:** Voy a hablar claro y sin demagogia, porque voy a usar las palabras y los argumentos del actual presidente del Gobierno y en aquel momento ministro en la época del Gobierno del señor Aznar. En el año 2006 se firma el convenio de carreteras con Canarias por una razón, las obras de interés general que financia el estado de carreteras son aquellas que comunican comunidades autónomas. En el caso de Canarias, de Baleares y de Ceuta y Melilla, no tenemos carreteras que comuniquen con otras comunidades autónomas. A su vez en el caso de Canarias hay un tema muy importante que es el régimen económico y fiscal que prevé que el Estado invierta en Canarias la media que invierta a nivel nacional, por el Estado autonómico si no existieran esos convenios, estamos hablando de infraestructuras turísticas, de carreteras o de costas, no habría inversiones del Estado en Canarias. Eso lo firma el señor Rajoy como ministro de Administraciones Públicas y siempre recuerdo en la oposición y en el debate de investidura y en campaña electoral en las últimas elecciones generales cuando decía que los convenios con Canarias se iban a mantener porque el entendía cuál era la situación de Canarias, él presumía de haber sido quien lo hubiera hecho y además hizo una fórmula muy interesante. Vamos a hacer un convenio del 2006 al 2017 se contemplan 2.000 millones de euros en todos estos años que son casi doce años, adjudica la comunidad autónoma y nosotros vamos pagando anualidades de 200 millones. Sobre esta base, la Comunidad Autónoma de Canarias adjudica las obras. Unas en el sistema alemán, que los diputados que no lo sepan es que la propia empresa a la que se le adjudica la obra financia la obra con cargo a las anomalías del convenio, porque es un contrato cerrado y legal, que incluso los bancos te descuentan y otras con adjudicaciones de otro tipo. Sobre esto se hacen unas adjudicaciones de obra en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 770

24 de marzo de 2015

Pág. 6

Canarias. De pronto llega el Gobierno, la crisis económica y dice: que no vamos a pagar esto. Cómo es esto. El Gobierno de Canarias se sienta en una mesa y plantea que pudiendo entender que a lo mejor habría que bajar algo, vamos a reajustar las anualidades y no vamos a empezar ninguna obra, pero los contratos y las obras que tenemos firmados hay que financiarlas, porque si no estamos cumpliendo una ilegalidad con las empresas y segundo, es absurdo invertir dinero en lo que se llama inversiones en seguridad para paralizar las obras. En un primer momento se empieza a hablar y se estudia la posibilidad del mismo compromiso y ampliar los años, que se puede hacer, porque es una financiación. De pronto de 210 millones de euros anuales se pasa a 54. Se dice que es —he llegado a oír en el hemiciclo del Congreso— porque las carreteras de Canarias no son competencia del Estado. Allá el Gobierno de Canarias con las adjudicaciones que hizo y allá las obras que están empezadas. Eso no es serio. Lo que más me ha impactado de este debate sobre el estado de la Nación de hace dos semanas es cuando el presidente saca pecho a contestar a la portavoz del Bloque Nacionalista Galego y dice que este año en carreteras en Galicia, de lo que me alegro mucho, porque soy hija y esposa de gallego, se van a invertir 1.500 millones y además saca pecho diciendo que se va a financiar el 100 % de la circunvalación de Santiago de Compostela. Me alegro mucho, porque Santiago es de todos los españoles. Pero esto es una obra urbana y la circunvalación de Santiago de Compostela es el doble que todo el convenio de carreteras para Canarias. Todos somos hijitos de Dios y no son decisiones de ajustes, son decisiones políticas, porque el convenio de carretera con Baleares es el doble que el de Canarias, cuando este era cuatro veces por los compromisos firmados. En Baleares se ponen 90 millones y en Canarias 50. Aquí hay voluntad de llegar a acuerdo. A lo mejor no se pueden financiar a pesar de que estén firmados los 200 millones. Ampliemos el plazo del convenio y hagamos un deslizamiento de los años de tal forma que no se paralicen las obras. Hoy el compañero Franquis trae el caso más sangrante que es el de La Aldea.

Termino ya. Es muy fácil el discurso del Grupo Popular diciendo: dedique todo el dinero que le mandamos de Madrid a la carretera de La Aldea, pero es que resulta que en cada isla hay obras fundamentales que están en marcha y que su paralización, independiente del caso que producirían, supondrían indemnizaciones, porque las obras están adjudicadas por el sistema alemán. Hay que buscar puntos de encuentro y una solución, sobre todo en un momento en el que está el Plan Juncker y hay voluntad del Estado de priorizar las inversiones en conexiones. Apoyo esta proposición no de ley y el Grupo Parlamentario Popular sin demagogia y con los nuevos tiempos que vienen y con las prioridades europeas debería buscar una solución que el propio señor Rajoy firmó que es derecho de los canarios, que ha creado derecho jurídico y en un tema que no es que no sea competencia del Gobierno de España, sino que es una responsabilidad moral y contractual con los canarios.

El señor PRESIDENTE: ¿Señor Franquis, entiendo que no acepta la enmienda del Grupo Parlamentario Popular?

El señor **FRANQUIS VERA**: No.

— RELATIVA AL SERVICIO DE LA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD VALLADOLID-PALENCIA-LEÓN. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/003566).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente iniciativa que vamos a debatir, que como les anuncié será la número 8, relativa al servicio de la línea de alta velocidad Valladolid-Palencia-León. Es una iniciativa del Grupo Parlamentario Popular y la va a defender la diputada doña Celinda Sánchez, que tiene la palabra.

La señora **SÁNCHEZ GARCÍA**: El Grupo Parlamentario Popular presenta a debate hoy esta iniciativa en relación con la alta velocidad Valladolid-Palencia-León; obra que en esta tierra llevamos años esperando con ilusión y que por fin va a ser una realidad. Llevamos años esperando, desde que se presentó el Plan de infraestructuras del transporte del Gobierno del señor Aznar, en el cual este plan mallaba toda la península con el trazado de alta velocidad y que tenía tiempo establecido para ello que iba del 2002 al 2015. Pues bien, con la llegada al Gobierno del Partido Socialista, con el señor Rodríguez Zapatero, en el año 2004, este plan y estos proyectos, entre ellos la línea que hoy debatimos aquí, fueron ralentizados, parados y postergados. **(Rumores)**. Esta diputada que les habla interpeló varias veces en esta Cámara... **(Rumores)**.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 770

24 de marzo de 2015

Pág. 7

El señor **PRESIDENTE**: Perdón, señora Sánchez.

Ruego el *fair play* propio de un debate parlamentario en cualquier circunstancia. Se lo pido por favor.

La señora **SÁNCHEZ GARCÍA**: Muchas gracias por su amparo, señor presidente.

Sé que escuece, pero soy veterana. Llevo en esta Cámara muchos años y he interpelado muchas veces sobre este tema, que afecta a mi provincia, a un Gobierno que estaba presidido por un señor que es leonés y que se llama Rodríguez Zapatero. Vuelvo a repetirlo. Los diferentes responsables del Ministerio de Fomento que vinieron aquí, a iniciativa de esta diputada, dijeron que la alta velocidad Valladolid-Palencia-León sería una realidad en 2008; está recogido en prensa. Ilusa de mí, señorías, me lo creí. Pensé que esto era serio y me lo creí. Poco tiempo después de que se dijera en sede parlamentaria, se celebró un Consejo de Ministros en la ciudad de León y el entonces presidente, el señor Zapatero, volvió a dar la fecha de la alta velocidad entre estas dos ciudades de Castilla y León en el año 2008. Desgraciadamente, fue un engaño, un engaño con alevosía, porque el señor Rodríguez Zapatero sabía que no se iba a cumplir esa fecha, ya que a los pocos meses dijo que la fecha de finalización sería el año 2010, como consta en los medios de comunicación, y no terminó ahí, sino que continuó ampliándola a 2012. Está aquí, está escrito. En fin, como su señorías comprenderán, esto fue una auténtica tomadura de pelo a los ciudadanos de estas provincias, que de buena fe nos lo creímos. Resultó un insulto a nuestra inteligencia.

Ahora estamos en otra situación. Hemos tenido que esperar una vez más al Gobierno del Partido Popular para cumplir este compromiso. Este Gobierno ha dado un gran impulso a esa obra. Como le gusta decir a la ministra del ramo, señora Pastor, con dinero y no con palabras se construyen las obras. Los Presupuestos Generales del Estado han consignado en esta legislatura 1.200 millones de euros para esta línea y 1.119 millones en el ejercicio 2015 para el corredor norte. Una vez más, señorías, obras son amores y no las razones que otros nos daban y que jamás hicieron. Los trabajos para la puesta en servicio del tramo Valladolid-Venta de baños-Palencia-León están ya prácticamente finalizados. Esto va a suponer una reducción de tiempo, ya que permitirá unir Madrid con Palencia en una hora y veinte minutos, frente a las dos horas actuales, y Madrid y León en una hora y cuarenta y cinco minutos, frente a las tres horas que actualmente dura este viaje. Con este recorte de tiempo, el número de viajeros —más 200.000 anuales— que utilizan dicho transporte se verá incrementado. Además, gracias a la disminución de los tiempos, las líneas hacia Cantabria —que se acortarán media hora—, Asturias y el País Vasco permitirán una vertebración socioeconómica. Señorías, este es un beneficio para cinco comunidades autónomas, incluyendo Madrid, con muchos millones de habitantes y por ello será muy positivo para los negocios, el trabajo, la cultura, el turismo y la gastronomía de nuestra tierra, sin olvidar el acercamiento en tiempo récord con las cuatro ciudades castellanoleonesas —Burgos, Valladolid, Palencia y León— a las que muchos de nuestros vecinos van diariamente a trabajar. Tengo que resaltar hoy aquí que las obras de la plataforma Valladolid-Venta de baños-Palencia-León ya están finalizadas, que el montaje de la vía aérea y las subestaciones así como de los centros de autotransformación está prácticamente terminado. Las instalaciones de telecomunicaciones, el montaje de pantallas acústicas, las instalaciones de seguridad y el montaje de la vía están a punto de finalizar; es más, la ministra de Fomento, la señora Pastor, ha realizado un viaje de prueba la semana pasada en dicho trayecto, comprobando el estado de esta línea por la que va a transcurrir la alta velocidad y, al parecer, no tiene ningún problema. Por ello, teniendo en cuenta los años que Palencia y León llevan esperando esta buena nueva y el compromiso que el Gobierno popular tiene con ellos, instamos al Gobierno a poner en servicio la línea de alta velocidad Valladolid-Palencia-León en el menor plazo posible.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el diputado don Juan Luis Gordo.

El señor **GORDO PÉREZ**: Señorías, nos encontramos ante una PNL de autobombo y promoción del Partido Popular ante las escasas iniciativas que va a poder llevar a término en 2015 en relación con las que había prometido. El tren no va a llegar a Oviedo ni a Murcia —y estaba prometido— ni a Cartagena; no va a llegar a Granada ni a ninguna de las ciudades de Extremadura, no va a llegar a Plasencia ni a Cáceres ni a Mérida ni a Badajoz. Esta PNL es una prolongación más del acto electoralista que inició la ministra Pastor la semana pasada con su viaje a Palencia, por la vía convencional, y a León, por la vía del AVE —eso sí, acompañada del candidato a la Junta de Castilla y León por Valladolid, el señor Ruiz Medrano, y del candidato a la ciudad de León, el actual consejero de Fomento, el señor Silván— y con su

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 770

24 de marzo de 2015

Pág. 8

presencia ayer en Zamora. Son actos electoralistas para promoción que recuerdan mucho al NO-DO. La ministra del ramo sigue siendo ministra del NO-DO, es decir, de la puesta en escena de obras públicas. Son actos electoralistas que quieren vender humo y venden humo; venden humo, porque, efectivamente, ha habido un retraso condicionado por la situación económica, pero no solamente en Castilla y León sino en toda España, como he dicho antes. La inversión media en infraestructuras en este periodo de gestión del Partido Popular ha sido del orden de un 15 % menor que en el período de Gobierno anterior, pero en este caso concreto, en la línea a la que nos estamos refiriendo, el 80 % de la inversión la ha realizado el Gobierno anterior. Por tanto, les pido por favor que no haya cortedad de miras, que se reconozca que las infraestructuras, las inversiones no son patrimonio de un partido, el partido del Gobierno, sino patrimonio de todos los españoles. De eso nos vamos a alegrar y por eso no vamos a presentar una enmienda. Repito, esa inversión es patrimonio de todos los españoles y gracias a la solidaridad de los españoles los castellanoleoneses van a tener la suerte de que la línea de alta velocidad llegue a las ciudades de Segovia y Valladolid —iniciada por el anterior Gobierno socialista—. Ahora va a llegar a Palencia, León y Zamora, pero no va a llegar a Burgos, a pesar de lo que se ha prometido y usted lo sabe bien. ¿En qué fecha va a llegar? Una vez más la ministra vende humo. No sabe, no contesta. Dice: En la primavera. ¿Cuándo? Posiblemente después de las elecciones, pero ella ya ha hecho la puesta en escena, ya lo ha vendido, como lo ha vendido ayer en Zamora y lo seguirá vendiendo. En todo caso, tampoco conocemos las frecuencias ni la demanda, lo que pone de manifiesto un problema, y es que se trabaja con poco rigor. Se planifica tan poco que después ocurre lo que ocurre. En estos momentos, el ministerio no tiene elaborado un estudio riguroso de demanda. La ministra es incapaz de exponer las frecuencias que va a tener esa línea, como debería exponer cualquier estudio de demanda. Además nos encontramos con dos problemas graves a los que me voy a referir.

En primer lugar, le pregunto —usted no ha hecho referencia a ello y se lo he preguntado también al ministerio—: ¿Se va a inaugurar la línea Valladolid-León con pasos a nivel? Todo indica que va a ser imposible suprimir el paso a nivel de La Pilarica en Valladolid o el de Tres Pasos en Palencia; todo indica que se va a inaugurar la línea de alta velocidad con estos dos pasos a nivel. Responda. En materia de telecomunicaciones, se va a poner en marcha con un sistema ASFA, que es un sistema obsoleto y con riesgos, frente al nuevo sistema ERTMS. Esta es la realidad. También se prometió el centro de control de tráfico —el CRC— de León, pero todo indica que el tráfico se va a seguir controlando desde Atocha. Ya que la ministra hace una puesta en escena, lo lógico es que exponga también las debilidades.

Nos encontramos un segundo problema serio, que es la forma de integrar el AVE en la ciudad, tanto en la ciudad de Valladolid como en la de Palencia o en la de León. El modelo por el que se opta implica una brecha no solamente medioambiental sino también urbanística. En estos momentos, en Valladolid, el tren convencional tiene dos vías y el AVE una. Ahora nos vamos a encontrar con que el AVE va a tener dos vías y el tren convencional una, con más de 500 circulaciones. Este es un riesgo tremendo para el tren de cercanías, que es el que realmente da servicio. No está resuelto. Y ¿qué le voy a decir de Palencia? Si en Valladolid hay 500 circulaciones de cercanías, en Palencia hay 600. Es un problema añadido.

Sean conscientes de los riesgos y las limitaciones que tiene poner en marcha una infraestructura no concluida exclusivamente con un efecto electoralista, porque al final los triunfos se vuelven derrotas. **(Aplausos).**

— SOBRE LA UNIFICACIÓN TARIFARIA Y LA MODERNIZACIÓN DE LA RED DE CERCANÍAS EN EL ÁREA CENTRAL DE ASTURIAS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE IU, ICV-EUIA, CHA: LA IZQUIERDA PLURAL. (Número de expediente 161/003474).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto segundo del orden del día: Proposición no de ley sobre la unificación tarifaria y la modernización de la red de cercanías en el área central de Asturias, presentada por el Grupo Parlamentario IU, ICV-EUIA, CHA: La Izquierda Plural. Para su defensa, tiene la palabra el señor Llamazares.

El señor **LLAMAZARES TRIGO**: Mi grupo parlamentario, La Izquierda Plural, propone a la Comisión de Fomento una iniciativa que se corresponde con una vieja reivindicación —la modernización de las cercanías— de los colectivos de defensa del tren, por una parte, y de la Junta General del Principado, por unanimidad de los grupos parlamentarios, por otra. No se trata pues de una iniciativa que pretenda la confrontación; lo que pretende es la unanimidad del Congreso de los Diputados en torno a las cercanías de Asturias. No voy a repetir las viejas demandas —y digo viejas porque no acaban de solucionarse— que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 770

24 de marzo de 2015

Pág. 9

tiene Asturias en relación con la comunicación ferroviaria. Comentábamos ahora que el riesgo de la llegada a León de la alta velocidad —que para nosotros es una buena noticia— es que León se convierta en la Villabona de Asturias, es decir, que sea el punto final y a partir de él se produzca la comunicación de Asturias con la meseta. Espero que sea compatible la alta velocidad con la marcha atrás, porque en León lo que hay es marcha atrás, señorías. En todo caso, no voy a hablar de este tema —que sigue siendo una reivindicación de Asturias, que está comprometido por el Gobierno para el año 2014 y en el que, desgraciadamente, todavía no tenemos fecha de finalización de la variante ferroviaria de Pajares ni de su inclusión en los planes ferroviarios europeos— sino que voy a hablar de las cercanías.

En Asturias, el área central concentra en estos momentos aproximadamente 800.000 personas. Es un nodo fundamental de comunicaciones y de él depende la movilidad de los asturianos. Si bien las comunicaciones por carretera están a nivel del siglo XXI —aunque recientemente estamos viendo la necesidad de modernización y reformados a medio camino en la autovía del Cantábrico—, tenemos un ferrocarril en algunos casos predemocrático, en el que no ha habido inversiones en cercanías a lo largo de los últimos años. Si la situación es grave en Renfe, en FEVE es calamitosa, es muy negativa. Podemos decir que en Renfe estamos ante la degradación de la comunicación de cercanías y en FEVE estamos ante su desplome, en algunos casos, en líneas concretas, ante su suicidio, tanto en materia de infraestructuras — con una sola vía, en estos momentos obsoleta, para la comunicación del centro de Asturias— como de gestión, una gestión que solo se puede calificar de calamitosa y que hace que pierda continuamente viajeros. Si Renfe ha perdido un volumen importante de viajeros —fundamentalmente en lo que tiene que ver con la estación de ferrocarril de Gijón—, en el caso de FEVE podemos decir que el desplome de viajeros ha sido total. El propio documento del Principado de Asturias dice: En Renfe se movilizaron 18.000 pasajeros en la región, 2.000 menos que en 2013 y un 28 % por debajo de 2008; sin embargo, en FEVE, en 2012, el número de pasajeros es un 43 % inferior al captado la década anterior. Es decir, no es exagerado hablar de declive en el caso de Renfe y prácticamente de desplome en el caso de FEVE. El grupo al que me refiero, Asturias al Tren, ha hecho quince propuestas para abordar con medidas de emergencia el peligro de desplome de las comunicaciones ferroviarias en las cercanías asturianas. No voy a hacer referencia a ellas, porque son conocidas públicamente —tienen que ver con la doble vía, con la gestión de la infraestructura, con las comunicaciones y los semidirectos entre las principales localidades de Asturias—, pero sí me voy a referir al acuerdo unánime de la Junta General del Principado, porque es un acuerdo que está respaldado por todos los grupos parlamentarios. Deduzco que si ha sido respaldado por todos los grupos parlamentarios en el Parlamento asturiano, no habrá problema para que se respalde en el Parlamento español. En algunas cuestiones se trata de competencias compartidas, como la que tiene que ver con el Consorcio de Transportes, y en otras se trata de competencias de la Administración central, por lo que deduzco que cuando ha sido respaldado en el Parlamento asturiano lo ha sido porque se tiene un compromiso en todos los niveles. Lo primero que propone la Junta General del Principado con esta intervención de emergencia en relación con el sostenimiento de las cercanías en Asturias es algo obvio, pero que todavía no se ha hecho, que es unificar el actual sistema tarifario, que es diferente en el ferrocarril que en el resto del transporte de cercanías de Asturias. Se propone unificar el sistema tarifario, eliminando los abonos particulares de FEVE y de Renfe, pasando dichas compañías a utilizar los abonos del Consorcio del Transporte de Asturias, integrándose con ello de una manera real en dicho ente, para favorecer una clarificación tarifaria que sin lugar a dudas traerá consigo un aumento del uso del tren en Asturias.

En segundo lugar, la Junta General acuerda establecer un servicio de trenes semidirectos entre Gijón y Pola de Siero, aprovechando las infraestructuras existentes, permitiendo una reducción a la mitad en el tiempo empleado en el trayecto y favoreciendo así el incremento del número de usuarios. Hay que decir que en estos momentos hay comunicaciones ferroviarias en Asturias que tienen el mismo tiempo de trayecto que tenían en los años ochenta. El tiempo de trayecto no se ha modificado, lo que demuestra claramente su nivel escasamente competitivo con el transporte por carretera, incluso con un buen transporte a pie.

En tercer lugar, la Junta General plantea ejecutar el desdoblamiento de las vías entre Noreña y Gijón, al objeto de modernizar y poner en pleno siglo XXI los corredores ferroviarios de FEVE Gijón-Pola de Siero y Gijón-Pola de Laviana, este último es en el que decía que en estos momentos se tarda una hora y cuarenta y cinco minutos, que es el mismo tiempo que se tardaba antes de llegar la democracia a nuestro país.

Esas son las prioridades de la Junta General del Principado. Espero que los grupos parlamentarios mantengan en el Parlamento español la palabra que han dado en el Parlamento asturiano.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 770

24 de marzo de 2015

Pág. 10

El señor **PRESIDENTE**: Hay tres grupos parlamentarios que han enmendado. En primer lugar, por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra el diputado don Enrique Álvarez Sostres.

El señor **ÁLVAREZ SOSTRES**: Intervengo para apoyar la iniciativa propuesta por Izquierda Unida sobre la modernización de los ferrocarriles de cercanías de Asturias y sobre la unificación tarifaria. Como el señor Llamazares bien ha dicho, este tema fue tratado por la Junta del Principado y fue aprobado por unanimidad no el 7 sino el 21 de febrero —es una precisión sin mayor trascendencia—; lo fue tras las demandas sociales de modernizar todos los trenes de cercanías de Asturias, sustancialmente del área metropolitana, y las demandas de colectivos como Asturias al Tren, muy relacionadas con los ferrocarriles de FEVE.

Efectivamente, Asturias tiene una de las mallas ferroviarias más importantes de España. Conecta las principales localidades del área metropolitana —Oviedo, Gijón, Avilés, Langreo, Mieres—, pero su gran problema es la escasa utilización frente al coche o al autobús. Solo siete de cada cien usuarios viaja en tren y ello repercute en la sostenibilidad económica del conjunto. ¿Cuáles son los problemas? Nos encontramos con una red histórica de Renfe y FEVE mal rentabilizada y con vestigios arqueológicos de la arqueología industrial más genuina de finales del siglo XIX y primer tercio del siglo XX. Fijense, hace un par de días se descubrió que la primera línea de ferrocarril de España no fue Barcelona-Mataró, como todos estudiamos, sino una línea que partía de la Real Compañía Asturiana de Minas y que ha sido identificada actualmente en los yacimientos arqueológicos. Los problemas formales hay que buscarlos en la sinuosidad de la red, en la antigüedad del material ferroviario, en la deficiente explotación comercial y en otras sustanciales circunstancias, como la fortaleza de la red de autobuses privados interurbanos, monopolizada por una de las mayores empresas de transporte de España, la multinacional ALSA, que incluso compite con Renfe en largas distancias, competencia que resultaría inexplicable desde el punto de vista del consumidor si la red ferroviaria estuviese bien adaptada y puesta en circulación. En Asturias ya se oía desde hace años —quiero exponerlo aquí— que Renfe y Alsa eran como un matrimonio de conveniencia cubierto y amamantado por los Gobiernos nacionales y regionales de turno. No voy a ver gigantes donde solo hay molinos, pero veo una marginación, un desprecio, una ineptitud de los distintos responsables regionales y nacionales de los últimos diez años, aunque en largas distancias la lentitud de la concreción de la alta velocidad resulte inexplicable. En esto profundizaremos en otra intervención dentro de un rato. No buscamos tres pies al gato; es lo que hay, lo que hay en el espíritu de la ciudadanía, lo que se comenta y les traslado. El Gobierno del Principado estimaba en más de 1.600 millones los necesarios para modernizar las líneas y el material ferroviario, pero lo ineludible es aumentar la competencia, hacer una comercialización correcta del servicio, en relación con esa flota de autobuses de la entidad privada, con trenes directos y semidirectos y recuperar la centralidad de la estación de Gijón. La señora Pastor ha descubierto ahora ese gran problema. Pues sí, es un gran problema. El 70 % del descenso de la utilización del ferrocarril en Asturias es consecuencia de la falta de centralidad de la estación de Gijón. Es un gran problema. Es necesario también eliminar los transbordos de FEVE, inexplicables en 2015. La necesidad de los trenes de cercanías es incuestionable y la apuesta por ellos bien vale la pena. Por eso damos nuestro apoyo a la iniciativa presentada por Izquierda Unida. Creemos que nuestra enmienda de adición lo único que hace es enriquecer —si me permiten la expresión— la propuesta que hace el diputado Llamazares.

El señor **PRESIDENTE**: Para defender la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el diputado don Antonio Trevín.

El señor **TREVÍN LOMBÁN**: No voy a incidir en los argumentos que mis compañeros de Izquierda Unida y Foro Asturias han expuesto y con los que estoy completamente de acuerdo.

Queremos incorporar una enmienda de adición a este texto que dice exactamente: Aumentar al menos en un 50 % la inversión media que se ha destinado para la conservación y mantenimiento de la red de cercanías ferroviarias en Asturias en los tres últimos años. ¿Por qué presentamos esta enmienda? La inversión que los Presupuestos Generales del Estado han dedicado estos años a Asturias ha disminuido drásticamente en general, de forma muy importante en el grupo Fomento y de forma trágica, a mi juicio, en el ámbito del ferrocarril, porque esto afecta más que a ningún otro aspecto al mantenimiento y conservación. Sinceramente, con los datos que después aportaré, creo que ya no estamos hablando de un tema grave por disminución de presupuesto, sino de un tema grave que puede afectar muy negativamente a un servicio público. Estos son los diez últimos años de Presupuestos Generales del Estado para Asturias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 770

24 de marzo de 2015

Pág. 11

En verde podemos ver el presupuesto que se aprueba y en naranja el presupuesto que se ejecuta. No es que en estos últimos años de Gobierno del señor Rajoy se hayan desplomado las cantidades que se dedican al presupuesto, es que cada año hay más de un 30 % que no se ejecuta, con lo cual estamos en cantidades que son la mitad que hace diez años y la cuarta parte que en 2008. Cuando afecta a temas de mantenimiento y conservación en ferrocarriles, estamos hablando de algo muy serio. Fíjense bien: entre 2012 y 2013, en esta legislatura, se gastó en ese mantenimiento —que hace referencia a la conservación y por tanto también a aspectos de seguridad— lo mismo que se había gastado en 2011, es decir, se dedicó a mantenimiento y conservación en dos años lo que antes se dedicaba en uno. El año siguiente, 2014, se dedicó a mantenimiento y conservación un 65 % menos que en 2013 y en 2015 se mantiene la misma tendencia. Este año, por poner solo un ejemplo, no hay partida alguna para mejorar la seguridad con nuevos pasos a nivel. El señor Llamazares hacía referencia en su intervención a la problemática singular de FEVE, a aspectos de funcionamiento, pero sobre todo a aspectos de seguridad, por ser básicamente un ferrocarril en zonas rurales, que no solo afecta a carreteras de ámbito nacional, autonómico y local, sino también a caminos rurales con una gran densidad de tráfico. Pues bien, no se puede acometer ninguna mejora en seguridad.

Por último, les indicaré un dato llamativo. Ya no se trata solo de la drástica reducción de presupuestos para el ferrocarril de cercanías en Asturias, sino que el nivel de ejecución es escandaloso. ¿Qué cantidad de su presupuesto —el único dato que logramos que nos diera el ministerio— había ejecutado Renfe-Operadora, en los nueve primeros meses del año 2013? El 0,97 %; ni siquiera llegó al 1 %, señorías.

Con el Gobierno Rajoy hay muy malas noticias para los ferrocarriles asturianos de cercanías y la red tradicional que pueden empezar a afectar a cuestiones muy graves, como la seguridad. Por esas razones solicitamos que se admita esta enmienda que propone que se aumente drásticamente la inversión para mantenimiento y conservación de nuestros ferrocarriles.

El señor **PRESIDENTE**: Para defender la enmienda del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra la diputada la señora Rodríguez Maniega.

La señora **RODRÍGUEZ MANIEGA**: Señor Llamazares, en la actualidad, Renfe ya está negociando con el Consorcio de Transportes de Asturias el convenio que deberá regular las condiciones de aceptación, tanto para los servicios de Renfe de cercanías como para los de la antigua FEVE. Como su señoría sabrá, la última reunión se celebró en febrero pasado, hace menos de un mes. No obstante, en la actualidad, tanto FEVE como Renfe admiten los títulos de transporte del consorcio, y se lo aseguro no solo en calidad de diputada del Grupo Parlamentario Popular, sino de usuaria. Esta es la tarjeta. Permítanme que recomiende Renfe, la antigua FEVE y los transportes en autobús por la calidad del servicio y especialmente por la profesionalidad de sus trabajadores. Para los usuarios la oferta es amplia, y de hecho lo reconoce usted en su proposición no de ley, y recomendable para el bolsillo: bonos de diez viajes, bonos mensuales ilimitados, bonos universitarios, pero no solamente del Consorcio de Transportes de Asturias, sino también de Renfe, que oferta varios títulos propios para los clientes que así lo prefieran, como el bonotren; también hay abonos mensuales tanto para Renfe como para la antigua FEVE.

En cuanto al segundo punto, señoría, no es competencia de Renfe el establecimiento de nuevos servicios de cercanías. Al estar declarados servicio público se prestan por encargo de la Administración General del Estado a través del correspondiente contrato. No existe, pues, un servicio directo. ¿Pero en qué área metropolitana, como la de Asturias, no es preciso realizar algún trasbordo? Gobernar es priorizar y se priorizan las actuaciones según los recursos disponibles.

Podría estar de acuerdo con algunas de las apreciaciones que hace el señor Llamazares en su proposición no de ley. Es realmente necesario modernizar las líneas ferroviarias asturianas. La ministra, doña Ana Pastor, ha definido en sus intervenciones en sede parlamentaria como se encontró Renfe y FEVE, y le aseguro que coincide bastante con usted. En estos años se ha considerado prioritario dedicar los recursos disponibles a pagar todas las facturas que se debían, a hacer frente a una deuda importante, deuda que al señor Trevín se le ha olvidado adjuntar en sus esquemas —sería interesante que algún día nos dijera aquí la deuda que nos dejaron—, y simultanearlo —vamos a decirlo así— con el marrón heredado del anterior Gobierno, y a la vez con la modernización del sistema. Así, en el año 2014, por ejemplo, se modernizaron diez puntos de la línea Trubia-Collanzo y para 2015 están previstas actuaciones en todas las líneas, Ferrol-Pravia; Gijón-Laviana; Oviedo-Santander; Pravia-Gijón; Trubia-Collanzo y Trubia-Pravia, por un importe que asciende a 9.886.100 euros.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 770

24 de marzo de 2015

Pág. 12

Compartimos con el señor Llamazares la necesidad de actuar. Ojalá la gestión del Gobierno anterior hubiera ido en la misma línea. A modo de ejemplo sirva recordar los más de 62 millones de euros que destinó el anterior Gobierno socialista a comprar unos trenes-tranvía para que circularan por Avilés. Lamentablemente, Avilés no tiene vías para tranvías, con lo cual esos trenes acabaron amontonados y hubo que buscarles otro destino. Como se dice, se empezó la casa por el tejado. Hay trenes para vías que no existen y también está el asunto turbio —vamos a dejarlo solamente en turbio— de las oficinas del Transcantábrico. Recordarán sus señorías —si no se lo recuerdo yo— que siendo ministro el socialista José Blanco FEVE pagó por unas oficinas en Oviedo un millón de euros más que la tasación oficial. La situación de FEVE era catastrófica, con una deuda acumulada de 530 millones de euros y alrededor de 150 millones de pérdidas anuales. No sé, insisto, si todos estos datos se merecen un gráfico de los compañeros socialistas, pero sería interesante que algún día lo presentaran, porque eso forma parte de la realidad y de la historia más cercana. Mala no, pésima gestión socialista que pagamos los contribuyentes y los asturianos, no solamente porque pusimos dinero, sino porque ni se invirtieron ni se modernizaron ni se ampliaron las líneas.

Con el fin de llegar a un acuerdo sobre esta proposición no de ley, hemos presentado una enmienda que pido al señor Llamazares que estudie con interés. El Grupo Parlamentario Popular continúa trabajando para que se racionalicen las comunicaciones asturianas de acuerdo con la planificación establecida en el Pitvi, no solamente en materia de cercanías, sino también con el proyecto más ambicioso, que es la llegada del AVE —voy acabando— a Avilés y a Gijón desde Pola de Lena, cuyo estudio, anunciado por la ministra doña Ana Pastor, esperamos conocer en breve.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Llamazares para manifestar su posición sobre las enmiendas.

El señor **LLAMAZARES TRIGO**: No es que no quiera, es que no puedo aceptar las enmiendas porque la iniciativa es la del Parlamento asturiano. Es lo de la rosa de Juan Ramón Jiménez: No le toques ya más.

— **RELATIVA A AMPLIAR A VEINTICUATRO HORAS EL HORARIO DE OPERACIONES DEL AEROPUERTO DE REUS, LA CONVERSIÓN EN TERMINAL DE CARGA LOGÍSTICA Y A IMPULSAR Y A AUTORIZAR LA CONSTRUCCIÓN DE UN PUESTO DE INSPECCIÓN FRONTERIZA DE LA UNIÓN EUROPEA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/003482).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a debatir la iniciativa que figura en el orden del día en tercer lugar, relativa a ampliar a veinticuatro horas el horario de operaciones del aeropuerto de Reus, la conversión en terminal de carga logística y a impulsar y a autorizar la construcción de un puesto de inspección fronteriza de la Unión Europea. Es una iniciativa del Grupo Parlamentario Socialista.

Para su defensa, tiene la palabra el señor Vallès.

El señor **VALLÈS VIVES**: Hoy traemos a la consideración de esta Comisión una iniciativa que creo que tiene un enorme calado y un gran impacto económico. En caso de ser aprobada, esta iniciativa conllevaría crecimiento, dinamización económica, desarrollo y creación de empleo. Así lo creemos y por eso la planteamos.

Señorías, el aeropuerto de Reus es una infraestructura de primera magnitud, una magnífica instalación que es capaz de gestionar un tráfico de hasta cuatro millones de pasajeros al año; es un aeropuerto ubicado en un emplazamiento extraordinario, en medio de un enclave logístico y estratégico impresionante, a 10 kilómetros del puerto de Tarragona, pegado a la autopista AP-7 que conecta la Junquera, la frontera francesa con Algeciras, al lado de la N-340, que es una de las carreteras más transitadas de todo el Estado y de la A-27 que conecta Tarragona con el interior de Cataluña y el norte de España. Está ubicado también en una conurbación metropolitana que engloba a más de 800.000 personas, población que aumenta considerablemente durante el verano debido a su capacidad turística y a su dinamismo comercial e industrial. Tiene también en perspectiva un potencial enorme de pasajeros; eventos tan importantes como los Juegos del Mediterráneo, a celebrar en Tarragona en 2017, o la construcción de Ferrari Land, el segundo parque temático de Ferrari en el mundo, abren unas enormes perspectivas desde el punto de vista de las dinamización turística.

Señorías, tenemos la infraestructura, la ubicación, el potencial y ahora necesitamos la complicidad política e institucional suficiente para que este aeropuerto pueda desplegar todas sus potencialidades. Lo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 770

24 de marzo de 2015

Pág. 13

cierto es que en los últimos años el tráfico de pasajeros ha caído a la mitad, al cierre de 2014 había pasado de 1.800.000 a apenas 800.000. Se trata, pues, de que el aeropuerto de Reus pueda ser más atractivo y, en consecuencia, más competitivo y no al revés; no se trata de que primero lleguen los vuelos y de que después se hagan las acciones, sino que en este caso tiene que ser a la inversa: primero se toman las decisiones para ser más atractivos y más competitivos y después se conocen los horarios operativos y la disponibilidad con antelación, porque los *slots* precisamente se negocian meses antes, incluso un año antes de que sean efectivos. Así es como se toman las decisiones desde el punto de vista aeronáutico. Se trata de tomar medidas para ampliar el horario operativo del aeropuerto de Reus a veinticuatro horas, de diversificar la oferta y convertirlo en una terminal de carga logística compatible con la actividad comercial de pasajeros y también de autorizar la instalación de un punto de inspección fronteriza de la Unión Europea que permita el tráfico de mercancías agrícolas y también de origen animal. Creemos que todo esto va a favorecer la creación de sinergias entre el sector productivo, industrial y turístico de toda una zona, de todo el territorio del sur de Cataluña y mucho más allá.

Señorías, estamos convencidos de que con una inversión mínima podríamos tener un gran retorno económico. No se trata de construir un aeropuerto, porque ya lo tenemos y es magnífico, sino de hacerlo funcionar, de darle las herramientas para que pueda desplegar todas sus potencialidades. Les pido que analicen esta iniciativa con atención, con detenimiento y que entre todos apoyemos y activemos esta gran infraestructura, que estamos convencidos de que va a ser el detonante de la reactivación económica y de la creación de ocupación en un área que lo merece y que es capaz de asumirla y de promoverla.

El señor **PRESIDENTE**: Para exponer la posición del Grupo de Convergència i Unió, tiene la palabra el señor Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH**: El aeropuerto de Reus tiene una infraestructura capaz para dar respuesta a un crecimiento mayor, a un impulso económico mayor. La infraestructura existe y la zona es de primera categoría. Cuando analizamos qué aeropuertos se pueden potenciar, vemos que desde un punto de vista logístico Reus ya tiene la infraestructura para recibir más pasajeros de los que tiene ahora. Creemos que son buenas todas las medidas que vayan en la dirección de potenciar ese aeropuerto, de darle mayores prestaciones, de aumentar a esas veinticuatro horas, de darle ese carácter logístico y de punto de inspecciones veterinarias, así como de que pueda cubrir mejor lo que su propia capacidad y su infraestructura permiten. Convergència i Unió va a votar a favor de esta proposición no de ley. No entenderíamos que algún grupo votara en contra, porque no se puede decir no a una proposición no de ley que, sin plazo alguno, fija unos objetivos que serían un punto de encuentro entre todas las fuerzas políticas y también con el tejido social y económico de Reus, del Camp de Tarragona y de toda una zona, la Costa Dorada, que merece tener ese aeropuerto con mayor capacidad que tanto anhelamos.

Queremos recordar algunos esfuerzos que ya se están realizando. Actualmente, la mesa estratégica del aeropuerto de Reus, en la que están representadas la Generalitat de Catalunya, la Diputación de Tarragona, los ayuntamientos de Reus, de Tarragona, de Cambrils o de Salou, está aportando dinero y acciones para que el aeropuerto no esté cerrado en la temporada de invierno y han hecho campañas para captar un mayor número de vuelos. Tenemos que ser un poco críticos, porque a veces la Unión Europea nos ha puesto piedras en el camino. Quiero recordar que siendo comisario de Transportes Joaquín Almunia se presentaron una serie de denuncias contra ayudas que daba la Generalitat o la Diputación de Tarragona a través de convenios y acuerdos comerciales, de márketing con determinadas compañías aéreas para captar más vuelos hacia la zona de Reus. Lamentablemente esas denuncias se tramitaron con mucha celeridad. De todas formas, sigue siendo un anhelo compartido —y celebramos que hoy se presente esta PNL— potenciar el aeropuerto de Reus, que es un enclave estratégico en el ámbito de los transportes. Recuerdo que en una reciente visita a una central nuclear realizada con el propio presidente, don Celso Delgado, que conoce bien la zona del Camp de Tarragona, del aeropuerto de Reus, de Reus, de la Costa Dorada, comentábamos la complejidad y la realidad de las infraestructuras que conviven en esa zona: el puerto de Tarragona, un parque temático como Port Aventura, toda la zona de la Costa Dorada, y actuaciones como Ferrari Land, que ya están dando sus primeros pasos, todo ello junto con la autovía A-7, más la AP-7, más la línea de alta velocidad que va desde la estación de Camp de Tarragona, situada entre las localidades de Perafort y Secuita, hasta Madrid. El aeropuerto de Reus está inserto en medio del corredor del Mediterráneo.

Pensamos que esta zona debe potenciarse más y por ello apelamos al voto favorable del grupo mayoritario, que es el que hoy tiene la llave para que se pueda aprobar esta proposición no de ley.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 770

24 de marzo de 2015

Pág. 14

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

La señora **VERAY CAMA**: Tener la llave es una virtud del grupo mayoritario en todas las Comisiones, señor Jané, no solo hoy. Usted ha apelado a esto, pero antes de empezar esta Comisión le he trasladado la postura de mi partido, que no va a cambiar a no ser que ustedes, señor Vallès y señor Jané, quieran que lleguemos a un texto transaccionado en relación a eso que nos une, que es potenciar el aeropuerto de Reus y crear y compartir que es una infraestructura clave para el desarrollo económico y social de Reus y de la provincia de Tarragona, tal como dice la proposición no de ley. Pero esas palabras se contradicen con lo que luego pide textualmente esta PNL que estamos debatiendo, porque se dice que el aeropuerto está construido y que es maravilloso, pero en el punto 2 de su proposición solicitan que se amplíe. Estamos de acuerdo con ustedes en potenciar el aeropuerto de Reus y en considerar que es una infraestructura clave, pero no en lo que nos piden hoy, que es ampliar el aeropuerto de Reus, pasarlo a las veinticuatro horas y construir el punto de inspección fronteriza.

Empezaré haciendo unas consideraciones generales y luego analizaré los puntos de su proposición. Para potenciar el aeropuerto de Reus hay que hacerlo viable económicamente y en estos momentos es —también lo era antes— deficitario. El trabajo del Ministerio de Fomento a lo largo de estos tres años ha sido asegurar su viabilidad y su sostenibilidad económica, porque sin eso es imposible que el aeropuerto de Reus se pueda potenciar o que pueda seguir adelante. ¿Por qué es deficitario? Por lo mismo que bajó el número de pasajeros en el aeropuerto de Girona —es una realidad que conozco muy bien—, porque hace años, cuando el Partido Socialista gobernaba España, se tomó una decisión que perjudicó muchísimo a los dos aeropuertos pequeños de Cataluña, al de Reus y al de Girona, que fue permitir a Ryan Air que estableciera su base en el aeropuerto de El Prat, dejándolos totalmente desprotegidos, puesto que perdieron esta compañía que era vital para el aeropuerto. Por tanto, las decisiones tomadas cuando ustedes gobernaban, señor Vallès, son las que han perjudicado realmente al aeropuerto de Reus y por lo que ha bajado tanto el número de pasajeros, como usted indica en su proposición no de ley, que es lo que lo ha llevado a ser deficitario, aunque con las medidas tomadas por el Gobierno del Partido Popular y por el Ministerio de Fomento en el año 2013 hemos conseguido reducir este déficit un 30 % en relación al del año 2012.

Ustedes hablan de que hay que hacerlo más competitivo, y es verdad. También en esta cuestión han adoptado medidas el Gobierno y el Ministerio de Fomento, como son hacer bonificaciones a pasajeros en conexión, una reducción del 35 %, reducción del 75 % en la tarifa de pasajero para viajeros adicionales en nueva ruta y reducción del 100 % en la tarifa de pasajero en las rutas a nuevos destinos. Además, a nivel general, para todos los aeropuertos de interés general de España, se han congelado las tasas hasta el año 2025. Esto es tomar decisiones y adoptar medidas para mejorar la competitividad de los aeropuertos españoles, entre ellos el de Reus.

En relación con el PIF le diré que antes de construir un PIF en un aeropuerto se tiene que tener muy claro. Ustedes no hablan de ningún estudio económico. Le diré que en el aeropuerto de Girona en el año 2009 se produce la apertura del PIF, que era una gran reivindicación, y en el año 2012 se cierra, porque aunque había estudios económicos que decían que sería bueno resultó un fracaso. En estos momentos la carga que pasa por el aeropuerto de Reus no llega a la que tenía el aeropuerto de Girona que, repito, se ha tenido que cerrar.

Si quieren, podemos llegar a un acuerdo. Transaccionemos un texto pidiendo actualizar los estudios que nos den datos para ver en qué medida se tiene que adecuar el aeropuerto de Reus a temas concretos, pero no pidan ampliar, abrir veinticuatro horas y crear un PIF si no están convencidos de que realmente esto es lo que se tiene que hacer, porque si no al final se tira el dinero y creo que actualmente lo que hay que hacer es optimizar recursos.

— RELATIVA LA IMPLANTACIÓN DE MEDIDAS PARA MEJORAR LA INFRAESTRUCTURA Y EL SERVICIO DE RENFE EN LA LOCALIDAD DE BEASAIN, EN GIPUZKOA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV). (Número de expediente 161/003541).

El señor **PRESIDENTE**: Ahora deberíamos pasar al debate de la proposición presentada por el Grupo de Convergència i Unió, pero el señor Macias se incorporará cuando termine su compromiso en la Comisión de Seguridad Vial. Por tanto, debatiremos el punto quinto del orden del día, proposición no de ley relativa a la implantación de medidas para mejorar la infraestructura y el servicio de Renfe en la localidad de Beasain, en Gipuzkoa. Esta iniciativa ha sido presentada por el Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV).

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 770

24 de marzo de 2015

Pág. 15

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

La señora **SÁNCHEZ ROBLES**: Creo que esta iniciativa es sencilla y meridianamente clara. Comentaré, para quienes no conocen Euskadi, que Beasain es una localidad de Gipuzkoa que cuenta con 14.000 habitantes y que por su peculiar situación geográfica, es cabecera de comarca, es una zona profundamente industrializada —conocerán CAF, cuya sede está allí—, y tiene, además, una gran importancia en las comunicaciones de esta zona con el resto del Estado y, por supuesto, de los territorios vascos. Puede accederse a la localidad por la línea férrea Madrid-Irún-París, o por la N-1, Madrid-Irún —comprenderán que el tráfico es enorme—, aparte de por la GI-632, Beasain-Durango y por la GI-131, Beasain-Etxarri Aranaz, que conecta con Navarra.

Hace ya tiempo que el Ayuntamiento de Beasain, ante las reiteradas quejas de los vecinos, comprobó, a través de un estudio de evaluación del impacto sonoro, los altísimos índices de contaminación acústica que generan dichas infraestructuras. Si nos centramos en la infraestructura ferroviaria, tengo que decirles que, además de la ya mencionada problemática del ruido a la que me he referido, ocasiona inconvenientes a los habitantes Beasain y de la comarca. Como les decía, Beasain es cabecera de comarca, lo que hace que la infraestructura gestionada por Renfe tenga una trascendencia relevante, puesto que son muchísimos los usuarios de la misma. ¿Qué ocurre? Que la accesibilidad y la iluminación en esta estación, los andenes, en el paso inferior y en las escaleras de acceso a dicho paso no es la adecuada y genera incluso problemas de seguridad, más allá de los de accesibilidad. La iniciativa es sencilla. Entendemos que es urgente acometer una serie de mejoras para tratar de paliar los perjuicios que estas circunstancias ocasionan a los usuarios.

Yendo ya a la parte dispositiva, les diré que lo que solicitamos en ella es estudiar el impacto del ruido ambiental que genera al paso de la línea de ferrocarriles por este municipio y, además, mejorar la accesibilidad y la iluminación en los andenes, en las escaleras de acceso al paso inferior e iluminación.

Sería deseable, dado el importantísimo número de usuarios que tiene esta línea, aumentar también la frecuencia de trenes para tratar de potenciar el transporte ferroviario, que creo que es fundamental, porque este grupo siempre ha dicho que el tren es el futuro y probablemente el modo de transporte más sostenible, por lo que es absolutamente necesario que prestemos un servicio de calidad.

Dicho esto, tengo que recordar que si los sucesivos Gobiernos de España no se hubieran negado a formalizar la transferencia de ferrocarriles que prestan servicios de cercanías, según las previsiones contenidas en el artículo 10.32 del Estatuto de Gernika, no estaríamos en esta situación. Es algo que tengo meridianamente claro. Pero llegados a este punto quiero valorar positivamente la disposición del Ministerio de Fomento, trasladada en la pasada Comisión a esta diputada por el secretario de Estado de Infraestructuras, don Manuel Niño, para conformar ya los equipos de trabajo que permitan concretar los términos de la mencionada transferencia para su traslado a la Comisión mixta de transferencias, dependiente del Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas. En cualquier caso, también quiero recordar su compromiso para que tanto las infraestructuras como el servicio de cercanías, que se presta en Euskadi a través de la sociedad Renfe, sea permanentemente mejorado y goce de elevados estándares de calidad. *De facto*, en la pasada Comisión el secretario de Estado defendía en su discurso una máxima que yo también puedo compartir mientras se produce esa transferencia, y es que lo importante no es quien lo haga, sino que se haga. Eso es precisamente lo que pretendemos con esta iniciativa: que se haga y que el ministerio cumpla con ese compromiso de mejora manifestado ante todos nosotros.

Paso a comentar, señor presidente, la posición de este grupo en relación con las dos enmiendas presentadas a esta iniciativa. La primera de ellas es la formulada por el Grupo Socialista, que lleva la firma del diputado Elorza. Al diputado Elorza, con todo el cariño que tengo, porque sabe que le aprecio, le tengo que decir dos cosas. La verdad es que siempre tiene que ir por elevación. No he conseguido debatir una sola iniciativa en esta Comisión, aunque haya votado favorablemente alguna de ellas, sin que ponga un pero. En este caso es una enmienda de adición que es especialmente rasposa, en la medida en que la estación de Legazpia está incluida ya en el Plan de estaciones del ministerio 2015-2016. Afortunadamente para ellos tienen un cupo muy superior al que tiene este grupo parlamentario. Han tenido tres años y pico para poder formular una iniciativa de este carácter. Estando absolutamente de acuerdo, como les decía me ha sido trasladado por el secretario de Estado en una reunión que mantuve con él que esta estación está incluida en el Plan de estaciones 2015-2016. Se van a registrar también las frecuencias. Es verdad que es una estación que probablemente tenga mayores dificultades todavía o presente mayores

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 770

24 de marzo de 2015

Pág. 16

deficiencias que la de Beasain. En cualquier caso, la enmienda no procede, porque de facto está ya incluida, aún cuando consideramos que es extraordinariamente importante esta cuestión.

En cuanto a la enmienda formulada por el Grupo Parlamentario Popular, la verdad es que nos sabe a poco, porque al final diría que es un brindis al sol. Estaría dispuesta a aceptarla si el grupo parlamentario que ostenta la mayoría pudiera matizar un poquito más sobre plazos. Comprendo —y este grupo lo sabe— que hay un Plan de estaciones elaborado para el 2015-2016, que la dotación presupuestaria es la que hay y, salvo modificaciones, seguramente hay otras prioridades que están establecidas. Pediría que se concretara y que la estación de Beasain se fuera incluyendo y priorizándose en el siguiente plan de estaciones.

El señor **PRESIDENTE**: Es el turno del Grupo Parlamentario Socialista, para defender su enmienda tiene la palabra don Odón Elorza.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: Empezaré por el final, aprovechando que el tren pasa por Beasain y por Zumárraga y por Legazpi para plantear una enmienda de adición que no es contradictoria ni inútil con respecto a la intervención que ha tenido la señora diputada del PNV. Era cuestión de aprovechar la oportunidad que se está debatiendo de los servicios de cercanías Renfe en esa zona del territorio gipuzkoano, en la zona del Goierri, para poner de relieve que uno de los problemas importantes, aparte de mejorar en los términos que ha señalado la diputada la estación de Beasain, realmente reside en la mejora de las frecuencias y para que ello tenga un efecto positivo sobre una localidad próxima, después de Beasain, Zumárraga y luego Legazpi, a los 10.000 habitantes, conllevaría la modificación de lo que actualmente es un apeadero en Legazpi en una estación y básicamente en la creación de una tercera vía que permita la estancia o la parada de los trenes de cercanía de Renfe que en la actualidad los insuficientes trenes de cercanía que llegan a Legazpi mueren, paran, esperan en Brinkola y están en situación un tanto absurda y perjudicial para un servicio público como es el de Renfe y se podría solucionar interviniendo —cosa que no está prevista—, porque no se trata de hacer arreglos en los andenes ni en la accesibilidad ni en crear una plaza de aparcamiento para las personas con minusvalía, como ha planteado y ha vendido en los periódicos locales de la zona de Legazpi el PNV, adelantándose a esto que estamos planteando. Por tanto, la problemática de fondo, lo que realmente resolvería el problema a los habitantes de Legazpi es la creación de esa tercera vía en un apeadero de Legazpi convirtiéndolo en estación, además de desarrollar y aplicar esas mejoras que están previstas hace tiempo en el Plan de mejora de los apeaderos y estaciones de Renfe en el territorio de Gipuzkoa. La enmienda de adición tiene pleno sentido, es algo que la ciudadanía de Legazpi viene reivindicando para hacer posible ese incremento de frecuencias, para que pare ahí el tren que ahora muere en Zumárraga, porque aquí sí hay tercera vía de parada, de estancia, de espera y esto no llega a los 10.000 habitantes de Legazpi. Defendemos esa necesidad y lo hacemos porque el Plan de movilidad de Legazpi, de esta localidad gipuzcoana, tiene como elemento clave, como eje de esa mejora de la movilidad de la ciudadanía de aquel municipio este incremento de frecuencias.

Por último, en respuesta a una pregunta que ha hecho la señora diputada del PNV quiero decirle que está bien que se reivindiquen aquí, nosotros los primeros, los socialistas, la mejora de los servicios de cercanías de Renfe. Pero soy testigo directo durante años de lo que nos ha costado a algunos alcaldes en Gipuzkoa que el servicio de cercanías del Gobierno vasco, del llamado topo, llegara de una vez con estaciones inexistentes cuando el topo pasaba por debajo de esos barrios como el de Intxaurreondo o como ahora el de Altza, porque la reivindicación de perfeccionar el sistema de cercanías y la creación de nuevas estaciones de nueva vía en barrios populosos de 30.000 personas o de 15.000 en el caso de Intxaurreondo nos costó Dios y ayuda que el Gobierno vasco del PNV lo aceptara aún reclamándolo numerosas veces el Ayuntamiento de San Sebastián. Está bien que a Renfe se le reclamen mejora de servicios de cercanías, pero sería bueno hacer una cierta reflexión y autocrítica porque las mejoras de cercanías de los servicios que son gestionados directamente por el Gobierno vasco muchas veces dejan muchísimo que desear.

El señor **PRESIDENTE**: Para defender la enmienda por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el diputado don Guillermo Collarte.

El señor **COLLARTE RODRÍGUEZ**: Quiero pedirle disculpas a mi compañera diputada, porque pensé que había un punto más en el orden del día. Mis disculpas. Voy a empezar por la intervención del señor Elorza, me parece fenomenal que nos exija tanto al PNV como al Grupo Popular que hagamos las cosas

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 770

24 de marzo de 2015

Pág. 17

que no hemos hecho y me pregunto por qué ellos no hicieron algo. Toda la responsabilidad es del PP y del PNV y parece que los señores del PSOE acaban de aterrizar. Es verdad que, tal como le he dicho a mi compañera Isabel, el apeadero de Legazpi tiene previstas unas mejoras. Aprovechando que el Pisuerga pasa por Valladolid se pretende que se hagan actuaciones de mayor alcance. Como todo es manifiestamente mejorable, me parece muy bien que se plantee, pero tiene muy poco que ver con lo que estamos formulando en este momento.

En cuanto a la proposición no de ley que plantea el Grupo Parlamentario Vasco, quiero señalar tres aspectos. El primero, en relación con el ruido es verdad que en este momento no hay estudios que garanticen ese tema. En la legislación sobre el ruido, la Ley 37/2003 y los reales decretos 1513/2005, de 16 de diciembre, y 1367/2007, de 19 de octubre, contemplan y desarrollan la elaboración en dos fases de los mapas estratégicos de ruido y los planes de acción de los grandes ejes ferroviarios, que son aquellos que superan los 30.000 trenes al año. Adif elabora estos documentos por encomienda de la Delegación General de Ferrocarril del Ministerio de Fomento, que es la que debe de efectuar su aprobación formal. En la primera fase se incluyeron los tramos con circulación anual superiores a los 60.000 trenes-año y en la segunda fase, se encuentra en fase de adjudicación, se incorporarán el resto de los grandes ejes ferroviarios. De manera que el tramo de red convencional Zumárraga-Tolosa, que atraviesa el municipio de Beasain, supera las 30.000 circulaciones anuales, por lo que está previsto incluir en esta segunda fase de los trabajos, donde se evaluará la situación acústica existente y se identificarán en su caso aquellas áreas donde se superen los objetivos de calidad acústica para las que serán necesario establecer las acciones prioritarias para alcanzarlos. Una vez completado este trabajo, si se identifica una superación de los objetivos de calidad establecidos en la normativa vigente, se procederá al desarrollo de las oportunas medidas correctoras en función de las disponibilidades presupuestarias aprobadas por el Parlamento en las leyes de Presupuestos Generales del Estado.

En cuanto al segundo punto, el Plan de cercanías de estaciones de Renfe contempla prácticamente la ejecución de las obras que reclama mi compañera diputada. Está previsto que estas obras se inicien en el último trimestre del 2015 y con un presupuesto inicial de 825.000 euros. Por último, en referencia al tercer punto, en primer lugar, los servicios de cercanías se encuentran declarados sujetos a obligaciones de servicio público y son presentados por Renfe-Operadora por encargo de las administraciones competentes en cada caso. Por tanto, Renfe-Operadora no tiene competencia para implantar nuevos servicios ni para modificar la oferta. Cualquier posible incremento ha de tener asegurada la sostenibilidad y el incremento económico. Por otro lado, como bien sabe, en el año 2011, la localidad de Beasain contaba con 70 servicios diarios de cercanías, en el año 2012 se incrementó en un 11,4 % pasando a prestarse 78 servicios diarios.

En cuanto a la presentación de la enmienda de modificación que han planteado, me parece correcto y vamos a aceptarla y quedará redactada tal cual figuraba en nuestra enmienda de modificación añadiéndole que se va a priorizar en el próximo plan de estaciones.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Sánchez Robles, para posicionarse sobre las enmiendas.

La señora **SÁNCHEZ ROBLES**: Supongo que el Grupo Popular no aceptaría la enmienda de adición. Señor Elorza, estando totalmente de acuerdo con lo que ha expuesto, que no es lo que dice literalmente su enmienda. Ha desarrollado más ampliamente cuál era la iniciativa. En realidad la enmienda tiene cuatro líneas y media y es complicado entrever lo que solicitaba, estaría de acuerdo. También es verdad que el objeto de nuestra iniciativa era Beasain, seguiremos insistiendo en Legazpi. En cualquier caso, señor Elorza, me encanta que aproveche, con esa habilidad natural que tiene al micrófono, la oportunidad que le dan las Cámaras para criticar la gestión del Gobierno vasco, pero creo que este no es el foro. Estamos en el Parlamento español, estamos hablando de competencias del Estado. Le sugeriría que hable con sus parlamentarios del Parlamento vasco.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Sánchez.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: Señor presidente, tendré derecho a réplica.

La señora **SÁNCHEZ ROBLES**: Y denuncie allí lo que tenga que denunciar.

El señor **PRESIDENTE**: El turno era simplemente para posicionarse.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 770

24 de marzo de 2015

Pág. 18

La señora **SÁNCHEZ ROBLES**: Lo lamento.

El señor **PRESIDENTE**: No hay más que debatir. **(El señor Elorza González pide la palabra)**. Le doy diez segundos y cerramos la polémica.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: Me reitero en que el Gobierno vasco está incumpliendo desde hace tiempo compromisos de mejorar los servicios de cercanías que gestiona directamente y los apeadores de Intxaurren y de Altza. El lehendakari se sacaba la foto en las obras de Altza, siempre han sido negadas esas peticiones durante muchísimos años. **(La señora Sánchez Robles: Al Parlamento vasco)**. Por tanto, es una incoherencia que en este foro y en cualquiera tengo que denunciar. **(La señora Sánchez Robles pide la palabra)**.

El señor **PRESIDENTE**: Le doy dos segundos y terminamos.

La señora **SÁNCHEZ ROBLES**: Efectivamente, se contradice. Ayer ha dicho que se sacó la foto el lehendakari, entonces estamos haciendo o no, porque llevamos veinticinco años trabajando.

El señor **PRESIDENTE**: Hemos terminado el debate. Me pasan una noticia preocupante. Parece ser que un avión procedente de Barcelona se estrelló en los Alpes franceses. Es una información de WhatsApp. Ya veremos qué es lo que hay detrás de esto. Vamos a continuar.

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A ESTIMULAR EL CRECIMIENTO DE LA ECONOMÍA Y SINGULARMENTE EL SECTOR DE TRANSPORTE Y A LA INCLUSIÓN DEL CORREDOR FERROVIARIO DE ANCHO INTERNACIONAL PALENCIA-GIJÓN ENTRE LOS PROYECTOS SUSCEPTIBLES DE COFINANCIACIÓN EUROPEA CON CARGO A LOS FONDOS CONOCIDOS COMO «JUNCKER». PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/003548).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al siguiente punto del orden del día, que es la iniciativa que va en el punto 6, es una proposición no de ley por la que se insta al Gobierno a estimular el crecimiento de la economía y singularmente el sector de transporte y a la inclusión del corredor ferroviario de ancho internacional Palencia-Gijón, entre los proyectos susceptibles de cofinanciación europea con cargo a los fondos conocidos como Juncker. Es una iniciativa del Grupo Parlamentario Mixto y la va a defender el diputado del Foro Asturias, don Enrique Álvarez Sostres.

El señor **ÁLVAREZ SOSTRES**: Esta proposición no de ley trata de la fusión del corredor ferroviario Palencia-Gijón de los planes de financiación europeas cubiertos por el denominado Plan Juncker. Esta es una iniciativa que presento aquí, pero ya la he presentado en el pasado debate sobre el estado de la Nación, como esencial tanto para Asturias como para el resto de las comunidades del norte y del noroeste de España. Se han producido algunas novedades financieras que han modificado o completado las argumentaciones del debate sobre el estado de la Nación. Este plan cuyo nombre real es Fondo europeo de inversiones estratégicas y por utilizar fuentes sindicales representa, según el estudio de UGT al respecto, impulsar la creación de empleo, mejorar la competitividad de Europa e impulsar las infraestructuras. Es obligatoria la cofinanciación y el efecto multiplicador del fondo se estima una relación de 1 a 15 sobre la economía real. El señor presidente del Gobierno, señor Rajoy, indicó —y consta en el «Diario de Sesiones»— que este plan era vivo dinámico y que estaba fuera de toda duda la alta velocidad para Asturias, es decir, el tramo León-Gijón. Si esto es así yo me pregunto: ¿Qué problema puede plantear que el corredor que ya parcialmente tiene alta velocidad desde Palencia hasta León, como ha puesto de manifiesto la compañera del Grupo Popular en su intervención en este momento, pueda ser financiado con cargo a estos fondos europeos en el resto, es decir, con cargo al Plan Juncker. ¿Qué problema puede haber? Actualmente —y esta es la novedad que aludía—, me impulsa a plantearle que según comunicación del propio Gobierno, a través del señor de Guindos, España le dedica en principio a este Plan Juncker que, como he dicho, es de cofinanciación público-privado, público por parte de los Estados, 1.500 millones de euros de inyección, a través del ICO. Frente a 8.000 de Italia, de Alemania y de Francia. Lo único que falta por saber es la cuantía que van a absorber las entidades privadas y esto se debatió parcialmente en la cumbre pasada que mañana nos expondrá el presidente del Gobierno. Son muchos los asuntos en los que Asturias —y no me canso de decirlo— está marginada, pero hay uno que es evidente el aislamiento

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 770

24 de marzo de 2015

Pág. 19

territorial ferroviario es el ejemplo más palmario de esta marginación de Asturias con el resto España y de Asturias con el resto de Europa. Hace unas 4 o 5 semanas quedó de manifiesto en una reunión organizada por los sindicatos UGT y comisiones obreras, con la Federación de empresarios en Asturias, a la que asistieron diputados del Partido Popular, del PSOE, del Foro y de Izquierda Unida, que aquellos asuntos que afectaban a las infraestructuras resultaban capitales para Asturias. Se puso de manifiesto de manera unánime la importancia de las infraestructuras para la crisis económica y social de Asturias, de mi comunidad y de las comunidades vecinas. Por eso, yo presento que a la imperiosa necesidad de operativizar la variante de Pajares que no nos olvidemos que lleva 3.200 millones de euros de inversión se suma la resolución del problema de la autopista del mar entre Gijón y Nantes, corrigiendo la expulsión de este proyecto de los inicialmente remitidos, aunque la propia Comisión de Bruselas —lo repito, aunque la propia Comisión— lo estimaba como viable y necesario. Seis comunidades del noroeste Castilla-León, Asturias, Galicia, Cantabria, Navarra y País Vasco suscribieron en octubre del 2011 un protocolo para instar al Gobierno español a apoyar este corredor que terminaba la alta velocidad del norte, incluyéndolo en el corredor atlántico que está escrito en la red básica de transportes comunitarios. En la propuesta de resolución del debate de la Nación, el Grupo Parlamentario Popular me ofreció una transaccional, que no les voy a leer porque el portavoz del Partido Popular la conocerá, que apoyaba el proyecto, pero con cargo a fondos de financiación europeos pero Tent, no Juncker. Me pregunto: ¿Y eso por qué? Si los fondos de inversión europeo Tent son obsoletos, están para finalizar, porque no a los nuevos que son los propios del Plan Juncker. Es algo que trasladé a la vicepresidenta del Gobierno como inexplicable. El Gobierno español está dispuesto a meterlo dentro del plan de financiación, pero no del Plan Juncker, sino del plan que está obsoleto y prácticamente a terminar. Que alguien me lo explique sin retóricas y sin circunloquios. ¿Por qué no querer ese proyecto que en definitiva se trata de presentarlo a Bruselas, que lo eche para atrás, pero que el Gobierno español lo presente, no que lo apruebe en su financiación, sino que lo presente para que lo financie la Unión Europea, porque cumple los requisitos que a su vez en la transaccional venía determinado que el Gobierno español no obstaculizaría nada que cumpliera los requisitos para introducir en el Plan Juncker. Por otra parte, la pretensión de la Comisión Europea estaba clara, era conseguir, dar o asignar esa financiación dentro de ese plan en el capítulo de inversiones y de infraestructuras. Señorías, estamos ante una línea de financiación vital para Asturias, vital para las comunidades vecinas y vital para España y Dios sabe cuándo habrá otras posibilidades financieras de esta magnitud de 315.000 millones. Es cierto que para varias cosas y cuando se podrá dar una oportunidad de nuevo a todas estas comunidades. Ruego a todos sus señorías que apoyen esta iniciativa que, repito, solo se trata de que la presente Gobierno español en Bruselas y que en los términos en que está efectuada la proposición entiendo que puede ser perfectamente asumible. Hay una enmienda del Grupo Socialista, que ya le digo al señor Trevín que acepto sin más trámites.

El señor **PRESIDENTE**: Para defender la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista, damos la palabra al diputado don Antonio Trevín.

El señor **TREVÍN LOMBÁN**: Primero quiero agradecer al señor Sostres que me haya admitido la enmienda, que es una enmienda de adición, sería el punto 3 que dice: poner en funcionamiento en 2015 los servicios de AVE a través de la variante ferroviaria de Pajares. Como ví que le gustaba mucho a la compañera del Partido Popular mi esquema, se lo vuelvo a enseñar. Este es un problema de inversión. Como ven en los últimos diez años tenemos un desplome en el 12, 13, 14 y 15; desplome de inversión del Grupo Fomento en Asturias que ¿en qué se va a notar más? En aquella obra que exige mayor inversión, mayor presupuesto anual. Razón por la cual va a ritmo cansino. En vez de tener una variante ferroviaria para AVE, tenemos un tren burrero en lo que se refiere al ritmo de la obra en este momento. No hay mejor manera ni datos más incuestionables que cuanto se dedica en presupuesto año a año una obra para poder hacer comparaciones. Sé que el pérfido Zapatero era muy pérfido, pero en su época entre 2005 y 2011 le dedicó una media al año a la variante ferroviaria de Pajares de 367 millones de euros. Repito, 367 millones de euros. Entre el año 2012, 2013 y 2014 el presidente Rajoy con la ministra Ana Pastor que gracias a ellos en España empieza a amanecer, en esos tres años, fueron 367 millones de euros, exactamente lo mismo que antes dedicaba un año. Es decir que cuando en España empieza a amanecer se necesitan tres años para invertir lo que antes se invertía solo uno. Por eso la variante de Pajares va a ritmo de tren burrero. La ministra de Fomento aplicó a esta importante infraestructura de Asturias tres principios básicos: recortes, mentiras y cintas de video. Empezó recortando el presupuesto, se escudó detrás de supuestos problemas técnicos que son sencillamente mentiras y nos sacó una cinta de video

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 770

24 de marzo de 2015

Pág. 20

donde llovía mucho dentro de la variante hace dos años, pero la cinta era de hace seis años. No nos dijeron de cuándo era. Me acuerdo de un intento de un director de Televisión Española en Asturias que para demostrarnos que en época de del señor Aznar, del presidente del Gobierno, no tenía ninguna incidencia en Oviedo, sacó unas imágenes del día anterior de la calle Uría, para demostrar que efectivamente no había tenido incidencia. Esta es la aplicación del mismo principio. Se nos dice que no puede avanzar más, que no nos puede decir cuándo se va a abrir. Sí nos dijo alguien cuándo se iba a abrir. Lo dijo el presidente del Gobierno en el Pleno del Congreso. Se lo dijo en contestación a una pregunta del señor Sostres y le dijo que en el año 2014 —2014— estaría en funcionamiento, aunque eso sí tuerta. Pues ni tuerta ni vidente. El compromiso del señor Rajoy se ha incumplido ya. Ahora no nos quieren dar compromiso de cuando se va a poner en funcionamiento y por eso lo pedimos en este momento. En ese sentido sería bueno que los compañeros del Grupo Popular nos clarificaran alguna cuestión. Nos dicen la ministra ha anunciado el estudio de Pola de Lena, Avilés y Gijón, nos parece positivo. Pero qué van a hacer con León La Robla. Porque esto está anterior. Van a intentar hacer una chapuza de renovar la actual vía convencional o van a hacer una doble vía de ancho internacional como exige la normativa europea para que sea un AVE. ¿Cómo se va a cumplir la normativa de seguridad europea para túneles singulares tratando de abrir un solo túnel para la variante de Pajares? ¿Cómo se va a hacer ese cumplimiento? Sería muy de agradecer que nos explicaran estas cuestiones. Sobre todo que nos lo explicaran con alguna credibilidad, porque el recurso a las herencias cuando uno está ya acabando una legislatura empieza a ser un argumento flojo.

Acabo con esto, señor presidente. Hay dos problemas en este momento que hay que acometer respecto a la comunicación de Asturias con la alta velocidad con la meseta. La primera, la terminación y puesta en funcionamiento de la variante de pajares; la segunda, la resolución del Fondo de saco de León. Sobre estos dos temas discutíamos el 11 de marzo de 2014 en esta misma Comisión, hace un año y unos días. ¿Qué nos dijo el portavoz del Partido Popular primero sobre el Fondo de saco en León? Nos dijo: hemos propuesto una enmienda en el sentido de que eso se está estudiando y vamos a procurar que se estudie la solución alternativa, por ejemplo, que algún tren pueda pasar directamente. Alguna solución hay que encontrar, lo vamos a hacer. Calculo que en un plazo no superior a dos meses. Han oído bien: en un plazo no superior a dos meses. Estoy seguro de que el ministerio está trabajando en esta línea. Sigue trabajando, pero no hay solución. También nos dijo, por eso pedimos que lo ratifiquen ahora, dentro de un año en estas fechas usted y yo podremos venir en AVE desde Asturias a Madrid. Le repito, dentro de un año en estas fechas usted y yo podremos venir en AVE desde Asturias a Madrid utilizando uno de los túneles de la variante de Pajares. Como el portavoz del Grupo Popular y yo no pasemos en burro por los túneles no habrá forma de utilizarlos.

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

La señora **FERNÁNDEZ-AHUJA GARCÍA**: En nombre del Grupo Parlamentario Popular tomo la palabra para anunciar nuestro voto en contra a la proposición no de ley que, relativa a la exclusión de los fondos Juncker respecto al tramo del corredor ferroviario Palencia-Gijón, ha presentado Foro Asturias. Permítame con la mayor amabilidad posible, señor Álvarez Sostres, que le haga un par de puntualizaciones. En primer lugar, ustedes se arrojan en exclusiva la defensa de los intereses de Asturias: falso de toda falsedad. Ustedes al final representan a un reducido número de asturianos. Otros, sin embargo, representamos a bastante más y le puedo asegurar que a diario estamos siempre velando por los intereses de nuestra tierra, por los intereses de Asturias. Después, su discurso, aunque las circunstancias varíen de escenario, nunca cambia. Se visten en la bandera de la marginación, de la discriminación, para Asturias, del aislamiento territorial ferroviario. Da igual que hayamos abierto al tráfico ya la autovía del cantábrico, da igual que ya ella se anuncie la consolidación de la autovía de la Plata o da igual que podamos abrir al tráfico, lo cual es una ocasión histórica, la variante ferroviaria de Pajares. Ustedes siempre utilizan el mismo discurso el del menosprecio y la discriminación. Le voy a decir una cosa. Una cosa es predicar y otra dar trigo. Una cosa es hacer discursos y otra gobernar y cuando han tenido oportunidad de hacerlo en Asturias han sido incapaces de ello. Voy ya al fondo de la cuestión, al tema que nos ocupa, que no es otro que la exclusión del corredor ferroviario Palencia-Gijón del llamado Plan Juncker o Fondo europeo de inversiones estratégicas. Pero ¿qué es el Plan Juncker? El Plan Juncker no es ni más ni menos que un programa de inversiones europeo destinado a estimular la economía, la creación de empleo y, efectivamente, como usted ha dicho, a estimular la inversión privada con un efecto multiplicador hasta

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 770

24 de marzo de 2015

Pág. 21

llegar a 315.000 millones de euros. La Comisión Europea ha aportado 16.000 millones; el Banco Europeo de Inversiones, 5.000; España, 1.500 millones, a través del Instituto de Crédito Oficial; Alemania, Francia e Italia, 8.000 millones de euros, y todo ello, en cierto modo, para funcionar como un mecanismo de financiación, para cubrir la primera pérdida en los grandes proyectos estratégicos: una cuarta parte destinada a pequeñas y medianas empresas, unos 80.000 millones de euros, y el resto a proyectos en el sector digital, en el del transporte y en el energético, es decir, proyectos sostenibles, proyectos viables y atractivos en materia de infraestructuras. Le voy a decir una cosa, no hay cuotas nacionales en la asignación de proyectos y los Estados no determinan los proyectos a financiar, lo hace un comité de expertos independientes. Y le diré aún más: Hasta el mes de junio no tendremos claro el alcance, la delimitación de los fondos Juncker; será en ese mes cuando se conocerán las bases de la convocatoria a partir de las cuales se precisarán los proyectos a incluir en el citado plan.

Pero dejemos el plan Juncker, porque, que yo sepa, existen otras fuentes de financiación que pueden utilizar los Estados, porque los Estados, señor Álvarez Sostres, están obligados a utilizar la fuente de financiación que sea más eficaz para el proyecto del que se trate. Aquí le diré que desde el año 2012 al año 2015 y con cargo a los Presupuestos Generales del Estado, Asturias ha llevado, en el ámbito ferroviario, incluido su mantenimiento, 765,5 millones de euros. Concretamente, el tramo Valladolid-León, ese corredor ferroviario de Palencia-Gijón, que usted dice que está discriminado, menospreciado y maltratado, lleva ya 1.200 millones de euros: 693 millones en contratos licitados y 570 millones adjudicados. En cuanto a la variante de Pajares —qué nervioso está el señor Trevín con la variante de Pajares—, hasta que llegó el Gobierno del Partido Popular en 1996, los sucesivos Gobiernos de Felipe González la tenían en el baúl de los recuerdos y en ningún momento la calificaron como obra prioritaria. Fuimos nosotros, los sucesivos Gobiernos del Partido Popular, los que apostamos firmemente por la variante ferroviaria de Pajares. Efectivamente, esta variante lleva en este Gobierno del Partido Popular y con cargo a los Presupuestos Generales del Estado, desde 2012 a 2015, 900 millones de euros: 344 millones, contratos licitados, y 215 millones adjudicados. Esta variante representa el 23 % de la inversión total en alta velocidad del noroeste peninsular. Después está el tramo León-La Robla, este por el cual preguntaba con sumo interés el señor Trevín. Los estudios de los proyectos correspondientes a este tramo están encargados desde abril de 2014 y además —como aparte del Plan Juncker, este del que habla el señor Álvarez Sostres, existen otros fondos comunitarios, otras fuentes de financiación, en concreto el Fondo Conectar Europa— se han solicitado 359 millones de euros para él. En cuanto al tramo Pola de Lena-Gijón, efectivamente, se está avanzando en el estudio informativo. Ya se ha realizado la campaña geotécnica, porque existe la misma complejidad geotécnica que el Partido Socialista ignoró en la variante ferroviaria de Pajares, queriendo que la alta velocidad llegase incluso hasta Avilés. Respecto a la integración ferroviaria de Gijón, en la que el señor Sostres ha hecho hincapié en su proposición no de ley, el Partido Popular apuesta por recuperar la centralidad, con una dotación presupuestaria para el año 2016, siempre que podamos poner en valor el túnel del metro-tren y haya acuerdo entre las tres administraciones implicadas. Y en esta apuesta por el transporte intermodal que hace el Partido Popular, vamos a licitar este año los accesos al puerto del Musel de Gijón.

Para concluir, señor Trevín, de verdad que estoy de acuerdo con usted. Con el Partido Popular comienza a amanecer; con ustedes vivíamos en la noche permanente. **(Aplausos)**.

— RELATIVA A LA REALIZACIÓN DE UN ESTUDIO INFORMATIVO DEL CORREDOR DE LA AP-1 ENTRE BURGOS Y MIRANDA DE EBRO DEL TRÁFICO TANTO LIGERO COMO PESADO QUE SOPORTARÁ A PARTIR DE NOVIEMBRE DE 2018 CUANDO CONCLUYA LA CONCESIÓN. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/003562).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la iniciativa que figura en el orden del día con el número 7, relativa a la realización de un estudio informativo del corredor de la AP-1, entre Burgos y Miranda de Ebro, del tráfico tanto ligero como pesado que soportará a partir de noviembre de 2018, cuando concluya la concesión. Es una iniciativa del Grupo Parlamentario Socialista, que defiende la diputada doña Mar Arnaiz, a quien doy la palabra.

La señora **ARNAIZ GARCÍA**: La iniciativa que defenderé esta mañana deviene del acuerdo unánime de los grupos políticos de esta Cámara asumido el pasado día 17 de diciembre de 2014, por una iniciativa del diputado por Burgos, don Luis Tudanca Fernández, que renunció a su acta de diputado en el último periodo de sesiones. El acuerdo establecía el compromiso firme de que, gobierne quien gobierne en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 770

24 de marzo de 2015

Pág. 22

noviembre de 2018, no se prorrogará la concesión de la autopista AP-1. Se daba así una respuesta a múltiples reivindicaciones de ciudadanos, plataformas y ayuntamientos de la provincia de Burgos, que a lo largo del tiempo habían exigido una movilidad segura, eficiente y sostenible en esta zona concreta de mi provincia.

Señorías, durante muchísimos años el vial paralelo, la N-I, ha sido la razón de mucho dolor y mucho sufrimiento por la alta siniestralidad que soportaba. Es justo remarcar nuevamente el consenso entre las distintas fuerzas políticas que se ponen al servicio de la ciudadanía, pero como consecuencia de este importante pacto, el flujo de tráfico en la AP-1, tanto de vehículos ligeros como pesados, se incrementará notablemente por el trasvase que se producirá desde la N-I; actualmente se estiman en 9.500 los vehículos que circulan por el corredor nacional. Por ello, en aras de disponer de un vial de transporte eficaz, que priorice la mejora de la seguridad y reequilibre la posible demanda, se hace necesario adecuar la funcionalidad de la AP-1 en previsión del año 2018. Para conseguirlo es necesario elaborar un estudio informativo, que permita hacer un diagnóstico preciso de las necesidades a corto y medio plazo del tráfico que absorberá, así como un ejercicio de planificación y concreción de las actuaciones a desarrollar, entre las que podemos citar nuevos enlaces, nuevos accesos, nuevos carriles, etcétera, para garantizar una conectividad óptima entre los diferentes núcleos de población. Se trata pues de un ejercicio técnico de diagnóstico, previsión y asignación de recursos; se trata en definitiva de estar preparados para el escenario que vayamos a encontrar en noviembre de 2018.

Por otra parte, la PNL que se aprobó en esta Comisión de Fomento el pasado día 17 de diciembre establecía lo siguiente: Estudiar la aplicación de bonificaciones para el tráfico de vehículos pesados en la AP-1 y proceder a su implantación en los tramos en los que resulte factible técnica y económicamente el desarrollo de esta medida y resulte beneficiosa para la mejora de las condiciones de circulación. Recientemente, los medios de comunicación han recogido la noticia de la voluntad del Ministerio de Fomento de reducir el peaje a los vehículos pesados de cuatro ejes o más en unos 285 kilómetros de autopistas de Castilla y León, a los que pretendía prohibir circular, ¡qué barbaridad!, por las carreteras convencionales paralelas a estas vías por una cuestión de seguridad vial. No se ha concretado la fecha de puesta en marcha, pero se aseguraba que sería dentro de este mismo año. Pues bien, la Federación de Transportes de Mercancías por Carretera de Castilla y León, Fetral, rechazó con rotundidad esas pretensiones del ministerio y exigió que la decisión de utilizar las autopistas alternativas a los corredores nacionales fuera voluntaria, a la vez que mostró su preocupación por la falta de consenso. Esta patronal del transporte engloba alrededor de mil empresas y autónomos de Castilla y León. También han sido numerosos los ayuntamientos de la provincia de Burgos que, como el Ayuntamiento de Pancorbo, mediante mociones, se han opuesto a la voluntad del ministerio. Es por tanto crucial llegar a un acuerdo que aúne las distintas voluntades en liza —el transporte, las estaciones de servicio, los hosteleros, el comercio— y que no parezca que se quiere beneficiar sobre todo a las concesionarias. Solucionar los posibles problemas de congestión en el vial de la N-I, parte importante del eje viario estratégico que pone en conexión el norte, el oeste y el sur de la península ibérica con Europa, debe ser una prioridad y por tanto un objetivo, pero ello no puede llevarse a cabo sin el concurso de la principal parte afectada, el sector del transporte. El Gobierno de España lo ha demostrado y toma decisiones de forma atropellada, como se dice en mi tierra, entrando como un elefante en una cacharrería, porque no pueden imponer la obligatoriedad del uso de la AP-1 para el transporte pesado. Y es que, señores del Partido Popular, el domingo pasado los ciudadanos les han dejado meridianamente claro que no se puede gobernar de espaldas a ellos, que aunque tengan mayoría absoluta no pueden hacer lo que les venga en gana, sin contar con los ayuntamientos de la zona, los hosteleros y los pequeños empresarios que se ubican en el corredor. Señores del Grupo Popular, harían bien si siguieran ese refrán que dice: Cuando veas las barbas de tu vecino cortar pon las tuyas a remojar. Señorías, el desarrollo económico depende cada vez más de una logística eficiente, porque la competitividad de las empresas está relacionada con su capacidad de respuesta rápida, tanto en productos como en servicios. Asimismo, el desarrollo personal de la ciudadanía va unido a una buena movilidad para el trabajo y para el disfrute del tiempo libre.

Hemos analizado una enmienda de modificación que nos ha propuesto el Grupo Popular y no la podemos aceptar, porque queda coja por dos motivos. Por una parte, no aceptan realizar el estudio informativo en la AP-1, para adelantarnos al escenario que nos encontraremos en noviembre de 2018 y conocer qué actuaciones será necesario acometer para absorber el importante tráfico de la N-I. Conceptos como conectividad, funcionalidad, eficiencia y movilidad sostenible forman parte de cualquier planificación hacia un horizonte positivo en esta infraestructura de vital importancia para nuestro país. Por otro lado, no

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 770

24 de marzo de 2015

Pág. 23

nos aceptan que las bonificaciones para el tráfico de vehículos pesados que puedan establecerse en tramos de autopista paralelos a carreteras convencionales no supongan un soporte para el establecimiento de la euroviñeta para el transporte de vehículos pesados en vías de alta capacidad. Tampoco nos aceptan que el análisis que propone el Grupo Popular vaya enmarcado en la voluntariedad del sector del transporte para utilizar indistintamente la N-I y la AP-1. Por tanto, no podemos aceptar la enmienda en los términos que nos ha propuesto el Grupo Popular.

El señor **PRESIDENTE**: Para defender la enmienda del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el diputado don Eduardo Fernández.

El señor **FERNÁNDEZ GARCÍA**: Defender esta enmienda es para nosotros un ejercicio de inmersión en el realismo, justo todo lo contrario de lo que ha hecho el señor Trevín, hablando del fondo de saco ferroviario de León, que es un ejercicio de desmemoria que, sinceramente, raya en el engaño político. Quiero recordar que en el año 2004, el anterior presidente del Gobierno, don José Luis Rodríguez Zapatero, paisano mío, anunció la supresión de peajes en Castilla y León. Recordar esto a estas alturas, cuando se nos habla de este tipo de supresiones como si fueran una idea nueva, es sumamente aleccionador. Yo nunca diré que don José Luis Rodríguez Zapatero es pérfido, por afecto personal no lo haré nunca, y no sé quién ayuda a que empiece a amanecer, lo que sí sé es que con él, con su Gobierno y con lo que defiende el Grupo Socialista, en Castilla y León empezó a anochecer duramente y durante mucho tiempo. También agradezco el consejo de mi compañera burgalesa, pero si nosotros tenemos que poner las barbas a remojar —y es un consejo que quizás tengamos que seguir—, el PSOE burgalés debe llevar décadas y décadas remojándose las barbas, no sé si hasta la altura de perder el sentido de las cosas que nos plantean, y por eso quieren pasar de puntillas sobre un tema que debemos recordar.

En primer lugar, hay que subrayar que el Ministerio de Fomento no contempla prorrogar el período concesional de la autopista AP-1, que finaliza en noviembre de 2018. Ya es suficiente desde 1974 hasta 2018, dado que inicialmente el período concesional era de veinte años. Desde luego, el Gobierno actual y la ministra de Fomento no van a hacer lo mismo que ha hecho el PSOE cada vez que ha tenido ocasión de gobernar en España. Las dos últimas prórrogas aprobadas en 1994 y 2005 lo fueron durante Gobiernos del Partido Socialista, extendiendo su vigencia hasta el periodo actual. Por fin ahora, cuando la concesión llega a su término, revertirá a la Administración General del Estado, que decidirá la forma de explotación a partir de ese momento. Una vez más vemos este afán socialista tan propio de predicar mucho y dar poco trigo cuando pueden hacerlo gobernando.

En segundo lugar, en lo que se refiere a las futuras intervenciones en la AP-1 y en el corredor formado por la AP-1 y la N-I, el Grupo Popular tiene una idea diferente de lo que propone aquí el Grupo Socialista, que es pasar de lo ideal a lo real. No tenemos ninguna duda de que, técnicamente, la autopista AP-1 es una infraestructura que tiene capacidad suficiente para absorber el tráfico de medio y largo recorrido que circula actualmente por la N-I en condiciones de seguridad mucho mayores que las que ofrece ahora mismo una carretera convencional. Esa es la opinión técnica y eso es lo que políticamente nos parece factible, desde luego, si, como se pide por parte del Partido Socialista, no se hace económicamente inviable. Luego, en este momento, la prioridad no es proceder a realizar el estudio informativo que pide la proposición no de ley. En este sentido, resulta de mucha mayor utilidad abordar actuaciones de rehabilitación del firme y de acondicionamiento del trazado que mejoren las condiciones de circulación. A eso, el Partido Socialista nada tiene que decir, porque sabe que el Gobierno actual lo está haciendo. Sabe que durante los últimos años ha habido más de 80 millones de euros en inversión en el acondicionamiento de ese corredor; me van a permitir que no entre en el detalle de cada una de esas obras, aunque sea factible hacerlo. Si el temor es cómo se van a producir las entradas, los accesos o los enlaces, no requiere más dilación, no requiere que estemos dándole vueltas, requiere que se ponga en movimiento. No recuerdo que cada vez que el Partido Socialista ha prometido en otros sitios —desde luego, en mi provincia, pero también otras muchas otras de Castilla y León— algún tipo de bonificación para fomentar que hubiera más tráfico por las autopistas de peaje se haya hecho ese estudio informativo; luego, una vez más están pidiendo lo que no hacen cuando lo pueden hacer.

Por lo que se refiere al último punto de la proposición no de ley, que pide que se garantice la exención total del importe a abonar, estamos dando pasos muy decididos. En el marco del Plan de medidas para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia, que aprobó el Consejo de Ministros en junio del año 2014, tiene sentido el estudio de medidas como las que están ahora mismo analizándose, medidas destinadas a potenciar el uso de tramos de autopista que favorezcan no solo la movilidad, sino también la seguridad,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 770

24 de marzo de 2015

Pág. 24

que será un tema absolutamente importante cuando haya de tomarse una decisión como esta de las bonificaciones. No tengo ninguna duda de que eso será infinitamente mejor que la situación que tenemos ahora mismo. Supongo que al menos en eso estaremos de acuerdo.

En cuanto al desvío de la circulación de los vehículos pesados de cuatro o más ejes, tiene que hacerse de forma que facilite la gestión. Usted prefiere hablar de prohibición de circulación para esos vehículos, pero yo creo que de lo que hay que hablar es en realidad de fomento de una mayor seguridad y fluidez en el tráfico, fundamentalmente para los transportistas. Por los estudios que se conocen del ministerio y de las propias asociaciones de transportistas en otros sitios, sabemos que una bonificación del 50 % hace rentable para los transportistas esa medida con ahorros de distancias y de combustibles. Por tanto, no podemos ver como un ejercicio de realismo —que no lo es— esa petición suya de que haya una exención total, entre otras cosas y para terminar, porque hay otro punto de vista económico y presupuestario desde el que verlo. No sé si, siendo eso equilibrado para el erario público al 50 %, cada euro de más que se pague no representa un menoscabo para ese mismo erario público. ¿Es que el Partido Socialista no cree que hay otras cosas en Burgos a las que dedicar el dinero? Si con el 50 % de la bonificación se cubren las expectativas y se beneficia a los transportistas, insisto, cada euro más que se dedique a eso solo va en beneficio de la concesionaria, trayéndolo de otras posibles actuaciones que se puedan hacer en la provincia de Burgos. No podemos estar de acuerdo.

Quiero terminar recalcando de manera clara, para que el Partido Socialista no siga trasladando su visión de la realidad parcial y sesgada a las asociaciones de transportistas, que de lo que se trata es de que esta medida entre en vigor cuando haya el necesario consenso que el ministerio está pidiendo. Una vez conseguido el consenso, ya no será tan necesaria la voluntariedad, por lo cual no podemos respaldar su medida.

— RELATIVA AL IMPULSO DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE CONEXIÓN FERROVIARIA A LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/003568).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la proposición no de ley que figura en el orden del día con el número 9, relativa al impulso de las infraestructuras de conexión ferroviaria en los puertos de interés general. Ha sido presentada por el Grupo Parlamentario Popular y va a ser defendida por su portavoz, don Andrés Ayala. Tiene la palabra.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: El Grupo Popular ha presentado una proposición de ley cuya exposición de motivos es suficientemente elocuente y expresiva de su voluntad. Es cierto que todos los grupos del Congreso hemos planteado permanentemente la necesidad de impulsar las infraestructuras de conexión ferroviaria con los puertos de interés general, pero esto sigue siendo una asignatura pendiente. La globalización y la apertura de nuevos mercados junto con la deslocalización industrial y la creciente competitividad han generado muchos flujos nuevos que hay que ir canalizando y que obligan a que el transporte portuario sea auténticamente multimodal. Las tendencias europeas van por este camino. Según los reglamentos aprobados en la Red TEN-T, el 11 de noviembre de 2013, dos corredores —el 4 y el 6— tienen puertos de la Península, puertos españoles —13 puertos en concreto— dentro de los que se denominan corredor atlántico y corredor mediterráneo de la mencionada red. Consolidar España como plataforma modal internacional es un propósito que a todos nos debe mover. No en vano 2 de cada 3 toneladas que circulan por Europa tienen su origen o destino en un puerto. Esto nos parece básico y fundamental. Es verdad que el Gobierno está actuando en este sentido y tanto el Pitvi como la estrategia logística tienen dedicación expresa a la intermodalidad y a la conexión ferroviaria con los puertos de interés general, pero también es verdad que tenemos que mejorar necesariamente la penetración de los puertos en su *hinterland* y mejorar todas las conexiones terrestres. Así, desde el año 2013 se está llevando a cabo una nueva estrategia —lo hemos comentado en algunas ocasiones en los debates de presupuestos y en otras intervenciones en la Comisión de Fomento—, se están adaptando las redes ferroviarias interiores y se está colaborando con ADIF para conseguir el ancho europeo. Concretamente, la Autoridad Portuaria de Cartagena ha adjudicado en esta legislatura los accesos ferroviarios a la dársena de Escombreras, por un importe de 17,4 millones de euros, y en Barcelona se ha firmado un protocolo para coordinar la construcción y explotación del nuevo acceso ferroviario al puerto de Barcelona, entre el Ministerio de Fomento, la Generalitat de Cataluña, ADIF, la Autoridad Portuaria de Barcelona, Puertos del Estado y la entidad pública Ferrocarriles de la Generalitat de Cataluña. Nos parece un magnífico ejemplo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 770

24 de marzo de 2015

Pág. 25

de coordinación entre las distintas administraciones públicas, en el deseo de conseguir la intermodalidad, ya que estamos hablando, en aquel caso, de una inversión de más de 125 millones de euros. Una estrategia similar vamos a poner en marcha en Sagunto y Sevilla. Tampoco debemos olvidar dos cuestiones más que pueden ayudar a este propósito: por un lado, el Fondo financiero de accesibilidad terrestre portuaria, que vio la luz con el Real Decreto-ley 8/2014 y se consolidó con la Ley 18/2014, y por otro lado, a escala europea, la financiación con cargo al mecanismo Conectar Europa. Así, se han propuesto diez actuaciones concretas relacionadas con la accesibilidad, que se han presentado a la ya cerrada convocatoria de CEF de ayuda al proyecto de la red transeuropea, con un importe conjunto de más de 400 millones de euros, e instamos al Gobierno a que siga presentando propuestas en las sucesivas convocatorias en función de la maduración de los proyectos. Entendemos que es obligación del grupo parlamentario instar al Gobierno a que saque el máximo aprovechamiento de las posibilidades de captación de fondos europeos asociados a los mecanismos CEF y al Plan Juncker. Ese es el motivo de nuestra proposición no de ley. Pedimos a la Comisión de Fomento que apoye al Gobierno en su política tanto de inversiones como de actuaciones estratégicas con el propósito de la conexión ferroviaria con los puertos de interés general.

A esta proposición no de ley se han presentado dos enmiendas que, lamentablemente, el Grupo Parlamentario Popular no puede admitir. ¿Por qué? Porque van en contrasentido de lo que venimos haciendo, ni siquiera están en la misma línea en la que están actuando algunos Gobiernos autonómicos. Concretamente, la de Convergència i Unió pretende que desaparezca el Fondo financiero de accesibilidad terrestre portuaria para que sea ADIF la única que haga estas conexiones. Ya se ha visto, en primer lugar, que la propia Generalitat ha firmado un convenio en otro sentido, y luego, en el debate del Real Decreto-ley 8/2014, se apreció la conveniencia y necesidad de la creación de este fondo, porque hay fondos económicos de las propias autoridades portuarias que van a tener una rentabilidad no sólo económica sino también social, que es lo trascendente, en estas inversiones, tal y como se acredita en las iniciativas que ya se han puesto en marcha. Es el mismo interés que aparentemente tiene la enmienda del Grupo Socialista, que es relegar a los Presupuestos Generales del Estado cualquier tipo de financiación de estas conexiones ferroviarias con los puertos de interés general, es decir, no oponiéndose a la finalidad, parece que se oponen al tema de financiación. Al final, es una cuestión operativa, es una cuestión de eficacia y de eficiencia en la utilización de los fondos económicos de los que disponen las distintas administraciones y nos parece que se desvían —no quiero decir que van en contra— de la línea principal a la que a todos nos debe invitar esta política que, como digo, ya esta plasmada tanto en el Pitvi como en la estrategia logística y que desde el Congreso debemos potenciar.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), tiene la palabra el diputado don Pere Macias, para defender su enmienda.

El señor **MACIAS I ARAU**: En primer lugar, quiero agradecer al presidente y a los grupos la posibilidad de debatir nuestra proposición no de ley en este momento. Estaba en un acto, representando a la Comisión de Seguridad Vial. En segundo lugar —no sé si lo habrán hecho ya ustedes—, quiero hacer constar mi pesar por el accidente aéreo en el que es probable que haya víctimas españolas. Es una desgracia profunda e inmensa y por ello quiero hacer constar el pesar de mi grupo.

Entrando en nuestra enmienda, compartimos la necesidad obvia de que se impulsen las infraestructuras de conexión ferroviaria con los puertos de interés general. Este es un objetivo compartido, como lo es también la literalidad del texto que el Grupo Popular somete a votación: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a adoptar medidas que impulsen las infraestructuras de conexión ferroviaria con los puertos de interés general. En principio, nadie puede estar en contra de esto, siempre que las medidas que se impulsen se puedan compartir. Este enunciado, por genérico, nos parece un tanto inconcreto. Como el Gobierno ya ha aprobado modificaciones legales para la ampliación del Fondo de accesibilidad, la principal medida que hay que impulsar es que, para que este fondo llegue a todas partes, haya una participación de los Presupuestos Generales del Estado que permita priorizar estas conexiones ferroviarias. De hecho, esta lectura que hacemos nosotros no es tan distinta de la que hace el Grupo Socialista. El fondo ya se ha creado, hay una serie de acuerdos y algunas autoridades portuarias ya están participando, pero a pesar de todo esto estaría bien que los Presupuestos Generales del Estado contuvieran las partidas necesarias para conseguir este objetivo tan ambicioso.

Este es el sentido de nuestra enmienda, que lamento que no sea tenida en cuenta. Repito que para nosotros lo que debe hacer el Gobierno, es decir, a lo que debe ser instado, más allá de aquello que ya

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 770

24 de marzo de 2015

Pág. 26

ha hecho, es dotar presupuestariamente estos programas. Repito que lamentamos que no haya sido comprendido este sentido francamente positivo para conseguir cuanto antes la conectividad de nuestros puertos.

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

La señora **RODRÍGUEZ VÁZQUEZ**: Tomo la palabra en nombre de mi grupo parlamentario para defender nuestra enmienda a la proposición no de ley presentada por el Grupo Popular.

Quiero insistir, señor Ayala, señorías del Grupo Popular, en que básicamente coincidimos con la parte expositiva, ya que pensamos, naturalmente, que potenciar los puertos de interés general es imprescindible, ya que constituyen elementos esenciales de nuestra economía. Creo que en eso coincidimos todos los grupos parlamentarios. Por tanto, todas cuantas medidas se pongan en marcha para mejorar su competitividad, para incrementar el sector logístico, para acelerar las conexiones intermodales van a ser bien recibidas por este grupo. Es evidente que medidas de estas características pueden influir, así lo esperamos siempre, de forma decisiva en la economía productiva de nuestro país, en la creación de empleo, pueden apuntalar el crecimiento y, además, incrementar —y deben hacerlo— nuestras conexiones con Europa.

Señorías, saben que el Partido Socialista en materia de infraestructuras concede una importancia fundamental a los puertos, y de ahí la Ley de Puertos que impulsó el Gobierno socialista, que está haciendo posible una mayor eficacia en la gestión al individualizarlos y posibilitar un diseño de las estrategias comerciales adecuadas a cada puerto, lo que tiene como consecuencia el incremento del volumen de negocio y la mejora en las cuentas de resultados. Es cierto que en el programa de actuación inversora de la estrategia logística de España de noviembre de 2013 se ha recogido una serie de medidas que pueden ser interesantes para mejorar las conexiones ferroviarias de los puertos; medidas que están sin desarrollar, pero que hablan de mejorar accesos diarios y ferroviarios, de reforzar los mecanismos de coordinación para establecer prioridades de inversión o para mejorar la conectividad de los puertos con sus zonas de influencia. Sin duda, en la actualidad el desarrollo del tráfico de contenedores, debido a las agrupaciones de carga en los distintos puertos, permite que se alcancen volúmenes suficientes en los trayectos más importantes, y es aquí donde el transporte intermodal abre un nuevo espectro de posibilidades permitiendo y aconsejando el desarrollo del ferrocarril en el ámbito portuario.

Hasta aquí el Grupo Socialista concuerda con la propuesta. Pero hoy nos presentan una PNL, señorías, que parece diseñada únicamente para cubrir su cupo, que nos habla, ni más ni menos, de la conexión ferroviaria con los puertos de interés general de nuestro país, es decir, con todos los puertos. Desde luego, señorías, con el Grupo Popular no perdemos la capacidad de asombro, porque nos traen una propuesta de esta envergadura sin concretar presupuestos, sin proponer acciones específicas, sin establecer prioridades entre los diferentes puertos, sin concretar fechas, y todo ello, además, casi al final de la legislatura. Es una propuesta que debería estar llevándose adelante desde el inicio del año 2014, porque el Gobierno tendría que estar desarrollando con más interés la estrategia logística, pero con cuestiones concretas. Sin embargo, hoy vienen aquí con las manos vacías.

El Grupo Socialista ha presentado propuestas, enmiendas a los presupuestos, preguntas, etcétera. Precisamente para atender este tema de interés fundamental para la economía del país y para potenciar la acción de los puertos del Estado hemos planteado todo tipo de iniciativas, y a todas nos han dicho que no. Espero que recuerden que presentamos una enmienda a los Presupuestos Generales del Estado para 2015 para la realización de un plan de intermodalidad y conectividad de los puertos del Estado por 50 millones de euros que, por supuesto, fue rechazada. En el mismo sentido, recientemente presentamos una propuesta de resolución. Durante el debate de los Presupuestos Generales del Estado para 2015, la señora ministra de Fomento, doña Ana Pastor, intervino afirmando que le gustaría destacar especialmente el esfuerzo que se está realizando en la línea del puerto de Algeciras —citó expresamente la salida del puerto de Algeciras— que constituye —siempre según la señora ministra— una inversión importantísima e inédita hasta el momento. Afirmó que se destinan 50 millones de euros a las mejoras en la línea y 9 millones para las plataformas logísticas y otras actuaciones. Habló del acceso al puerto de Barcelona y citó los accesos a los puertos de A Coruña y de Ferrol. Pues bien, señorías, hasta ahora creemos que todo es aire. En relación con el puerto de Algeciras nos habló de un presupuesto que no se ejecuta y de unas obras que están por realizar. Por tanto, no solamente es una inversión inédita, sino inexistente.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 770

24 de marzo de 2015

Pág. 27

Solo por poner otro ejemplo de lo citado por la ministra, quisiera referirme brevemente a la conexión ferroviaria del puerto exterior de Ferrol, que es una muestra de una mala dotación presupuestaria y de no ponderar todos los aspectos. En este caso concreto, señorías, además de llevar diez meses de retraso han desoído las demandas de toda la ciudadanía, de más de 80 entidades, han elegido un trazado que perjudica al patrimonio, a los vecinos y vecinas y que va en contra de las directrices que marcan la importancia de la conexión con los polígonos industriales. Han elegido un trazado que hoy está paralizado por múltiples problemas con los que no habían contado, desde dificultades en el tunelaje hasta el posible perjuicio de los acuíferos de la zona. Eligen un trazado cuando la declaración de impacto ambiental no se ajusta al contenido que debería tener un documento de estas características, ya que deja en el aire las afecciones que puede producir. Provoca encerramiento de la masa de agua de la zona, va a evitar la navegabilidad, el deporte acuático, la extracción marisquera, la recuperación de fondos marinos, etcétera. Nosotros queremos un ferrocarril, queremos la conexión con el puerto, pero no a cualquier precio y, desde luego, con los presupuestos adecuados. Todo ello, además, como decía, con diez meses de retraso en la ejecución de la obra. Nos encontramos en esta situación y sin planificación alguna, pero esto no solamente ocurre con el puerto de Ferrol.

Hoy nos traen una propuesta mediante la que pretenden abordar la inmensa tarea de la conexión ferroviaria sin dotación presupuestaria. ¿Qué medidas van a impulsar para la realización de estas infraestructuras? ¿De qué presupuesto hablan? ¿En qué puertos se van a acometer las medidas? ¿Qué aspectos relacionados con la elección de trazados se van a hacer en cooperación con los agentes sociales de la zona? ¿Va a haber, en su caso, garantía de preservación de los elementos patrimoniales? ¿Se van a establecer medidas que sean necesarias para evitar la contaminación? ¿Se va a priorizar la conexión ferroviaria con los puertos industriales de los territorios o con los puertos secos?

Una vez más, señorías, desde el Grupo Parlamentario Socialista reiteramos nuestra satisfacción por cualquier mejora, cualquiera, que se produzca en la gestión de nuestros puertos, por el incremento en la generación de cifra de negocio o por cualquier dato positivo referente a la actividad portuaria. Pero una propuesta como la de hoy, señorías, que no aporta datos económicos, que no prioriza actuaciones, que no concreta medidas, simplemente nos parece que no tiene credibilidad. No podemos fiar el futuro de la conexión ferroviaria de nuestros puertos a una proposición absolutamente difusa, en la que se atisba un fin electoral. Por eso hemos presentado nuestra enmienda, porque queremos incrementar las inversiones previstas en los Presupuestos Generales del Estado sin excluir ningún otro tipo de financiación. Queremos potenciar la conexión portuaria con la red de transporte terrestre, queremos mejorar la intermodalidad y la competitividad y queremos incrementar la eficiencia de nuestro sistema portuario mediante la modernización de sus instalaciones y la optimización de su sistema logístico. Sin estos compromisos simplemente no nos lo creemos; no podemos creer, una vez más, en palabras vacías. **(Aplausos)**.

— SOBRE LA MEJORA DEL TRAMO DE LA AUTOVÍA 2 ENTRE IGUALADA Y ESPARRAGUERA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ). (Número de expediente 161/003497).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a debatir la proposición no de ley que figuraba en cuarto lugar en el orden del día, sobre la mejora del tramo de la autovía 2 entre Igualada y Esparraguera, del Grupo Parlamentario Catalán.

Para su defensa, tiene la palabra el señor Macias.

El señor **MACIAS I ARAU**: Señor presidente, reitero mi agradecimiento por haber podido hacer este cambio en el orden del día.

Esta proposición no de ley conceptualmente es muy simple, porque lo único que pretende es que la Comisión se haga eco de una problemática que ha sido recogida por la totalidad de los alcaldes de los municipios entre Igualada y Esparraguera, de fuerzas políticas diferentes, que están muy preocupados por el estado de la A-2 entre estas dos localidades. Esta es la primera autovía construida por el Estado en Cataluña, pertenece a lo que llamamos autovías de primera generación, y tiene unas características geométricas que no son las que tienen las modernas. Esto formaba parte de los planes que realizó en su día el Ministerio de Fomento para ir mejorando progresivamente las características geométricas de dichas autovías. De hecho, en su momento se licitaron dos paquetes para proceder a la mejora de estas condiciones y, a la vez, para conceder la concesión de la explotación, conservación y mantenimiento de estas carreteras. Este tramo de la A-2, que de hecho es la única autovía del Estado en Cataluña de estas

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 770

24 de marzo de 2015

Pág. 28

características, no entró en estas dos licitaciones y en su momento se dijo —creo que incluso hubo una respuesta parlamentaria— que lo haría en el próximo paquete, pero de momento no ha habido próximo paquete. Lo cierto es que esta autovía tiene una alta siniestralidad. Desde el día en que se convocó esta Comisión hasta hoy, desgraciadamente ha habido dos accidentes con tres víctimas mortales, lo que viene a incrementar los datos, tristemente célebres, de accidentalidad de esta ruta. Esta carretera tiene graves deficiencias de capacidad, puesto que se trata de la conexión de una comarca muy dinámica, como es L'Anoia, con Barcelona, lo que hace imprescindible proceder a su mejora.

Pregunté al secretario general de Infraestructuras por los planes del Gobierno en relación con esta autovía, y el señor Niño contestó con gran precisión que durante este año se iba a proceder a la reposición del pavimento en este tramo, lo cual me parece positivo y correcto, puesto que un pavimento en buenas condiciones es más seguro, pero esto no conlleva ninguna mejora de las características geométricas ni disminuye el riesgo de los puntos negros, que son perfectamente conocidos.

A la luz de esta respuesta, resulta oportuno presentar esta proposición no de ley con el objetivo de que el Gobierno tome buena nota de la necesidad de proceder a programar las mejoras en este tramo. La proposición es muy simple. El primer punto dice: Llevar a cabo las gestiones oportunas para que este tramo de autovía reciba la inversión y la ejecución de las obras necesarias para su mejora con la mayor brevedad posible, para convertirlo en un tramo más seguro para el tráfico y reducir la siniestralidad. El segundo punto dice: Establecer las actuaciones oportunas para aumentar la capacidad del tramo y para evitar las congestiones que se producen. Un punto exige una mayor urgencia cuando hablamos de temas de seguridad; el otro es menos exigente, pero solicita un aumento de la capacidad. En cualquier caso, la proposición recoge lo manifestado unánimemente por los municipios, que nos piden que aceleremos la ejecución de esta actuación.

Este es el sentido de nuestra proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: Para la defensa de la enmienda presentada por el Grupo Popular, tiene la palabra el señor Gallego Burgos.

El señor **GALLEGO BURGOS**: Coincidimos plenamente con el planteamiento que acaba de hacer el diputado Pere Macias sobre la importancia de las infraestructuras en Cataluña, de su conservación y de seguir apostando, por tanto, por mejorar ciertos tramos para que ello redunde en un incremento de la seguridad vial.

Entre los años 2012 y 2014, en estos tres ejercicios presupuestarios, se han invertido en la A-2, entre Lleida y Barcelona, por un lado, 21 millones de euros en conservación integral de la misma y, por otro lado, 1.706.100 euros en la conservación ordinaria de esta autovía. En el presupuesto del año 2015 se dota de manera notable la partida para la rehabilitación del firme de la autovía: 5,9 millones de euros entre el límite de la provincia y Martorell; 6,5 millones de euros entre Martorell y el resto de Barcelona; y casi 8 millones de euros para la mejora del firme y del CRT. Además, se incluyen actuaciones no solo en la A-2, sino también en la B-10 y en la B-23. Por tanto, el Gobierno de España está absolutamente comprometido con la mejora de la seguridad vial en esta autovía.

Hemos presentado una enmienda que manifiesta nuestra voluntad de seguir trabajando para la mejora de esta importante y concurrida autovía. Por tanto, tenemos que seguir haciendo políticas de crecimiento económico que liberen más recursos presupuestarios para que el Estado pueda seguir invirtiendo en la mejora de esta carretera y de otras tantas que hay en nuestro país y que necesitan más inversiones.

El señor **PRESIDENTE**: Para fijar su posición, por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Canongia.

El señor **CANONGIA GERONA**: Tomo la palabra para sustanciar la proposición no de ley del Grupo Catalán. Les avanzo que el Grupo Socialista va a votar a favor, va a votar sí o sí, porque es plenamente coincidente con otra que nosotros registramos más o menos en las mismas fechas. Quizá la nuestra profundizaba un poco más en el tema, pero ahora no vamos a entrar en esto.

Vayamos al fondo de la cuestión. La A-2 entre Igualada y Martorell, o lo que es lo mismo, la A-2 a su paso por el alto del Bruc, que para los que no lo conozcan diré que es la circunvalación del macizo de Montserrat, es una autovía de primera generación, construida a principios de los ochenta, pero siguiendo —lo que es más grave— un trazado preexistente de finales de los sesenta; es decir, que estamos hablando de cuando se perforó el túnel del Bruc por primera vez. Es un tipo de carretera que, como pueden imaginar,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 770

24 de marzo de 2015

Pág. 29

hoy en día no cumple ninguna normativa de curvaturas, pendientes, etcétera, y nos referimos a un puerto de montaña.

Como sus señorías saben, en el año 2006 se aprobó el programa de adecuación de las autovías llamadas de primera generación. Este plan tenía dos fases. La primera, de 1.525 kilómetros, que incluía la A-1, Madrid-Burgos, la A-2, Madrid-Zaragoza, la A-3, N-331, Madrid-Alicante, la A-4, Madrid-Sevilla, de los que ya están acondicionados más de 1.000 kilómetros. En la segunda fase se contemplaban las actuaciones sobre los 580 kilómetros restantes de estas autovías de primera generación, entre las que estaba la Igualada-Martorell, que es la que nos ocupa hoy, la A-5, Madrid-Badajoz, y la A-6, Adanero-Benavente. El estudio de las actuaciones a realizar en este tramo, que es del año 2010 —el estudio, por tanto, ya existe— tenía el siguiente contenido. El trazado propuesto tenía una longitud de 32 kilómetros, 18 enlaces, 10 viaductos, 20 pasos superiores, 19 pasos inferiores, además del acondicionamiento de un túnel de 1.120 metros por un tubo y de 840 por el otro. Se proyectaron dos variantes de una longitud total de 8 kilómetros en un trazado totalmente nuevo. A lo largo de 12 kilómetros el trazado discurría por el actual, pero ampliando la sección. Por último, los 12 kilómetros restantes mejoraban los parámetros del trazado ampliando los radios de las curvaturas. Todo ello con una sección transversal de tres más tres carriles, de 3,50 metros por carril, con arcones, el exterior de 2,5 metros y el interior de 1,5 metros, con una mediana no inferior a 2 metros. Desde el año 2012, cuando se adecuó la iluminación y la impermeabilización del túnel, no se ha realizado ninguna actuación destacable. Me sabe mal haber escuchado al portavoz del Grupo Popular vanagloriarse de unas migajas, cuando estamos hablando de algo realmente serio.

Pedir es muy fácil, y en esta Comisión estamos muy acostumbrados a pedir. ¿Por qué esta carretera no es una más? Porque su intensidad media diaria de vehículos va desde los 39.316, en la parte más cercana a Igualada, a los 108.531, en la parte más próxima a Martorell, llegando a tener hasta un 22,42 % de tráfico pesado. Estos son los últimos datos conocidos y están extraídos de la web del ministerio, no me los he inventado yo. ¿Cuántos kilómetros de carretera en España superan los 100.000 vehículos/día? ¿Qué puerto de montaña lo soporta? ¿Saben sus señorías las consecuencias de todo ello? En el año 2014 hubo 209 accidentes. Con esta cifra no es casualidad que el diario de hoy —sí, el diario de hoy, no el de ayer ni el de anteayer— informe de un accidente ocurrido en la noche del domingo al lunes, con la implicación de siete vehículos y con el lamentable balance de 2 muertos, 9 heridos, 4 de ellos menores de edad, y la A-2 cortada desde las ocho del domingo hasta casi las cuatro de la madrugada del lunes. Pero es que el domingo anterior hubo otro accidente en el que falleció un menor. No creo que haga falta decir nada más.

Voy a hacer entrega al presidente de la copia de la noticia aparecida en el diario de hoy para que conste en el «Diario de Sesiones».

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

El señor **MACIAS I ARAU**: Mi grupo no puede aceptar esta enmienda, puesto que se refiere simplemente a actuaciones de reposición de pavimento y no a la actuación global, que es lo que nosotros solicitamos. A pesar de que hemos intentado llegar a un acuerdo, el Grupo Popular no ha respondido si aceptaba una transaccional que incluyera la voluntad del ministerio de actuar en este tema, que me parece que es ciertamente urgente.

— RELATIVA A LA FINALIZACIÓN DE OBRAS DEL NUEVO PUENTE SOBRE LA BAHÍA DE CÁDIZ. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/003570).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a debatir la última proposición no de ley, relativa a la finalización de las obras del nuevo puente sobre la bahía de Cádiz, presentada por el Grupo Parlamentario Popular. Les recuerdo, para que avisen a sus compañeros, que a continuación pasaremos a la votación.

Tiene la palabra el señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Tengo el honor de defender esta proposición no de ley de nuestra compañera y alcaldesa de Cádiz, Teófila Martínez, que no ha podido acudir.

Las obras del segundo puente de Cádiz, también denominado puente de la Constitución de 1812, están muy avanzadas. A lo largo de su construcción, esta obra no ha estado exenta de dificultades, y no

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 770

24 de marzo de 2015

Pág. 30

lo está tampoco a la hora de coordinar con el resto de administraciones afectadas. Creo que podemos decir con legítimo orgullo que se trata de una obra emblemática, de la que vamos a poder disponer en un breve plazo de tiempo, cuyas características técnicas demuestran la capacidad y la especialización de las empresas de nuestro país. Esta obra tiene más de 3 kilómetros de longitud, concretamente 3.092 metros, y dos torres de 180 y 178 metros de altura que la sujetan. Esto evidencia, repito, la técnica y la capacidad de nuestras empresas. La obra del Ministerio de Fomento está en su última fase. Muestro a sus señorías una foto del estado en que estaba la obra ayer, que acredita que se van a colocar las últimas dovelas en la parte central del puente. Su construcción terminará en breve y podrá utilizarse por todos los ciudadanos, para los que va a suponer un cambio en sus vidas, tanto desde el punto de vista laboral como de relaciones entre ellos.

Quisiera destacar dos cuestiones. En primer lugar, que durante la pasada legislatura hubo dificultades técnicas y administrativas que supusieron paralizaciones y ralentizaciones —hay que decirlo, porque es así—, pero ya han sido resueltas y ahora mismo se están ejecutando las obras con absoluta normalidad. Esto se ha logrado gracias al empeño de la alcaldesa de Cádiz y del Gobierno de España. El puente se va a terminar y se va a poner en uso, a pesar de que la Junta de Andalucía —esperemos que la nueva Junta de Andalucía cambie su actitud— no está cumpliendo el convenio que se firmó en su momento ni tampoco con la colaboración imprescindible para poner en marcha el carril del puente que se había destinado a tranvía. El Ministerio de Fomento va a hacer las obras que tenía que hacer, lo va a dejar terminado, como tenía que hacerlo, y espera y confía en que la Junta de Andalucía también cumpla con sus compromisos y que se pueda poner en servicio tal y como estaba previsto, porque en breve se va a inaugurar el puente, pero solo con la red viaria y no con el carril destinado al tranvía.

Creemos que es bueno, imprescindible y necesario que la Comisión de Fomento dé un impulso —aparte del especial empeño que tienen tanto la alcaldesa de Cádiz como el Ministerio de Fomento— para que se culmine esta obra a la mayor brevedad, porque de esta forma se despejaría absolutamente cualquier nubarrón que pudiera pensarse que existe sobre ella. El Grupo Socialista ha presentado una enmienda que a nosotros nos parece ociosa. La voy a contestar, pero no la voy a aceptar. La voy a contestar diciendo que el Gobierno de Mariano Rajoy, el de la ministra Ana Pastor, siempre ha informado sobre la situación y la ejecución del nuevo puente sobre la bahía de Cádiz, siempre lo ha hecho. Quizá lo que pretende el Grupo Socialista es que se informe —nosotros también lo haríamos muy gustosamente— sobre las incidencias que se produjeron en la pasada legislatura, no solo por la paralización de las obras, sino que en el año 2010 hubo una primera modificación del 15,5 % del presupuesto, que no es una cuestión baladí, otra en el año 2011 para rebajar el coste de alguna de las partidas de la obra —de la anterior legislatura— y un complemento en 2009 del 10,6 % del presupuesto. Por tanto, parece que el Grupo Socialista debía de ser el que diera explicaciones en lugar de pedir las sobre las incidencias que ha tenido la ejecución de esta obra, ya que por parte del Gobierno del Partido Popular las obras se están terminando en el plazo anunciado reiteradamente y con el impulso indudable que se le está dando por parte del Ayuntamiento de Cádiz. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Socialista, para defender la enmienda, tiene la palabra el diputado don Manuel Pezzi Cereto.

El señor **PEZZI CERETO**: Esperaba que defendiera esta iniciativa la señora Teófila Martínez, pero quizá se encuentre **(La señora Sánchez García: Indispuesta)** indispuerta, quizá sea la palabra, y no ha podido defenderla en el día de hoy. Es una proposición no de ley como a las que nos tiene acostumbrados el Grupo Parlamentario Popular. Qué bonito es Cádiz, qué bonita es la bahía, qué puente hay sobre la bahía y aquí todos somos fantásticos. Presentar proposiciones no de ley para cubrir los huecos que tiene el Grupo Popular en esta Comisión sin decir nada. Me encanta la foto que ha presentado el portavoz del Grupo Popular, el puente es nuestro puente. Tengo al lado a Paco González Cabaña, que es diputado por Cádiz y que ha podido incorporarse finalmente en estos momentos al debate y ha hecho un seguimiento continuado preguntándole al Gobierno qué pasaba, cuáles eran los modificados, por qué estaba parada la obra por Dragados, un mes, dos meses, cuatro meses, pero vamos a hablar de Zapatero, que hablar de Rajoy es un poco deprimente. El Grupo Popular nos dice: vamos a hablar de Zapatero que es de verdad el culpable del puente y los tres años son tres años de nada. ¿Quién se acuerda de los tres últimos años? Nadie. Porque el puente debió estar terminado en el 2013, y lo dijo la ministra de Fomento y el Gobierno. Durante el año 2013, conforme al programa actual de la obra, está previsto poner en servicio el nuevo puente sobre la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 770

24 de marzo de 2015

Pág. 31

bahía de Cádiz. Contestación que le hacen a mi compañero Francisco González Cabaña el Gobierno de la nación, aquí es nada, en el 2013. Nos traen una propuesta que con esta contestación del 2013 estamos en marzo de 2015 y sacan pecho. ¿Pero como sacan pecho? Vayan ustedes de rodillas y vestidos de penitentes. Lo han hecho muy mal. González Cabaña lo ha ido describiendo. Dicen ustedes: cuando llegamos nosotros se terminaron los problemas. *El País*, el nuevo puente de Cádiz parado y rodeado de dudas. Esto es de septiembre de 2014. *El Mundo*, un periódico socialista, como sabe. En septiembre paralizada temporalmente la obra del segundo puente de Cádiz. El puente acumula un enorme retraso. Se esperaba la inauguración a finales del 2012. La alcaldesa lo ve como una medida de presión por parte de la constructora. Nos tienen mal acostumbrados. Cádiz reivindica el puente no se puede parar. ¿Quién publicó este artículo en el *Diario de Cádiz*? La señora Teófila. ¿Cuándo? Cuando gobernaba ZP. El puente no se puede parar. Los gaditanos nos lo merecemos. Los gaditanos no nos vamos a resignar. Cuando llega su Gobierno, los gaditanos ya no se lo merecen, sí se resignan porque son de los nuestros y aquí no hay nada más que hacer. No vengan con el puente. El puente ha tenido problemas con el Gobierno de Zapatero y con su Gobierno. Además ha padecido de un oscurantismo y de una falta de transparencia enorme. Los datos no nos lo da usted es que no nos los da el Gobierno. El señor González Cabaña ha presentado preguntas repetidas que el Gobierno ha dicho que no eran relevantes contestarlas. Silencio sobre el costo final. ¿Sabe usted cuánto fue el costo inicial de adjudicación? Fueron 273 millones. ¿Sabe usted cuál es el costo que fijan ahora mismo en los presupuestos del 2015? Son 506 millones. Habrá que dar alguna explicación. Gestión: muy deficiente. En los diez primeros meses del 2012 a González Cabaña le contestaron que habían gastado solo el 48,8 % del dinero presupuestado, 41 millones. El 50 % no se lo habían gastado. En 2013 contestan lo mismo, de 68 millones presupuestados habían gastado solo el 19,6 %. **(Un señor diputado: ¡Qué vergüenza, qué vergüenza!)** Por tanto, si el puente no ha terminado es porque ustedes han sido incapaces de llevarlo adelante. Nosotros le presentamos una enmienda muy sencilla. Nos parece fantástica la página *web* del puente en cifras. Qué alto es, qué grande es, qué largo es, cuántos tirantes tiene. Vamos nos detalla tuerca por tuerca. Lo cual es fantástico, los ciudadanos necesitan saber las tuercas. Cuantos tirantes, la longitud de la dovela, cuántas dovelas, pero un poquito de por favor, en Cádiz la gente tiene mucha guasa. Díganos cuánto ha costado, cuánta modificación, cuánto retraso. ¿Es verdad que se ha pasado de 273 a 506 millones?

Voy terminando. No se pueden traer las iniciativas y tomarlas a broma. Si quiere hablar del puente de la bahía de Cádiz, hablamos en serio. Los socialistas a favor. Que se termine ya, pero por favor no nos vengan aquí a poner bromas y engaños. La última ha sido la visita en periodo electoral de la ministra a la bahía de Cádiz señalando el puente: Qué maravilla. Y no lo inauguramos porque Susana Díaz ha convocado elecciones. Si están todas las máquinas encima del puente, qué van a inaugurar, si no van a inaugurar ni en el 2015, porque no va a estar terminado en su totalidad. ¿Por qué se quieren burlar de los gaditanos? ¿Por qué se quieren burlar de los hombres y mujeres que lo han visto, sufrido y que estamos deseando, los socialistas los primeros, porque la idea inicial salió de un alcalde socialista que todos conocemos, que era Carlos Díaz, en 1994 o 1995, siendo yo consejero de Medio Ambiente, con el que hablamos de la necesidad de ese puente sobre la bahía. La maqueta se hace con Borrell. Después Magdalena Álvarez empieza siendo ministra en el 2007. Del puente de Teófila, vamos a dejarlo en el puente de la Constitución del 1812 que es de todos y sobre todo es una Constitución —les recuerdo— progresista precisamente, no de la derecha que usted representa. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Hemos terminado el orden del día que nos habíamos marcado para esta Comisión. En el devenir de la misma hemos tenido ese flash de esa triste noticia de ese accidente aéreo ocurrido esta mañana cuando un Airbus de una compañía llamada Germanwings, que salió de Barcelona y que volaba hacia Düsseldorf ha tenido un accidente en la zona de los Alpes. Estas informaciones que conocemos en estos momentos nos hablan de que no hay supervivientes y de que entre los pasajeros que viajaban puede haber del orden de 40 o 45 personas con apellidos españoles. Estas son informaciones periodísticas que no he tenido capacidad de contrastar. Me han pedido los portavoces de los grupos parlamentarios un minuto para referirse a este accidente y en atención a estas circunstancias procede a abrir el turno. Empiezo de menor a mayor. Señor Llamazares, ¿tiene algo que decir? **(Pausa)**.

El señor **LLAMAZARES TRIGO**: Lamentar esta circunstancia y expresar nuestra solidaridad con las familias y con todos los afectados.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 770

24 de marzo de 2015

Pág. 32

El señor **PRESIDENTE**: Señor Macias, aunque ya se ha referido, pero si quiere añadir algo.

El señor **MACIAS I ARAU**: Ya me he referido. Simplemente mostrar el pesar por este accidente, por todas las personas que han muerto, que una cifra importante son ciudadanos españoles. La voluntad de hacer una declaración de la Comisión me parece muy oportuno y se lo agradezco al señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Sánchez.

La señora **SÁNCHEZ ROBLES**: Intervengo muy brevemente para sumarme a las palabras de los que me han precedido y trasladar nuestro pesar a todos aquellos que sufran personalmente con esta tragedia.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Gordo.

El señor **GORDO PÉREZ**: En primer lugar, en nombre de mi grupo, quiero manifestar nuestra solidaridad con todos los familiares de las víctimas y pedir al Gobierno de España que trabaje en cooperación y colaboración con AENA, con la compañía Germanwings y con todas las autoridades de los distintos países del espacio aéreo para calificar e investigar este accidente con un solo objetivo: identificar causas que nos permitan que en un futuro esto no se vuelva a producir. Quiero agradecer a la Presidencia de la Comisión esta declaración institucional.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Efectivamente, la Comisión de Fomento oportunamente tiene que hacer una declaración institucional lamentando el accidente ocurrido en los Alpes franceses. Mostrando nuestra solidaridad y nuestro consuelo con todas las víctimas y sus familiares que deben ser identificados. Es oportuno que manifestemos nuestro apoyo al Gobierno, a todas las medidas que ya ha tomado o vaya a tomar, porque parece ser que ha hay un primer gabinete establecido en el plan de ayuda a Francia para el esclarecimiento de las causas del accidente, y ayuda a las víctimas y a sus familiares en la medida de lo posible. Debe de ser unánime la declaración de la Comisión en el sentido que se han manifestado todos los portavoces.

El señor **PRESIDENTE**: Atendiendo a ese sentimiento unánimemente expresado por ustedes, así lo haremos constar en el «Diario de Sesiones» de esta sesión, especialmente nuestro pesar por este gravísimo accidente y nuestra solidaridad con las familias de las víctimas. Sin más, pasamos a votar, señorías. En primer lugar, vamos a votar la proposición no de ley número 1, sobre la finalización de las obras de Agaete-La Aldea de San Nicolás, del Grupo Parlamentario Socialista, que 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.

Pasamos a votar la número 2 del orden del día, sobre la unificación tarifaria y la modernización de la red de cercanías en el área central de Asturias. Iniciativa del Grupo Parlamentario de La Izquierda Plural, que se vota en sus propios términos.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos la número 3, relativa a ampliar a veinticuatro horas el horario de operaciones del aeropuerto de Reus, la conversión en terminal de carga logística y a impulsar y a autorizar la construcción de un puesto de inspección fronteriza de la Unión Europea. Se vota la enmienda transaccional. Es una iniciativa del Grupo Socialista.

Efectuada la votación, dijo

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

Pasamos a votar la iniciativa número 4, sobre la mejora del tramo de la autovía 2 entre igualada y esparreguera. Es una iniciativa del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). Se vota en sus propios términos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 770

24 de marzo de 2015

Pág. 33

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Pasamos a la que figura como número 5, relativa a la implantación de medidas para mejorar la infraestructura y el servicio de Renfe en la localidad de Beasain, en Gipuzkoa. Es una iniciativa del Grupo Parlamentario Vasco. Se vota la enmienda transaccional.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 28; abstenciones, 13.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Pasamos a la número 6, que es una iniciativa del Grupo Mixto por la que se insta al Gobierno a estimular el crecimiento de la economía y singularmente el sector de transporte y a la inclusión del corredor ferroviario de ancho internacional Palencia-Gijón entre los proyectos susceptibles de cofinanciación europea con cargo a los fondos conocidos como Juncker. Se vota la enmienda transaccional del Grupo Parlamentario Socialista.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Iniciativa número 7, relativa a la realización de un estudio informativo del corredor de la AP-1 entre Burgos y Miranda de Ebro del tráfico tanto ligero como pesado que soportará a partir de noviembre de 2018 cuando concluya la concesión. Es del Grupo Parlamentario Socialista. Se vota en sus propios términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 14; en contra, 23; abstenciones, 2.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos la número 8, relativa al servicio de la línea de alta velocidad Valladolid-Palencia-León. Del Grupo Parlamentario Popular. Se vota en sus propios términos.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Votamos la número 9, relativa al impulso de las infraestructuras de conexión ferroviaria a los puertos de interés general. Del Grupo Parlamentario Popular. Se vota en sus propios términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 27; abstenciones, 13.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Última en ser votada, la número 10, relativa a la finalización de obras del nuevo puente sobre la bahía de Cádiz. Del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, que se vota en sus propios términos.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Hemos terminado, señorías.

Se levanta la sesión.

Era la una y veinte minutos de la tarde.