



CORTES GENERALES
**DIARIO DE SESIONES DEL
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS**
PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Año 2014

X LEGISLATURA

Núm. 176

Pág. 1

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JESÚS POSADA MORENO

Sesión plenaria núm. 164

celebrada el jueves 13 de febrero de 2014

Página

ORDEN DEL DÍA:

Convalidación o derogación de reales decretos-leyes:

— Real Decreto-ley 1/2014, de 24 de enero, de reforma en materia de infraestructuras y de transportes, y otras medidas económicas. («BOE» núm. 22, de 25 de enero de 2014). (Número de expediente 130/000048)	3
Mociones consecuencia de interpelaciones urgentes. (Votación)	23
Convalidación o derogación de reales decretos-leyes. (Votación)	24
Corrección de error	24

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 176

13 de febrero de 2014

Pág. 2

SUMARIO

Se reanuda la sesión a las nueve de la mañana.

	Página
Convalidación o derogación de reales decretos-leyes	3
<i>Real Decreto-ley 1/2014, de 24 de enero, de reforma en materia de infraestructuras y de transportes, y otras medidas económicas.</i>	
<i>La señora ministra de Fomento (Pastor Julián) expone a la Cámara las razones que han llevado al Gobierno a la promulgación del real decreto-ley de referencia.</i>	
<i>En turno en contra interviene el señor Simancas Simancas, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista.</i>	
<i>En turno de fijación de posiciones intervienen el señor Baldoví Roda, las señoras Oramas González-Moro, Pérez Fernández y Jordà i Roura, y el señor Larreina Valderrama, del Grupo Parlamentario Mixto; la señora Sánchez Robles, del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV); el señor Martínez Gorriarán, del Grupo Parlamentario de Unión Progreso y Democracia; la señora De las Heras Ladera, del Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural; así como los señores Macias i Arau, del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), y Ayala Sánchez, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.</i>	

	Página
Mociones consecuencia de interpelaciones urgentes. (Votación)	23
<i>Sometida a votación la enmienda transaccional presentada por los grupos parlamentarios Socialista, Catalán (Convergència i Unió), de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural, Vasco (EAJ-PNV) y Mixto (señor Tardà i Coma, señora Pérez Fernández y señor Quevedo Iturbe), a la moción consecuencia de interpelación urgente del Grupo Parlamentario Socialista a la ministra de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad sobre la política del Gobierno en materia de lucha contra la pobreza y la exclusión social, se rechaza por 143 votos a favor y 171 en contra.</i>	
<i>Sometida a votación la enmienda transaccional presentada por los grupos parlamentarios Socialista, Catalán (Convergència i Unió), de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural y Vasco (EAJ-PNV), a la moción consecuencia de interpelación urgente del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) sobre medidas a adoptar para luchar contra el desempleo y para impulsar la creación de puestos de trabajo, se rechaza por 138 votos a favor, 171 en contra y 5 abstenciones.</i>	
<i>Sometida a votación la moción consecuencia de interpelación urgente del Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural, sobre la política del Gobierno en materia de salud sexual y reproductiva e interrupción voluntaria del embarazo, se rechazan el punto 1 por 125 votos a favor, 186 en contra y 1 abstención; y el punto 2 por 136 votos a favor y 175 en contra.</i>	

	Página
Convalidación o derogación de reales decretos-leyes. (Votación)	24
<i>Sometida a votación la convalidación del Real Decreto-ley 1/2014, de 24 de enero, de reforma en materia de infraestructuras y de transportes, y otras medidas económicas, se aprueba por 175 votos a favor, más 2 votos telemáticos, 177; 183 en contra, más 1 voto telemático, 139; y 1 abstención.</i>	
<i>Sometida a votación su tramitación como proyecto de ley por el procedimiento de urgencia, se rechaza por 143 votos a favor, más 1 voto telemático, 144; 171 en contra, más 2 votos telemáticos, 173.</i>	
<i>Se levanta la sesión a las once y quince minutos de la mañana.</i>	

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 176

13 de febrero de 2014

Pág. 3

Se reanuda la sesión a las nueve de la mañana.

CONVALIDACIÓN O DEROGACIÓN DE REALES DECRETOS-LEYES:

— **REAL DECRETO-LEY 1/2014, DE 24 DE ENERO, DE REFORMA EN MATERIA DE INFRAESTRUCTURAS Y DE TRANSPORTES, Y OTRAS MEDIDAS ECONÓMICAS. (Número de expediente 130/000048).**

El señor **PRESIDENTE**: Se reanuda la sesión.

Punto relativo a la convalidación o derogación del Real Decreto-ley 1/2014, de 24 de enero, de reforma en materia de infraestructuras y de transportes, y otras medidas económicas.

Para presentar el real decreto-ley, tiene la palabra en nombre del Gobierno la ministra de Fomento.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO** (Pastor Julián): Señor presidente, señorías, comparezco ante esta Cámara para someter a su consideración la convalidación del Real Decreto-ley de reforma en materia de infraestructuras y transportes, y otras medidas económicas, que fue aprobado por el Consejo de Ministros el día 24 de enero. Este real decreto-ley continúa el proceso de reformas que el Gobierno está realizando desde el comienzo de la legislatura. Dichas reformas son tendentes a incrementar la competitividad y eficiencia de numerosos sectores de actividad, lo que en el caso de este real decreto se particulariza especialmente en transportes e infraestructuras. De hecho, cuando comparecí en la Comisión de Fomento de esta Cámara en febrero de 2012, para exponer las líneas generales de la política del departamento, ya les indiqué que dos de nuestros objetivos principales eran mejorar la planificación, sobre todo la eficiencia posterior a esa planificación y la gestión de las infraestructuras y el transporte, e impulsar la calidad de todos los servicios que proporcionamos desde el Ministerio de Fomento. Dentro de este último punto, tuve ocasión de decirles que eran fundamentales dos aspectos clave: la seguridad y la calidad en el servicio a los ciudadanos.

Del mismo modo, cuando comparecí para informar sobre el Plan de infraestructuras, transporte y vivienda, les expliqué que entre sus objetivos se encontraba la mejora de la eficiencia de nuestro sistema global de transporte. Pues bien, dentro del programa de gestión y prestación de los servicios figuran garantizar la seguridad del viajero y asegurar la calidad en la prestación de los servicios. En concreto, los objetivos que enumera el Pitvi son: mejorar la eficiencia del sistema global de transporte, contribuir al desarrollo equilibrado de nuestra economía, promover una movilidad sostenible, reforzar la cohesión territorial y social, y favorecer la intermodalidad para mejorar la integración funcional del sistema de transporte. En este contexto, este ministerio está llevando a cabo una profunda reorganización del sector ferroviario para ser más eficiente, ahorrar costes y dotar a los ciudadanos de servicios de mayor calidad y seguridad.

Sus principales hitos, como conocen, son: en julio de 2012, el Real Decreto-ley 22/2012, donde se sentaron las bases para reestructurar Renfe en cuatro sociedades mercantiles estatales: viajeros, mercancías, logística y fabricación, mantenimiento y gestión de activos. Asimismo, integramos FEVE en ADIF y en Renfe. Como saben, pusimos también en marcha la incorporación de la red ferroviaria de titularidad del Estado, que se transfirió a ADIF mediante Real Decreto-ley 4/2013. Hemos liberalizado a partir del día 31 de julio de 2013 el transporte ferroviario de viajeros, con la finalidad prioritariamente turística en un primer momento, y en junio de 2013, mediante la Ley 3/2013, la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia ha asumido las funciones de organismo de arbitraje y regulación que anteriormente realizaba el Comité de Regulación Ferroviaria. En agosto de 2013, el Real Decreto-ley 11/2013 ha introducido determinadas modificaciones en relación con los cánones ferroviarios. Se estableció el derecho a una asistencia integral de las víctimas de los accidentes que se produzcan en el ámbito del transporte ferroviario de competencia estatal y sus familiares, garantizándoles una adecuada atención y apoyo. En diciembre de 2013, mediante Real Decreto-ley 15/2013, se ha realizado la segregación entre ADIF y ADIF Alta Velocidad. También se sentaron las bases en la Ley de Presupuestos de 2014 para la creación de lo que hoy trae causa en este real decreto, que es la agencia estatal de seguridad ferroviaria.

Señor presidente, señorías, para nosotros es fundamental que el servicio que llega a los ciudadanos sea el de mejor calidad. Hemos destinado en este tiempo que llevamos en el Gobierno más de 1.300 millones de euros para garantizar la prestación de los servicios públicos, de lo que denominamos obligación de servicio público. Por último, hemos puesto en marcha una nueva política tarifaria en Renfe, con reducción en los precios, especialmente en alta velocidad, que ha reportado resultados muy positivos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 176

13 de febrero de 2014

Pág. 4

porque ha aumentado la demanda y sobre todo se han generado, como saben, mayores beneficios. El número de viajeros de AVE y larga distancia se ha incrementado en más de un 14 % en el último ejercicio. Señorías, siguiendo esta línea el artículo primero de este real decreto-ley da rango de ley a los aspectos de seguridad ferroviaria más importantes regulados en la Directiva 2004/49/CE para dotarlos de una mayor fortaleza. Entre estos aspectos que ahora se elevan a la Ley del Sector Ferroviario se encuentra, en primer lugar, la definición de qué aspectos integran la seguridad ferroviaria. En segundo lugar, la identificación de responsabilidades de los diferentes actores del sistema ferroviario. En tercer lugar, la definición de los certificados de seguridad y de las autorizaciones de seguridad que tienen que disponer las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras, y por supuesto, la definición de la autoridad responsable de seguridad ferroviaria.

Centrándonos en este último punto, este real decreto-ley aborda la figura de la autoridad responsable de seguridad y la incorpora expresamente en el texto de la legislación ferroviaria. Se le dota de estructura a través de la autorización para la creación de la agencia estatal de seguridad ferroviaria en el artículo segundo del real decreto-ley. Hasta ahora estas funciones de autoridad responsable de seguridad estaban asignadas a la Dirección General de Ferrocarriles. Sin embargo, a nuestro juicio y desde luego conforme a los requerimientos de la Comisión Europea, esta labor exige un grado mayor de independencia. Por ello, siguiendo el planteamiento que ya les avancé en esta misma Cámara el pasado mes de octubre, la agencia se creará empleando como germen la experiencia y el conocimiento tan amplio de profesionales tan cualificados del sector ferroviario que hoy prestan sus servicios en la Dirección General de Ferrocarriles. El primer paso se tomó en el mes de diciembre pasado cuando, tal y como les he mencionado, en la Ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2014 se incluyó una excepción al principio general que nos encontramos cuando llegamos al Gobierno de no creación de agencias. El siguiente paso, como saben, es lo que hoy trae causa en esta Cámara. Europa tiene modelos variados y desde luego todos ellos tienen una gran tradición administrativa en cada uno de los países. Lo más importante y lo principal es que los criterios que se pongan en marcha siempre atiendan a funciones de regulación que desde luego son claves y fundamentales en este mundo que es, como saben, tecnológicamente tan avanzado, pero que es tan importante para garantizar la seguridad de los viajeros. A partir de ahora, con esta modificación de la Ley de Agencias se habilita al Gobierno para que apruebe por real decreto el estatuto de la agencia estatal de seguridad ferroviaria.

Dicho estatuto deberá tener el siguiente contenido: las funciones a desarrollar por la agencia estatal; los principios básicos del contrato de gestión plurianual y del plan de acción que regirá su funcionamiento; la determinación de sus órganos de gobierno; sus funciones y modos de actuación; la definición y funciones de la comisión de control; los requisitos y competencias del director de la agencia; la estructura orgánica de la agencia, con indicación de departamentos y principales contenidos; los medios personales, materiales y económico-financieros y el patrimonio que se le adscribe; y el régimen en materia de personal. Como les he dicho, esta agencia ejercerá las funciones de autoridad responsable de seguridad en relación con todos los elementos del sistema ferroviario, tanto en relación con las infraestructuras como con el material rodante y el personal ferroviario, como en relación con la operación ferroviaria.

Sus funciones serán las siguientes. En primer lugar, velar por el mantenimiento general de la seguridad en la circulación sobre la red ferroviaria de interés general mediante la supervisión del cumplimiento de las obligaciones de los diferentes actores en esta materia. En segundo lugar, ejercer la potestad sancionadora en materia de seguridad ferroviaria. En tercer lugar, autorizar la puesta en servicio de los vehículos y las líneas. En cuarto lugar, emitir los certificados de seguridad y las autorizaciones de seguridad de las empresas ferroviarias o administradores de la infraestructura, así como supervisarlos posteriormente. En quinto lugar, proponer y elaborar el marco normativo de seguridad. En sexto lugar, gestionar el registro especial ferroviario. En séptimo lugar, funciones relacionadas con la interoperabilidad del sistema ferroviario de competencia estatal. Y, en último término, el otorgamiento, la suspensión y/o la revocación de licencias de empresas ferroviarias.

La agencia podrá hacer, y para ello tendrá medios materiales y humanos, todas las inspecciones e investigaciones necesarias para el cumplimiento de sus funciones. Tendrá acceso a todos los documentos, locales, instalaciones y equipos de los administradores de infraestructuras y de las empresas ferroviarias públicas o privadas y tendrá un intercambio activo de conocimientos y experiencia con otras autoridades similares de la Unión Europea. Este real decreto-ley también incorpora una nueva disposición adicional a la Ley del Sector Ferroviario para regular la aprobación del reglamento de circulación ferroviaria mediante real decreto. Así se le dota de un rango legal coherente con la importancia de esta norma y con la que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 176

13 de febrero de 2014

Pág. 5

tienen normas análogas de otros medios de transporte. Como saben, dentro del paquete de medidas en materia de seguridad ferroviaria que estamos llevando a cabo, una de las principales es la revisión de la reglamentación ferroviaria, que es la empleada por empresas y administradores para gestionar la circulación por la red ferroviaria de interés general. Para ello, ya hemos redactado el nuevo reglamento de circulación ferroviaria, con un trabajo intenso en el que han colaborado decenas de profesionales.

Este nuevo reglamento de circulación ferroviaria, permite disponer de una única norma que agrupa, unifica y actualiza la normativa de circulación existente hoy en día. La RGC aplicable en red convencional, la normativa de la circulación aplicada en alta velocidad, los RCT utilizados en la red de ancho métrico, etcétera. Y todo ello adaptado a la especificación técnica de interoperabilidad de operaciones. También se adapta al actual marco de separación de competencias y responsabilidades entre administradores de infraestructuras y empresas ferroviarias prestadoras de servicios de transporte y se asignan responsabilidades para el desempeño de funciones de seguridad en la circulación, de conformidad con títulos habilitantes. Finalmente, también me gustaría destacar que incluye y moderniza todo lo que tiene que ver con la incorporación en norma única de todos los elementos que son clave para garantizar la seguridad en la circulación ferroviaria. Este reglamento, que, como todos ustedes conocen, hasta ahora se llevaba a cabo mediante una orden ministerial, ha sido presentado ya por el ministerio a los agentes del sector, a las empresas ferroviarias, a los administradores, a las organizaciones sindicales y a los centros de formación, y continuará su tramitación para que esté aprobado en el plazo más breve posible.

Señorías, por último, en materia ferroviaria este real decreto-ley también incluye una modificación de la Ley del Sector Ferroviario en materia de cánones que complementa las modificaciones que llevamos a cabo en el Real Decreto-ley 11/2013. Es el administrador de infraestructuras, señoría, el que tiene que establecer las cuantías de los cánones que va a percibir por el servicio que presta a las empresas ferroviarias por el uso de la red —que es una red que hemos financiado entre todos los españoles— en función de la valoración de los costes directamente imputables a esta gestión. De esta manera se puede hacer un uso más eficaz de los recursos dentro del marco de financiación acordado con el Estado. Además, el administrador debe tener una cierta flexibilidad en el establecimiento de dichos cánones que le permita usarlos como una herramienta para impulsar los tráficos y optimizar el uso de la red.

Estos son precisamente los objetivos que se persiguen con los últimos cambios en el régimen legal de los cánones que modifican el procedimiento de actualización de su importe fijado en el artículo 77 de la Ley del Sector Ferroviario. Dicho proceso consiste en que el administrador redacta anualmente una propuesta de tarifas que somete a consulta del sector y a informe de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia y que posteriormente se aprueba en esta Cámara en la ley de presupuestos y que se recoge para su declaración de red.

Señorías, también en este real decreto-ley se aprueba lo que se denomina coordinador nacional de *slots*, medida que va a servir sin duda para mejorar y contribuir al uso eficiente de nuestros aeropuertos. Como saben ustedes, señorías, señor presidente, para garantizar un uso eficiente de la capacidad disponible en los aeropuertos se asigna a las compañías aéreas franjas horarias aeroportuarias denominadas *slots*, que son los permisos para aterrizar y despegar en un aeropuerto en una fecha y hora determinadas otorgadas por un coordinador. La coordinación y la asignación de *slots* condiciona de manera muy relevante la competencia en el sector aéreo y, por tanto, debe realizarse de forma transparente y no discriminatoria. AENA ha realizado hasta ahora las funciones de coordinador de *slots*; sin embargo, se ha considerado preciso reforzar la independencia formal del coordinador. Por ello, el Consejo de Ministros aprobó el 17 de enero de este año el real decreto en el que se prevé la creación de un ente denominado coordinador nacional de *slots*. El coordinador nacional de *slots* va a ser único para todo el Estado y designado por el Ministerio de Fomento. Será una asociación privada integrada por gestores aeroportuarios y compañías aéreas que operan en nuestro país, asegurando el equilibrio de ambas partes. Para ello, en el artículo tercero de este real decreto-ley se crea una prestación patrimonial pública para su financiación, que deberán satisfacer a partes iguales las compañías aéreas usuarias y AENA Aeropuertos. En este sentido, se debe indicar que todos los aeropuertos europeos cobran una cuantía equivalente.

Señorías, en su artículo cuarto este real decreto-ley introduce un conjunto de medidas destinadas a mejorar el régimen de subvenciones otorgadas a los billetes de transporte de los residentes en territorios no peninsulares. Mediante estas medidas, se facilitará la acreditación de los requisitos para acceder a las bonificaciones y se facilitará la comprobación por parte de las administraciones competentes. Entre estas medidas, me gustaría destacar las siguientes: añadir al pasaporte como documento acreditativo de la identidad, además del DNI —que ya saben que es utilizado con carácter general y así está en la norma

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 176

13 de febrero de 2014

Pág. 6

en todos los embarques en los aeropuertos, para facilitar en este caso la identificación del pasajero—, la obligación de utilizar el sistema telemático de acreditación de residencia, el conocido como SARA, en todos los canales de venta, extendiéndolo a todos los operadores para agilizar y facilitar dicha acreditación; la entrada en vigor se ha establecido el 1 de noviembre de 2014. Asimismo, reducir los plazos que tienen las compañías aéreas y marítimas para presentar las liquidaciones mensuales a los centros directivos competentes de seis a dos meses y la antigüedad de los cupones que por causas justificadas pueden ser incluidos en esos ficheros. Además, la obligación de conservar toda la documentación de los billetes bonificados para mejorar el modelo de comprobación de las liquidaciones efectuadas por la compañía de transporte. Y registrar ante el órgano gestor, con anterioridad a la comercialización, las tarifas aéreas que incluyan servicios ajenos al transporte aéreo, desglosando el importe de cada servicio, de manera que cada euro de subvención vaya destinado a quien realmente tiene derecho a ello. Como ven, señorías, se trata de un amplio abanico de nuevas iniciativas que afianzan un modelo de gestión eficiente para garantizar la conectividad de nuestros territorios no peninsulares, pero que perciban las subvenciones solo aquellas personas que tienen el legítimo derecho a recibirlas.

Señorías, en relación con el artículo quinto, permítanme que en primer lugar les recuerde la importante labor que desarrolla Sasemar en la protección de la vida humana en el mar y en las tareas de prevención y lucha contra la contaminación. Como ejemplo, en los años 2012 y 2013 han realizado 9.893 actuaciones, lo que supone una media de 15 emergencias al día; ha asistido a más de 24.358 personas, de las cuales 6.493 han sido evacuadas y/o rescatadas; ha atendido a 496 embarcaciones con inmigrantes a bordo; ha asistido a más de 7.069 buques; ha controlado el tráfico de más de 590.000 buques y ha respondido en más de 797 casos de contaminación en el mar. Para el desarrollo de esta encomiable labor, Sasemar cuenta con un gran número de profesionales y medios materiales, con un alto grado de especialización y de gran complejidad técnica, y creo que sería un buen momento reconocer hoy en esta Cámara esta labor tan intensa que Sasemar ha venido prestando en estas últimas semanas, como saben, ante el temporal que hemos tenido en nuestras costas y que ha sido sin duda un momento en el que han demostrado su alta profesionalidad y su alta capacitación. Muchas gracias a todos ellos. **(Aplausos)**.

Señorías, para todo ello es necesario garantizar unos medios de financiación acordes con las actividades y servicios que realiza, permitiendo que los recursos del Estado se orienten hacia su labor fundamental, que es salvar vidas humanas. Dentro de estas medidas se enmarca la modificación de la tasa de ayuda a la navegación. Como saben, las ayudas a la navegación marítima son un conjunto de dispositivos externos al buque cuyo objeto es mejorar la seguridad de la navegación de los buques y facilitar el tráfico marítimo. Estos dispositivos están disponibles en toda la costa española e incluyen faros, balizas costeras, racones, señales GPS diferenciales y los servicios de control y ayuda al tráfico marítimo costero y son proporcionadas por Puertos del Estado y por los centros de control de Sasemar. El pago de la tasa corresponde a todos los buques o embarcaciones independientemente del puerto en el que recalen y, como saben, hay exenciones y bonificaciones para las embarcaciones de menor tamaño, especialmente las embarcaciones pesqueras; quedan exentas de la tasa las embarcaciones más pequeñas y todos los pesqueros tienen bonificaciones. Hasta ahora las embarcaciones solo satisfacían los servicios gestionados a través de las autoridades portuarias. Con esta modificación el hecho imponible de la tasa, que es el que se cambia, contempla los servicios prestados por Sasemar, contribuyendo así esta medida a su sostenibilidad. La labor de Sasemar resulta esencial y contribuye sin duda de manera muy directa a la seguridad de la navegación, pues tiene capacidad de interaccionar con los buques con objeto de minimizar la probabilidad de incidentes y optimizar la eficiencia en sus operaciones.

Señorías, como saben, otro de los elementos que contempla este real decreto-ley en sus artículos sexto y séptimo es modificar la Ley de Autopistas y el texto refundido de la Ley de Contratos del Sector Público con el fin de evitar que el Estado acabe asumiendo dos veces el pago de las expropiaciones en beneficio del concesionario. Como saben, señorías, el justiprecio de los terrenos expropiados para la construcción de una autopista estatal de peaje en régimen de concesión debe ser abonado por la sociedad concesionaria. Así lo establece el artículo 17 de la Ley 8/1972, de 10 mayo, en relación con el artículo 5 del reglamento de expropiación forzosa. Señorías, a pesar de este régimen legal, en el caso de las sociedades concesionarias declaradas en concurso de acreedores, en los últimos meses se han venido produciendo sentencias judiciales que obligan al Estado a hacerse cargo de las expropiaciones en caso de impago por la sociedad. A tal fin en esta norma se reconoce el derecho que tiene el Estado —por cierto, en nombre de los ciudadanos— como resultado del pago por cuenta de otro a subrogarse en el crédito del expropiado frente al concesionario, procediéndose a minorar el correspondiente importe

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 176

13 de febrero de 2014

Pág. 7

de la responsabilidad patrimonial. Con ello se garantiza que el Estado no tenga que hacer frente a los incumplimientos de los concesionarios. Además, esta medida podrá aplicarse respecto a cualesquiera concesiones ya adjudicadas.

Señorías, para finalizar con las medidas relacionadas con las competencias de mi departamento, esta norma incluye una importante medida para mejorar e incentivar la actividad de nuestros aeropuertos. Como todos ustedes saben, nuestros aeropuertos son infraestructuras determinantes para garantizar la conectividad de nuestro país y para facilitar su crecimiento económico. Señorías, como saben, hay un elemento clave al que se ha dedicado todo el esfuerzo en estos últimos dos años. Ante la caída del tráfico doméstico en nuestro país se tienen que poner en marcha iniciativas que mejoren e incentiven la actividad de nuestros aeropuertos. Dada la evolución de los tráficos registrados en los últimos años, hemos introducido una política de bonificaciones para corregir esa tendencia e incentivar el tráfico, lo que en definitiva ayuda a dinamizar la economía. Así, aplicamos bonificaciones generales para todos los aeropuertos de la red y otras específicas para los aeropuertos insulares que les voy a exponer a continuación. Las generales son las siguientes: en primer lugar, pasajeros en conexión, incremento de la reducción al 30%; en segundo lugar, exención de pago en todas las mercancías que se mueven en conexión en nuestro país; y, en tercer lugar, bonificación del 50% de la tarifa de carga para las aeronaves en tráfico internacional. Señorías, están además las bonificaciones específicas para los aeropuertos insulares, Ceuta y Melilla o bonificaciones por insularidad. Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla tienen una bonificación del 15% para los vuelos con la península y del 70% para los interinsulares en las tarifas aeroportuarias de aterrizaje, de seguridad y de pasajeros. Subvención para todos los vuelos en Canarias, excepto los interinsulares, de un 50% del importe de la prestación de aterrizaje y de pasajeros en los días valle de cada aeropuerto, variable según el aeropuerto. Esta medida tiene una vigencia indefinida. También existe la reducción de un 20% en las prestaciones por salida de pasajeros y seguridad en temporada baja para los aeropuertos estacionales. La exención de pago en la mercancía cargada o descargada en tráfico interinsular y la reducción del 15% en las cuantías aplicables tanto a carga directa como en conexión.

Además, señorías, se ha implantado un nuevo incentivo de crecimiento de pasajeros para impulsar el crecimiento del tráfico aeroportuario y apoyar a otros sectores de especial importancia por su contribución al desarrollo económico, que consiste en lo siguiente. Reducción del 75% en la tarifa de pasajero para viajeros adicionales en una ruta. Esta bonificación se aplicará siempre que la compañía aérea aumente el número de pasajeros en 2014 en la ruta incentivada y en el conjunto de la red, asegurando así que no se incentiva el número de pasajeros que no genere incremento en una ruta, lógicamente, y que provenga de viajeros captados por otra compañía. El 50% en 2014, abonado por AENA Aeropuertos en 2015, y el 25% adicional para el 2016 si esta compañía mantiene o incrementa el tráfico de pasajeros obtenidos en 2014 en la ruta incentivada. O sea, no vale venir y luego irse. Y también, señorías, la reducción del cien por cien —y les digo bien, del cien por cien— de la tarifa de pasajeros en las rutas a nuevos destinos, 75% en 2014 por la puesta en marcha de una nueva ruta y el 25% se aplica en 2015 si la compañía mantiene el número de pasajeros en la ruta incentivada en 2014. Con este último incentivo aprobado se favorece el incremento de pasajeros en todos los aeropuertos españoles, apoyando a las compañías aéreas que deciden incrementar su actividad, lo que sin duda redundará en una mejora del sector del transporte aéreo en su conjunto. No obstante, para la aplicación del mismo es necesario contar con la relación de los aeropuertos que están en una misma área de captación de destino para evitar que pueda considerarse un simple cambio de aeropuerto de destino a otro de su misma área. Dicha relación se incorpora a nuestro ordenamiento jurídico mediante la disposición adicional única de este real decreto-ley.

Todo el conjunto de estas bonificaciones, señorías, en 2012 supusieron 45 millones de euros; en 2013, 78 millones de euros y en 2014 estimamos que van a ser 140 millones de euros. Como resultado de la política seguida en materia de gestión aeroportuaria, en 2013 registramos un récord de viajeros internacionales; casi 130 millones de viajeros internacionales, el mayor número de viajeros internacionales que nunca ha tenido la aviación civil española. Asimismo, en enero de 2014 el número de pasajeros en los aeropuertos de la red AENA ha crecido un 2,5%; en concreto, se registraron cerca de 11 millones de pasajeros. Señorías, el esfuerzo de AENA ha sido posible gracias a sus buenos resultados en materia de gestión empresarial que elevaron el Ebitda hasta los más de 1.551 millones de euros en 2013 frente a los 868 millones de euros de 2011. Como ustedes saben, la caja en AENA era de menos 600 millones de euros y ahora es, como les digo, de más de 800 millones. **(Aplausos).**

Señor presidente, señorías, otra medida relevante incluida en el artículo octavo de este real decreto-ley ha sido la puesta en marcha del plan conocido como PIVE 5. El Gobierno, a través del Ministerio de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 176

13 de febrero de 2014

Pág. 8

Industria, Energía y Turismo, está apoyando la compra de vehículos eficientes con 175 millones de euros. Su objetivo es la sustitución de otros 175.000 turismos y comerciales ligeros y favorecer la compra de vehículos menos contaminantes. Como en la anterior convocatoria, la adquisición de estos vehículos recibirá un apoyo económico de hasta 3.000 euros aportados por el Ministerio de Industria, Energía y Turismo y por el fabricante o punto de venta. También, señorías, en este real decreto-ley, en su artículo noveno se incluye la modificación del IVA aplicable a las entregas de objetos de arte que realicen sus autores. Se pasa de tributar de un 21 % —tipo general del impuesto— a hacerlo al 10 % de tipo reducido. En el artículo décimo se prorroga el tipo de retención del 21 % para dividendos en el impuesto sobre sociedades a 2014. Es el mismo tipo que el aplicado en 2012 y 2013 y la retención del 21 % ya fue prorrogada para este año para el caso de dividendos que deban declararse en el IRPF. De esta forma, Hacienda otorga uniformidad en las retenciones sobre dividendos aplicados a todo tipo de impuestos.

Para finalizar, en el artículo undécimo del real decreto-ley se recogen las modificaciones de la Ley de Presupuestos Generales del Estado, que permiten introducir determinadas precisiones técnicas relacionadas con la cotización de empresarios autónomos que hayan tenido a trabajadores contratados por cuenta ajena en número igual o superior a diez. En segundo lugar, se introducen los límites de las retribuciones de los miembros de las corporaciones locales atendiendo a su población. Lleva asociada una referencia salarial que tiene en cuenta, entre otros criterios, la retribución de los secretarios de Estado de la Administración General del Estado. En el caso de las corporaciones locales con menos de 1.000 habitantes, no podrán tener dedicación exclusiva y excepcionalmente podrán desempeñar sus cargos con dedicación parcial, percibiendo sus retribuciones dentro de los límites máximos señalados.

Señorías, concluyo ya. Gracias al contenido del real decreto-ley que les acabo de exponer, se ha conseguido que las medidas alcancen de forma inmediata su plena eficacia, y a su vez hemos complementado las reformas que se habían adaptado, como saben, en todos los ámbitos del transporte y también en otras políticas de carácter económico, algo tan importante para nuestro país como es la fabricación de automóviles y sobre todo que esos nuevos automóviles, mucho más eficientes y menos contaminantes, puedan llegar a los ciudadanos. Por eso, señor presidente, solicito a esta Cámara el voto favorable a la convalidación de este real decreto-ley.

Muchas gracias, señor presidente. Muchas gracias, señoras y señores diputados. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora ministra.

Ha solicitado la utilización del turno en contra de este real decreto-ley el Grupo Parlamentario Socialista. En su representación, tiene la palabra el señor Simancas.

El señor **SIMANCAS SIMANCAS**: Señor presidente, muchas gracias.

Señora ministra, reconozco que están ustedes logrando agotar mi reserva de adjetivos para calificar sus actuaciones. Si el Real Decreto-ley de 13 de diciembre teníamos que calificarlo como chapuza, este real decreto-ley de 24 de enero hemos de tildarlo como un engendro, señora ministra, tan ininteligible en las formas como inconveniente en sus contenidos. En relación con las formas, señora ministra, diecinueve páginas de decreto-ley, diecinueve páginas para modificar doce leyes. Doce leyes que han sido estudiadas, tratadas, dialogadas y consensuadas a lo largo de meses y de años de trabajo aquí se las carga usted en una tarde de ordeno y mando decretal, un decreto que se carga doce leyes tan importantes como la de Seguridad Aérea, la del Sector Ferroviario, la de Puertos del Estado, la del IVA, la del Impuesto sobre Sociedades, la de los Sueldos de los Concejales, la de las Cotizaciones del Régimen de Autónomos, una docena de leyes que pone usted patas arriba en solo diecinueve páginas. Algunas, como la Ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2014, la modifica usted solo veinte días hábiles después de su publicación. Se le ha quedado vieja la Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2014 solo tres semanas después de publicarse, y es un avance, porque el anterior decreto, el Decreto de 13 de diciembre, modificaba la Ley de Presupuestos del año 2014 diez días antes de su publicación. Ha escuchado usted bien. Emiten ustedes un real decreto el 13 de diciembre de 2013 para modificar la Ley de Presupuestos de 2014, que se aprueba el 23 de diciembre. Modifican las leyes antes incluso de su entrada en vigor. Es todo un récord.

Justifican ustedes la extraordinaria y urgente necesidad de las regulaciones incluidas en este decreto en decisiones que se tomaron hace año y medio, señora ministra, como la creación de la agencia de seguridad ferroviaria que ya planteaban ustedes en el Pitvi en septiembre de 2012. En septiembre de 2012 nos dicen: hay que crear la agencia de seguridad ferroviaria, se olvidan ustedes de la agencia hasta el día de hoy y hoy por urgente y extraordinaria necesidad la regulan por decreto; no lo podemos hacer a través

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 176

13 de febrero de 2014

Pág. 9

de un proyecto de ley porque han tenido ustedes la sensación urgente de que había que regular esto, aunque ya lo preveían hace año y medio. Urgente necesidad respecto a decisiones que tendrán su efecto no mañana, no la semana próxima sino dentro de diez meses, como la aplicación definitiva del sistema telemático que acredita la residencia para la adquisición de billetes subvencionados en Canarias o Baleares; tendrá su efecto en noviembre pero ustedes sienten una urgente necesidad de decretarlo en el mes de enero.

El premio gordo, señora ministra, nos lo reservan ustedes para los cambios que proponen en la Ley del Sector Ferroviario sobre los cánones a cobrar por ADIF en el uso de sus infraestructuras. Señora ministra, ayer en un proyecto de ley en el Senado aprobaron ustedes una modificación de los artículos 77 y 81 de la Ley del Sector Ferroviario, al introducir una serie de modificaciones sobre los trámites a llevar a cabo por ADIF para establecer esos cánones, ayer en el Senado; y hoy nos trae usted en un real decreto-ley unas modificaciones de la misma ley en los mismos artículos pero en sentido contrario, ¿con qué me quedo, señora ministra, con lo que aprobaron ustedes ayer en el proyecto de ley que habla de una función del Ministerio de Fomento para comprobar los mandatos de ADIF o me quedo con lo que trae usted hoy aquí dándole autonomía e independencia a ADIF y hablando de la Comisión Nacional del Mercado y de la Competencia? Porque dicen cosas distintas sobre la misma ley, sobre los mismos artículos de la misma ley, con el agravante, señora ministra, de que el real decreto que nos trae usted hoy aquí va a ser derogado por una ley que aprobamos ayer como proyecto en el Senado y que viene la semana que viene, viene el jueves de la semana que viene aquí.

El proyecto de ley que viene la semana próxima aquí va a derogar el decreto que usted nos ha presentado aquí, ¿esto qué es? Esto es una tomadura de pelo, señora ministra. Regularn ustedes la misma cosa, la misma ley, modificaciones sobre los mismos artículos en un proyecto de ley en un sentido y en un real decreto-ley en otro sentido, y van a tener ustedes que traer un cuarto decreto-ley dentro de unas semanas para derogar lo que la semana que viene vamos a aprobar aquí que viene del Senado, porque no le sirve a usted, nos lo ha contado aquí. Europa le obliga a otorgar cierta autonomía e independencia a ADIF para establecer los cánones. ¿Qué manera de hacer leyes es esta?, ¿quién le lleva a usted estos asuntos en el ministerio? Yo le recomiendo que vaya usted esta tarde y cese a quien sea. No puede ser que ayer en el Senado se apruebe una modificación en un sentido y hoy en un real decreto-ley estemos convalidando medidas en sentido contrario. En fin, señora ministra, esto con relación a las formas.

En relación con el fondo, nos parece bien que se prorrogue el Plan PIVE, nos parece bien que se regule la estructura, el funcionamiento de la agencia de seguridad ferroviaria, porque la propusimos nosotros entre otras razones, pero es la tercera vez, señora ministra, que usted nos trae una norma, nos trae un texto hablando de cómo prepararnos para crear la agencia de seguridad ferroviaria. Lleva usted año y medio preparándose. ¿Por qué no crea usted la agencia de seguridad ferroviaria ya? Si estamos todos de acuerdo; nos lo anunció usted por primera vez en septiembre del año 2012, nos dijo: vamos a crear la agencia de seguridad ferroviaria porque es muy importante; le decimos: de acuerdo. Sin embargo, lleva usted año y medio preparándose y ahora por urgente y extraordinaria necesidad en un real decreto-ley introduce nuevas regulaciones, pero todavía no tenemos agencia de seguridad ferroviaria. Nos parece bien limitar la responsabilidad patrimonial del Estado en el rescate de concesiones, no pagar dos veces por la misma expropiación, aunque sea una norma que tiene prácticamente nombres y apellidos y aunque nadie sepa aún qué pretende hacer usted con las famosas autopistas de peaje inviables mientras quiebran una tras otra, dañando el prestigio y la reputación de nuestro sector concesional.

Nos parece bien que bajen ustedes el IVA de las obras de arte del 21 al 10% pero le vamos a pedir, señora ministra, a usted que representa hoy al Gobierno, que haga lo mismo con el IVA del cine, del teatro, de la música, del libro electrónico exactamente por las mismas razones por las que usted hoy justifica bajar el IVA para el mercado de las obras de arte. Se trata de dinamizar una actividad económicamente interesante, crear puestos de trabajo, fomentar la creatividad cultural, no penalizar a los menos favorecidos en el acceso a la cultura. Le vamos a pedir, señora ministra, que no castigue usted al cine y al teatro con un IVA inusitadamente alto simplemente porque el cine y el teatro español no le hacen la ola a su compañero de gabinete, al señor ministro de Educación y cultura, en las ceremonias de entrega de premios. **(Aplausos)**. No castigue usted al cine y al teatro. Desde luego no estamos de acuerdo con que ustedes sigan dando pasos en el sentido de la liberalización exprés del transporte ferroviario de pasajeros en nuestro país. Aquí dan un paso más en relación con las certificaciones de seguridad.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 176

13 de febrero de 2014

Pág. 10

Le voy a pedir otra vez, señora ministra, que no se apresure usted a fomentar un negocio privado con el AVE que hemos pagado entre todos. No se apresure usted al negocio privado porque el negocio privado a veces tiene más coste para el usuario y un peor servicio. Porque en otros países como Francia y Alemania, que no son países menores, que no son países que hacen las cosas mal, están reforzando sus operadores públicos en vez de debilitar sus operadores públicos, pensando en el interés general antes que en el negocio privado en relación con la alta velocidad ferroviaria; y probablemente, señora ministra, porque ni usted misma sepa cómo va afrontar la tan anunciada liberalización del transporte ferroviario de pasajeros. ¿Lo va a hacer usted por surcos, lo va a hacer usted por líneas, por tramos o por sectores?, ¿va a introducir un operador privado, dos, tres? Seguramente no lo sabe usted. No siga dando pasos en relación con un asunto sobre el que no saben cómo afrontar y además será contraproducente.

No estamos de acuerdo, señor ministra, con que ustedes suban las tasas en los aeropuertos españoles y en los puertos españoles. Solo unos días después de reunirse solemnemente ustedes en una convención y decirnos a todos los españoles que no quieren ustedes subirnos los impuestos, solo unos días después de esa promesa solemne a todos reunidos para decir: no vamos a subir los impuestos, aquí nos trae usted unas subidas de tasas extraordinarias. No sabemos qué es lo que quieren, pero sabemos qué es lo que hacen y lo que hacen es subir impuestos. Con la excusa de que Europa requiere un coordinador independiente para el reparto de *slots*, que es verdad, crean ustedes una nueva tasa a pagar por los operadores de las líneas aéreas, señora ministra, que acabarán repercutiéndose sin lugar a dudas en los billetes que pagan los pasajeros. Europa no le obliga a usted a crear una tasa, Europa le obliga a usted a tener un coordinador independiente para distribuir los *slots* y las franjas horarias en los aeropuertos. Hasta ahora esto lo pagaba AENA, Europa no nos dice que no lo pague AENA. Crea usted una nueva tasa porque usted quiere crear una nueva tasa en el marco de una estrategia que a nosotros nos parece una estrategia equivocada, porque en la medida, señora ministra, de que bajan los tráfico de pasajeros en AENA ustedes suben las tasas y esta no es una buena política. Ha presumido usted aquí con el aplauso de su bancada de que se han incrementado los viajeros internacionales y es verdad, pero no nos ha dicho usted que el conjunto de los pasajeros que ha transportado AENA en el año 2013 ha caído un 3,5%, aquí en Barajas casi un 12%; y a usted para combatir esta caída de tráfico no se le ocurre otra cosa que subir las tasas un 1% más el IPC este año, un 3% más el IPC el año que viene, un 5% más el IPC el 2016, el 2017 y el 2018. Eso es lo que ha pactado usted con las compañías aéreas, sí: IPC más un punto este año, más 3 puntos el año próximo y más 5 puntos dentro de tres años. Esa es la realidad de lo que usted ha pactado y no se hace así, señora ministra. No es lo que hace usted. En relación con el AVE nos lo acaba de explicar. Suben ustedes las tasas y están ustedes espantando los tráfico en lugar de atraerlos. Ahora crean una nueva tasa con la excusa del coordinador de *slots* y nos dice usted que lo hace para ganar eficiencia; pero si se lee, imagino que se lo habrá leído, el informe que acompaña a este real decreto en materia de impacto económico, se nos dice lo siguiente: cuando AENA gestionaba este servicio en la distribución de los *slots* se estaba gastando 1 millón de euros, señora ministra, y ahora nos anticipan ustedes que con este nuevo sistema privado y más eficiente se van a gastar 2,5 millones. ¿Dónde está la eficiencia?, ¿por qué hay que gastarse el doble con un sistema privado si AENA lo hacía por la mitad de dinero? Señora ministra, esto no es eficiencia, esto es subida de tributos, esto es subida de impuestos y desistimiento, espanto de los tráfico aéreos en este país.

No se quedan ustedes ahí, también aumentan las tasas portuarias, duplican ustedes en este real decreto la tasa de ayuda a la navegación para financiar Sasemar. Nosotros también felicitamos a los trabajadores de Sasemar, pero no estamos de acuerdo con que ustedes dupliquen la tasa de ayuda a la navegación. Esta tasa, esta subida, señora ministra, supone un incremento de un 96%. Si acumula usted la subida que plantea para 2014 con la subida que ya ha aplicado en 2013, estamos hablando de una subida del 128%. Para un partido que quiere bajar los impuestos no está mal subir un 128% la tasa de ayuda a la navegación. **(Aplausos)**. Señora ministra, hay compañías de cruceros en este país que van a tener que pagar 50.000 euros más el año que viene en función de esta nueva tasa. Esta es una buena excusa para sacar los cruceros de Barcelona, de Valencia o de Palma de Mallorca y llevárselos a Túnez, a Grecia o a Turquía. Señora ministra, un 128% de subida de tasas a la navegación. ¿Usted cree que esto es razonable?, ¿así se ayuda a captar tráfico de cruceros en nuestro país?, ¿está usted de acuerdo con esto?, ¿pero no eran ustedes los de bajar los impuestos?

Prolongan ustedes, señora ministra, hasta noviembre el trámite absurdo, engorroso, injustificado de presentar obligatoriamente el certificado de empadronamiento para obtener la bonificación del transporte para residentes en Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla, porque eso es lo que trae este decreto que usted

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 176

13 de febrero de 2014

Pág. 11

no nos ha explicado. Lo que trae este decreto es que los ciudadanos de Canarias, de Baleares, de Ceuta y de Melilla van a tener que seguir llevando el certificado de empadronamiento hasta el mes de noviembre. Dicen ustedes que es para combatir el fraude, pero ¿qué fraude? Nos habla usted alguna vez de un 6%. ¿De dónde se saca esa cifra?, porque le hemos pedido varias veces que nos lo desglose, que nos lo explique, y nunca ha tenido usted posibilidad, capacidad o voluntad de hacerlo. Llevan dos años de gestiones para aplicar un sistema telemático que evite estas molestias a los ciudadanos de las islas, de Ceuta y de Melilla, y llevan ustedes dos años siendo incapaces de hacer funcionar este sistema SARA, señora ministra. Aquí hay ejemplos de diputados y he conocido a ciudadanos y a empresarios que día a día me dicen que ese sistema no funciona. Llevan dos años sin hacerlo funcionar, dos años obligando a los ciudadanos de las islas a ir a su ayuntamiento a pedir un certificado de empadronamiento y, después, solicitar el billete que les corresponde. Esto, además de ser una molestia, señora ministra, es una humillación. Tratan ustedes a los ciudadanos de las islas como ciudadanos de segunda (**Aplausos**), porque ni usted ni yo, que somos españoles, tenemos que pedir certificado de empadronamiento para viajar; yo no lo necesito, usted no lo necesita, ¿por qué se lo tiene usted que requerir a los ciudadanos de Canarias y de Baleares?, ¿son presuntos defraudadores, más que usted o más que yo los ciudadanos de Canarias o de Baleares?, ¿por qué les castiga usted con este requerimiento? Esto no es justo. No es justo que por su incompetencia, por que ustedes no sean capaces de aplicar un sistema telemático de una manera razonable y eficiente prorroguen hasta el mes de noviembre este requerimiento sobre la base de un fraude que usted no nos ha detectado, no nos ha explicado en ningún momento.

Señora ministra, no vamos a apoyar este real decreto, como habrá deducido de mis palabras, porque es una falta de respeto en términos de práctica legislativa: doce leyes reformadas, puestas patas arriba en un real decreto de diecinueve páginas, un proyecto de ley que ayer modifica la Ley del Sector Ferroviario en un sentido y hoy un real decreto ley que lo modifica en los mismos artículos en sentido diferente; y porque su contenido es francamente inconveniente. Inconveniente es privatizar el servicio del AVE cuando el coste de la construcción del AVE ha sido público: beneficio privado sobre una inversión pública. Inconveniente es subir las tasas aeroportuarias cuando están cayendo los tráficos. Inconveniente es subir las tasas portuarias cuando queremos captar cruceros para mejorar nuestra industria turística. Inconveniente es maltratar a los ciudadanos españoles residentes en Baleares, en Canarias, en Ceuta y en Melilla por la incompetencia de su ministerio. No vamos a apoyar este real decreto, señora ministra.

Muchas gracias, señorías. (**Aplausos**).

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Simancas.

Vamos a entrar en el turno de intervención de los grupos, empezando por el Grupo Mixto. En primer lugar, tiene la palabra el señor Baldoví.

El señor **BALDOVÍ RODA**: Muchas gracias, señor presidente.

Señora ministra, sin acritud y de buen rollo, no lo llame decreto-ley, llámelo, sencillamente, popurrí. Le he oído hasta cuatro veces: «para finalizar». Quiere decir que hay aquí un popurrí en el cual se han alterado ni más ni menos doce leyes saltándose la tramitación parlamentaria y vulnerando, en muchos casos, la seguridad jurídica. En tres minutos al diputado de Compromís Equo no le va a dar tiempo a abordar todas estas leyes, pero entendemos que la función del Parlamento se circunscribe, con esta manera de actuar, a ser meros espectadores de esta opereta en la que el Gobierno impone y los diputados del Partido Popular ratifican. Esa es, a nuestro entender, su idea de la democracia, la castración del Poder Legislativo, ni enmiendas ni Senado. Entendemos que el Parlamento les molesta cada vez más.

Sobre seguridad ferroviaria, tres apuntes. Santiago y Valencia son dos historias paralelas; dos accidentes que, a nuestro juicio, podrían haberse evitado con una mínima inversión. Durante el tiempo que se han dedicado a la elaboración de este real-decreto, en lugar de hablar específicamente de seguridad ferroviaria han preferido montar una subcomisión que hable genéricamente de todo el sistema ferroviario. Sobre las retribuciones de alcaldes y demás, a nuestro juicio, han demostrado que los salarios solo se bajan a los trabajadores, pero no a los cargos públicos; porque poner el límite en 100.000 euros, muy por encima del salario que percibe el presidente del Gobierno, equivale a no poner límite. Con esta tabla han hecho el ridículo. Establecen unos límites para no limitar a nadie. Le pongo un ejemplo: según la declaración de ingresos de la alcaldesa de Valencia ante Las Cortes valencianas, en 2012 ganó 152.000 euros brutos, y el dinero procede de cinco pagadores, cuatro de ellos públicos; Ayuntamiento de Valencia, 95.000; Corts y Grupo Popular, entendemos que será sobresueldo del Grupo Popular, 48.000 euros; autoridad portuaria, 1.270; y delegación de Gobierno, que cobra trienios y esto sí que es legal. Por tanto, cobra

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 176

13 de febrero de 2014

Pág. 12

un sobresueldo del Grupo Popular a pesar de cobrar por dedicación exclusiva como alcaldesa y, según ella misma declara, de Les Corts también percibe dinero. ¿Está cumpliendo los límites que ustedes han aprobado la alcaldesa de Valencia? Investíguenlo. ¿Pueden los alcaldes del PP con dedicación exclusiva percibir esos sobresueldos que reparte su partido?

Sobre el IVA quiero decir que tan necesaria era la bajada para los galeristas como para la industria del cine, del teatro, de los libros de textos. Lo es también para Las Fallas y felicitamos que se haya rebajado. Lo que no entendemos es que esta bajada que, en su día, defendió este diputado de Compromís fue calificada de oportunista por la alcaldesa de Valencia, y hace pocos días fue ella misma la que anunció la bajada al 10% como un gran notición. Es literal: notición. Hay que ser un poco hipócrita.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Baldoví debe usted terminar.

El señor **BALDOVÍ RODA**: Acabo. No lo llamen decreto-ley. Llámenlo popurrí, sin complejos, señora ministra.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Baldoví.
Señora Oramas. Va a hablar desde su escaño.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Gracias, señor presidente.

Señora ministra, señores diputados, este decreto es un decreto muy interesante para haber tenido un debate amplio y, desde luego, los nacionalistas canarios creemos imprescindible que se tramite como proyecto de ley, porque hay muchísimas cosas manifiestamente mejorables. Recuerdo todavía al señor Soria decir que aquellas bonificaciones de las tasas aéreas que se aprobaron para el Gobierno, que habíamos conseguido los nacionalistas canarios en el peor momento de la crisis de Canarias del turismo y que lograron traer 2 millones de turistas más, eran políticas perversas, que con eso no se conseguían más turistas. Pero resulta que cuando la terminal 4 tiene problemas y la realidad se impone hoy traen una serie de bonificaciones aéreas; bonificaciones aéreas que unas sirven y otras no y que desde luego convendría discutir para mejorarlas en ese proyecto de ley. En cualquier caso, tengo que reconocer a doña Ana Pastor, la ministra de Fomento, el esfuerzo que ha hecho de comprensión de que esa política es absolutamente necesaria. Es un primer paso, pero que tenemos que seguir trabajando en lo que es la práctica y el día a día.

Con respecto a los certificados de residentes, quiero aclarar que no se elimina el certificado de residencia. Esto viene de dos años atrás porque la ministra se había comprometido conmigo, cuando se eliminó en su momento, en que vendría en seis meses pero ahora se está dando de plazo hasta noviembre a las compañías aéreas, plazo que a nosotros nos parece excesivo. Hay determinadas cuestiones que yo estoy segura que en reuniones bilaterales entre el Gobierno de Canarias y el ministerio se podrán resolver como solucionar el tema de los equipos club deportivos, ya que en este decreto no están contempladas determinadas bonificaciones como descuentos, promociones o billetes bajo contrato, por ejemplo, para clubes deportivos, colegios u otros que en este momento están sin resolver. Después hay otra dificultad en cuanto a un posible cambio de un apellido en los certificados de residencia y que no entran en el sistema, pero con buena voluntad se puede resolver. Pediría también, ya que trae el tema de la cultura, que independientemente del fondo del asunto que nos parece escaso, que se incluya el mercado secundario del arte. Anoche tuve una reunión con galeristas y parece ser que es muy importante el mercado secundario del arte y quizás España esté fuera de un mercado que en otros países es principal. Este decreto de bajada del IVA no incluye el mercado secundario del arte, que debería ser fundamental porque va en la línea de todos los países occidentales.

Desde Coalición Canaria reiteramos la necesidad de tramitar como proyecto de ley este decreto. Por tanto, vamos a anunciar la abstención, en primer lugar, porque hay cosas manifiestamente mejorables aunque estamos seguros de que la ministra de Fomento va a estudiarlo, aunque hay otras partes sobre las que no tenemos esa garantía y, en segundo lugar, no sabemos cómo va a quedar si no se tramita como proyecto de ley y no queremos avalarlo.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Oramas.
Señora Pérez Fernández.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 176

13 de febrero de 2014

Pág. 13

La señora **PÉREZ FERNÁNDEZ**: Señor presidente, señora ministra, señorías, este real decreto-ley supone un conjunto, un conglomerado, un cajón de sastre de medidas de distinto alcance y también de distinta valoración y nosotros no podemos entrar, por falta de tiempo, en todas y cada una de ellas, aunque sí entraré en las que tienen más relevancia.

Con respecto a las modificaciones de la Ley del Sector Ferroviario, es absolutamente sorprendente que hayan tenido que esperar hasta el año 2014 para dar rango de ley a cuestiones contempladas en directivas del año 2004, es decir, de hace diez años. Ya sé que se trata de elementos que fueron introducidos en un reglamento en el año 2007 y que el Gobierno entiende ahora mismo que es importante dar rango de ley para, entre otras cosas, determinar qué aspectos son los que integran la seguridad ferroviaria, la identificación de responsabilidades en materia de seguridad ferroviaria, la identificación de la autoridad responsable de seguridad, etcétera. Por lo tanto, si es necesario un rango de ley para determinar todos los aspectos citados significa que el Gobierno está reconociendo que el actual marco normativo no permite la identificación, en materia de seguridad ferroviaria, de la autoridad responsable de seguridad, etcétera. El reconocimiento de esas lagunas en la legislación tiene un efecto directo en la problemática relativa a la seguridad del sistema ferroviario. Este elemento tiene también una especial importancia a la hora de ponderar las responsabilidades del Estado en accidentes ferroviarios como el sucedido en Angrois, en el cual no está suficientemente clarificada la cadena de mando en cuanto a las responsabilidades en materia de seguridad ferroviaria y en el cual además, ustedes, el propio Gobierno, los distintos cargos dependientes del Gobierno no hacen más que poner obstáculos cada día precisamente en lugar de aclarar este siniestro.

Otro de los elementos que queremos destacar es el fuerte incremento que se produce en las tasas portuarias y en las tasas aeroportuarias. Con respecto a las portuarias suponemos que quieren paliar la ruinosa situación de Sasemar, y esto ya ha recibido críticas fuertes de navieros consignatarios y de la industria náutica; y respecto a las tasas aeroportuarias acabarán recayendo en los usuarios, y creemos que no favorecerán el incremento de pasajeros. Por cierto, me voy a referir a los aeropuertos de Galicia, donde sistemáticamente el descenso de pasajeros ya empieza a resultar escandaloso, sin que las administraciones, sobre todo la del Estado, tomen medidas.

Voy terminando, señor presidente. No tenemos nada en contra de la ampliación del programa PIVE en 175 millones, pero habría que reflexionar más globalmente sobre la política de estímulos al consumo, sobre el porqué de subvencionar la adquisición de automóviles y no subvencionar otros sectores. En cuanto al IVA una frase nada más. No nos parece de recibo que se favorezca o que se produzca una bajada del IVA en importaciones de objetos de arte y antigüedades y sin embargo se mantenga el IVA de otros productos culturales —cine, teatro, etcétera—, que subió hace un año y medio del 10 al 21 %, o por citar algún otro el IVA del material escolar, que subió del 4 al 21 %. Esto no nos parece de recibo, porque no afecta a una mayoría social.

El señor **PRESIDENTE**: Señora diputada, tiene usted que terminar.

La señora **PÉREZ FERNÁNDEZ**: Termino, señor presidente, pero tengo que hacer una referencia a la modificación que se produce en el régimen de trabajadores autónomos. Señorías, se aumenta la base de cotización mínima para los trabajadores autónomos que tengan a su cargo más de diez trabajadores por cuenta ajena. Desde luego ninguna medida de las que han aplicado últimamente nos parece favorecedora del fomento del empleo y de los emprendedores, pero esta, señora ministra, es la guinda del pastel. Los trabajadores autónomos no pueden soportar más impuestos, y este es uno más. Por tanto, por todas estas razones y otras que no puedo explicar, vamos a votar en contra de la convalidación del real decreto.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señora Pérez Fernández.
Tiene la palabra la señora Jordà.

La señora **JORDÀ I ROURA**: Señora ministra, señoras y señores diputados, con este Real Decreto-ley, de 24 de enero, de reforma en materia de infraestructuras y de transporte, esconden —como ya se ha dicho— bajo la coetilla «y otras medidas» un sinfín de revisiones que la verdad es que poco —por no decir nada— tienen que ver con la velocidad o con la logística. Entre ellas una modificación del IVA cultural en la que el ministro Montoro deja claro cuál es su concepto de cultura: el comercio, las galerías de arte y las antigüedades: única y exclusivamente esto. Señorías, la reforma del IVA para el comercio de arte invierte

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 176

13 de febrero de 2014

Pág. 14

absolutamente la propia lógica del IVA. Sigue gravando como productos de lujo el acceso básico a la cultura de toda la ciudadanía mientras va a gravar con el IVA más reducido la cultura más cara y más lujosa, la que solo está al alcance de los más poderosos. Es —si me permiten— tan surrealista que no sabemos si ha sido a instancia del exasesor de la Comunidad de Madrid y actual presidente de Arco Madrid para salvar la feria madrileña, que se va a celebrar dentro de un mes, si lo ha sido de Aznar para intentar colocar los cuadros de su amigo Gerardo Rueda, después de la negociación de Blesa, o si ha sido de algún alto cargo del Partido Popular que —como Bárcenas— invirtió en arte y ahora no podía darle ninguna salida. En cualquier caso, señora ministra, es claramente una bajada elitista y blanqueadora, mientras el escandaloso 21 % sigue aplicándose —como ya se ha dicho— a las entradas de teatro, a las de cine, a los conciertos, a las grabaciones musicales e incluso al material escolar. Y si se me permite y puestos a abrir cajones de sastre como es este real-decreto, este 21 % se aplica también en un producto de primerísima necesidad como los pañales; es absolutamente surrealista.

Respecto a la seguridad en las infraestructuras y en el transporte a nuestro entender no se trata de hacer modificaciones legislativas, sino de aportar dinero, señora ministra, para modernizar, para resolver las carencias o para hacer un trazado simplemente adecuado. De hecho si no se hubiera regateado dinero en todo ello posiblemente no se hubiera producido el trágico accidente de Galicia. Asimismo la falta de la necesaria inversión en mantener las infraestructuras ferroviarias es justamente la que ha provocado reiterados accidentes en las cercanías barcelonesas. Llevamos ya algunos sustos —no solo uno, unos cuantos, y usted lo sabe perfectamente—, esperemos que no tengamos que lamentar algo mucho más grave, como lo sucedido en Galicia, repito, o como el impune y evitable accidente del metro de Valencia.

Acabo. Más allá de esto debemos denunciar también públicamente un caso que nos parece gravísimo, la actuación coercitiva de AENA contra un trabajador del aeropuerto de Palma, cuya falta simplemente fue la de notificar a los responsables de la seguridad —como evidentemente es preceptivo— un suceso que podía afectar a la seguridad operacional. No solo se trata de este caso particular —que ya es suficientemente grave, entendemos—, sino que se trata de que actuaciones de este tipo por parte de los altos cargos evidentemente desincentivan a los trabajadores a realizar con eficacia su trabajo. Ahora bien —y con esto ya termino— tenemos que tener claro que cuando hay un accidente siempre se apunta a la parte más débil de la cadena.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Jordà.

Tiene la palabra el señor Larreina, dentro del Grupo Mixto.

El señor **LARREINA VALDERRAMA**: Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, señora ministra, estamos ante un nuevo real decreto-ley que muestra cuál es la filosofía de gobierno de este Gobierno, que creo que es una filosofía muy negativa, porque al final está funcionando con una política de bote pronto, es decir dando respuesta en el corto plazo y ante las urgencias puntuales, y está evitando la reflexión, el debate y la colaboración de todos los grupos de la Cámara a la hora de perfeccionar las leyes, y creo que eso es muy negativo. Por eso precisamente nosotros, ya de entrada, estamos en contra de la tramitación de los reales decretos-leyes.

Pero además si entramos en el múltiple contenido de este real decreto-ley muestra falta de coherencia en el Gobierno, como es meter cosas tan diferentes dentro del mismo real decreto-ley. Si vamos a los ámbitos concretos y específicamente los que se refieren a su departamento estamos en total oposición a la filosofía que hay por ejemplo sobre la gestión de la red ferroviaria. Ustedes están impulsando un proceso de privatización que consideramos que es muy negativo, por una razón muy clara: las infraestructuras de transporte, las ferroviarias especialmente, tienen una función de servicio público, tienen una función precisamente de dar posibilidades de comunicación a las zonas que menos posibilidades tienen, porque no son rentables. Y ustedes con la privatización lo que están haciendo es asumir los costes, los déficits de ese servicio público, y sin embargo los beneficios de ese servicio público los dan fuera, con lo cual al final el coste para el Estado es mucho mayor que sin la privatización, ya que esos costes de ese servicio público que son necesarios, ese déficit que es necesario, no se ven compensados con los beneficios de las líneas que puede ser rentables. Por eso nosotros pensamos que esa concepción de la gestión de la red de transportes es muy negativa con este planteamiento de privatización.

También planteamos desde el punto de vista de nuestro país, de Euskal Herria, la necesidad de gestionar la propia red ferroviaria en Euskal Herria. Pensamos que ese es también un tema importante para garantizar ese servicio público. Usted sabe, por ejemplo, que nosotros allí, en el caso de Álava,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 176

13 de febrero de 2014

Pág. 15

estamos proponiendo la creación de un tren social que sirva de comunicación de las diferentes zonas de la llanada alavesa, que va desde el límite con Nafarroa, en Alsasua, hasta el límite con Burgos, en Miranda, precisamente para generar y posibilitar que dé un servicio público importante a muchas localidades que realizan su vida de trabajo, comercial, de ocio con la capital de Araba, que es Vitoria-Gasteiz. Eso hoy por hoy es imposible, porque ustedes ni siquiera lo contemplan. Por eso reclamamos también la gestión de esa red ferroviaria en nuestro país precisamente para garantizar ese servicio público, y para que iniciativas como ese tren social que queremos proponer y que promovemos desde Amaiur y Bildu en Álava pueda ser una realidad y dar ese servicio público.

Estamos hablando también de aquello que se refiere a la seguridad aérea. Nosotros podemos estar de acuerdo con las medidas que usted propone para subvencionar el transporte a los pasajeros de las islas y de Ceuta y Melilla. No estamos de acuerdo con todas esas trabas que se han expuesto por otros intervinientes con anterioridad. Pero quiero plantearle una cuestión muy clara, señora ministra, y es que a la hora de gestionar los horarios de los aeropuertos nosotros le estamos reclamando —y le reclamamos formalmente— que el aeropuerto de Foronda tenga disponibilidad las veinticuatro horas. Lo planteamos también desde un punto de vista de la seguridad aérea y desde una gestión racional de los cinco aeropuertos que hay en nuestro país, en Euskal Herria, es decir, del aeropuerto de Biarritz, de Iruña, de Loiu, de Hondarribia y de Foronda. Consideramos que es necesaria esa disposición para que el aeropuerto de Foronda esté operativo las veinticuatro horas y preste servicio no solo a los otros cuatro aeropuertos de Euskal Herria, sino también a los aeropuertos de zonas limítrofes. Consideramos que esa es una urgencia y lo está manifestando toda esta serie de fenómenos atmosféricos que se están repitiendo últimamente demasiado, y que están generando muchas incomodidades a muchos ciudadanos y ciudadanas y que también pueden originar problemas de seguridad.

Finalmente —con esto voy acabando, señor presidente— me voy a referir a un ámbito que no es de su departamento, pero que también está metido en esa especie de saco común del real decreto-ley, que es el caso del IVA, que también creo que es una muestra muy clara de cuál es la filosofía de este Gobierno. Es un Gobierno que responde con prontitud, con celeridad a las demandas de los poderosos, a las demandas de las grandes fortunas, a las demandas de las grandes empresas, y es incapaz de responder con esa misma celeridad —sino que, todo lo contrario, responde cuando responde, con una lentitud verdaderamente desesperante— a las necesidades de la gente de la calle, de las pequeñas empresas, de los autónomos. Hace poco decía una persona: soy afortunado porque soy mileurista, porque tengo un puesto de trabajo, aunque con unas deficiencias importantes; soy muy afortunado porque con esta bajada del IVA igual puedo comprar un Picasso. Eso, que suena a chiste, demuestra la filosofía de esta ley, es decir, se da respuesta a las necesidades de las grandes fortunas, de las grandes empresas, y no se da respuesta con la misma prontitud a las necesidades de la gente de la calle que quiere acceder a la cultura, a la compra de un libro, al cine, etcétera, con unos costes razonables, ni tampoco se da respuesta a las necesidades de las pequeñas y medianas empresas y los autónomos, y precisamente la modificación que hacen del régimen de tributación de los autónomos es otra muestra más de que este Gobierno está muy pendiente de las necesidades de la gran empresa, pero está dando la espalda continuamente a las pequeñas y medianas empresas, a los autónomos, a la economía social. Por estas razones vamos a votar en contra del real decreto-ley.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Larreina.

Por el Grupo Vasco, PNV, tiene la palabra la señora Sánchez Robles.

La señora **SÁNCHEZ ROBLES**: Gracias, señor presidente.

Señora ministra, procuraré ser breve; la verdad es que su explicación ha sido cumplida. Yo creo que a través de las intervenciones de los diputados de otros grupos políticos se han puesto de manifiesto cuestiones que podemos compartir, pero le diré que no me referiré a lo previsto en materia aeroportuaria. Puedo compartir, con usted bien conoce, la reivindicación de la gestión de los aeropuertos vascos como un único aeropuerto con tres terminales, y por supuesto que Foronda tenga servicio veinticuatro horas. A estas cuestiones, entre otras que creo que podemos tratar igual en cualquier otro momento, no me voy a referir, y tampoco lo haré sobre el rescate marítimo y el régimen concesional.

Voy a comenzar por destacar lo positivo de este real decreto. Al final la justificación principal de traer este real decreto en materia ferroviaria es la necesidad de dar cumplimiento a la incorporación al ordenamiento jurídico, con el rango suficiente, de determinadas directivas europeas, en concreto la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 176

13 de febrero de 2014

Pág. 16

Directiva 95/18, del Consejo, y la 2001/14, también del Consejo de Europa, relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria, y me voy a centrar principalmente en esta. Decía que la justificación de la necesidad de este decreto es evitar ser sancionados económicamente por no dar cumplimiento a las anteriores directivas, y más concretamente —como decía— a la 2001/14, del Consejo de Europa, hecho que ha sido determinado mediante sentencia de 28 de febrero de 2013, del Tribunal de Justicia de la Unión Europea. Señora ministra, me alegro de que hayan procedido a incorporar esto de una manera clara en nuestro ordenamiento, pero le tengo que decir, a usted y al resto de los ministros, igual también a algún otro Gobierno, que llega tarde y mal, es de 2001, ni más ni menos, y lo más preocupante es que esta dinámica de incorporación y cumplimiento en España de las directivas europeas se ha convertido en una excepción. Al final siempre tarde y siempre mal.

Otra cuestión que quería comentarle es que a nivel de proyectos de subsistemas ferroviarios se indica que se prevé la regulación por normativa de las condiciones técnicas de proyecto y construcción, así como las condicionantes de puesta en funcionamiento de los subsistemas ferroviarios, tanto a nivel estructural como a nivel funcional. Esto es una cosa muy concreta, pero que nos parece muy importante, porque esta regulación de la normativa técnica y de los condicionantes de funcionamiento de los subsistemas ferroviarios se entiende que será de aplicación también a nivel estatal y autonómico en la comunidad autónoma del País Vasco. En consecuencia ya le avanzo que estaremos vigilantes y esperamos que la normativa de desarrollo sea escrupulosamente respetuosa con el régimen constitucional de reparto competencial.

Por supuesto me quería referir también a los artículos 63, 71, 77 y 81.1, que tienen que ver con las competencias referentes a la gestión, liquidación y recaudación de las tasas por el otorgamiento de licencias y certificados de seguridad, así como las tasas por homologación de centros de formación, de personal ferroviario, y de mantenimiento de material rodante, así como los cánones ferroviarios y especialmente esta última frase: todos ellos serán aplicables a la red ferroviaria de interés general. Señora ministra, quiero aprovechar este momento para recordarle que es absolutamente necesario —como algún otro diputado ha comentado— que se produzca la transferencia, tal y como se establece en la Constitución y en el estatuto de autonomía, de determinados tramos de red que claramente no constituyen interés general, y que nos permitirían gestionar de una manera mucho más adecuada el transporte de pasajeros y de mercancías en nuestro territorio. En este sentido vuelvo a recordarle, ministra, que está recurrido por el Gobierno ante el Tribunal Constitucional el Decreto-ley 4/2013 en el que en genérico se decía que hasta que se apruebe el catálogo de líneas y tramos de la red ferroviaria de interés general a que se refiere, puntos suspensivos, y es toda la red ferroviaria del Estado de interés general, por lo que me ha parecido oportuno aprovechar la ocasión que me ha brindado.

Señora ministra, para concluir, igual esto no sé si va con usted, pero en vaya jardín que se ha vuelto a meter, qué necesidad hay de ir a buscar peligros: Plan PIVE, IVA, retribuciones en el ámbito de la Administración local, régimen de trabajadores autónomos, Ley de Sociedades, un sinfín de modificaciones de normas de rango superior que se traen aquí a modificar mediante este real decreto-ley, y que solo puedo calificar de impresentables, señora ministra, tanto desde el punto de vista de la ortodoxia legislativa, que además les ha sido afeado reiteradamente por el Tribunal Constitucional, pero también desde el punto de vista del *fair play* parlamentario, en la medida que están impidiendo *de facto* el desempeño de nuestra labor como diputados, al tener que andar como pitxipolis —que diríamos en Bilbao— detrás del salpicón de disposiciones que a través de normas que nada tienen que ver con el objeto principal se van introduciendo sistemáticamente. Señora ministra, le voy a decir una cosa. Me parece estupendo que se haya tomado la decisión por fin de incorporar al ordenamiento jurídico estas directivas, para evitar una sanción del tribunal, pero también le voy a decir que debido a este desorden, a este batiburrillo con el que se han presentado otras medidas nos vamos a abstener.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Sánchez Robles.

Por el Grupo Parlamentario de Unión Progreso y Democracia tiene la palabra el señor Martínez Gorriarán.

El señor **MARTÍNEZ GORRIARÁN**: Gracias, señor presidente.

Señora ministra, nuestro grupo no puede apoyar este real decreto-ley por una razón de fondo importante, y es la siguiente. Este real decreto-ley vacía de competencias a este Congreso de los Diputados, vacía de significado al Parlamento. ¿Cómo pueden traer ustedes un real decreto-ley que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 176

13 de febrero de 2014

Pág. 17

introduce dieciocho cambios legislativos en cuestiones que en muchos casos, que aunque son importantes y relevantes, pero no tienen ninguna urgencia. En unos casos modifican una Ley de Presupuestos Generales del Estado al menos en seis casos, si he contado bien, que se aprobó hace menos de meses, y en otros casos lo que tratan es de eludir sanciones de la UE que han abierto al Gobierno: expediente sancionador por trasposición tardía o incompleta de directivas europeas que ya estaban vigentes hace tiempo. Si ustedes querían pasar una radiografía lo más tenebrosa posible de cómo actúa el Gobierno este era el mejor ejemplo de lo que podían hacer. Por una parte, quita iniciativa legislativa al Parlamento. No podemos discutir ni debatir o enmendar cuestiones como los sistemas de privatización de concesión de licencias de las empresas ferroviarias, es decir, de privatización de los ferrocarriles. Se crea una nueva agencia de seguridad sin que podamos discutir sus características y funciones. Todo así. Ustedes mismos se dan cuenta de que este es un real decreto-ley que no tiene un pase constitucional, incluso hay dos párrafos dentro de la exposición de motivos, en la página tercera y luego en la página cuarta, donde tratan de justificar que un real decreto-ley haga cosas que según la Constitución no puede hacer, como cambiar el régimen tributario, cosa que hacen con los autónomos. Modifica la Ley de Concursos Públicos, como si fuera una cuestión menor. En fin, es absolutamente alucinante. Prolongan el Plan PIVE para automóviles sin ninguna explicación más que solo porque nos ha ido muy bien y ahora lo hacemos por real decreto-ley. Modifican el IVA del arte, pero no el cultural en general. Todo así.

Lo coherente hubiera sido que en vez de usted, aunque tengo de usted una opinión muy buena, creo que es de las ministras más competentes del Gobierno, pero esto me parece una muestra de incompetencia del Gobierno en su conjunto, lo hubiera presentado el señor Montoro que últimamente le gusta mucho venir a discutir con nosotros de cuestiones constitucionales, que no entiende y donde dice auténticas barbaridades. Es el señor Montoro el que tenía que haber venido a justificar este real decreto-ley porque su misión fundamental es de tipo fiscal. Las medidas de mayor impacto tienen que ver con cuestiones de ingresos, tienen que ver con cuestiones tributarias, tienen que ver con los cambios de los Presupuestos Generales del Estado, etcétera. A usted le han dado este encargo, supongo que será porque como ayer ya se dieron un baño de aplausos en Ankara, en el mitin del señor Erdogan, a ver si seguía aquí la racha. Nos ha contado lo del ferrocarril, las cosas que tienen mayor justificación, aunque a mí tampoco me parece que el real decreto-ley sea la manera de aprobar este tipo de cuestiones, pero todo eso encubre al final el verdadero contenido de este real decreto-ley, que como digo por una parte desde el punto de vista de técnica jurídica pretende transformar y cambiar leyes sin dar la oportunidad a este Parlamento de que ejerza sus funciones constitucionales, y precisamente por eso llegamos al fondo del asunto: nos privan ustedes de sentido. ¿Qué hacemos aquí? ¿Para qué estamos si ustedes cambian por real decreto-ley nada menos que leyes aprobadas hace dos meses, cambian leyes fundamentales, arguyen que hay urgencia en lo que no tiene urgencia? Y el resto igual. Es imposible aprobar este real decreto-ley, más allá de que uno esté de acuerdo en que tiene que haber una agencia de seguridad ferroviaria o que hay una directiva europea que lo exige y hay que hacerlo de una vez. No se puede hacer así en un régimen de democracia representativa. ¿A quién representamos? ¿Qué estamos haciendo aquí? No hacemos nada. Ustedes están gobernando por real decreto-ley de una manera absolutamente abusiva. Se criticó mucho al Gobierno de Zapatero por esto, pero ustedes están yendo mucho más allá en estos reales decretos-leyes, que ya no son cajones de sastre, sino que son cajas de Pandora; uno no sabe lo que va a salir de aquí dentro, uno no sabe qué consecuencias políticas van a tener las cosas que se aprueben de esta forma, porque además no hay manera de que ejerzamos, insisto, la iniciativa legislativa, y sobre todo en este caso la función de control del Gobierno, que es una función constitucional del Congreso de los Diputados y del Parlamento en general. Esto está dejando de ser un régimen parlamentario, así de claro, y lo están haciendo ustedes por esta vía. No puede ser, es completamente increíble e inconcebible. Me parece una desfachatez que nos traigan esto para que lo aprobemos.

Abusen ustedes todo lo que quieran de la mayoría absoluta, con eso lo único que van a conseguir es profundizar en el desprestigio del sistema, de la democracia, en la desafección ciudadana, y en alentar movimientos que hasta ahora en España han sido marginales y no han tenido mayor importancia. Esta es la vía perfecta para que los que suban y estén en auge, como en otros países europeos, sean los antipolíticos, los antisistemas y los que consideran que esto de aquí es una farsa y no sirve para nada, porque ustedes no nos permiten ejercer las funciones para las que nos han elegido los ciudadanos. Esta es la cuestión de fondo y no los pequeños detalles que van aquí. Acabo. Esto es muy desagradable, pero son cosas que hay que decir, lo siento, para eso estamos y para eso nos han votado, aunque ustedes intenten eludir nuestra función de representantes públicos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 176

13 de febrero de 2014

Pág. 18

Existen dos mitos, uno de ellos a ustedes les ofende mucho, que es el de la supuesta superioridad moral de la izquierda, cosa que siempre reprochan cuando alguien intenta presumir de esa supuesta superioridad moral. Y tienen razón, la izquierda no tiene ninguna superioridad moral. De hecho ninguna corriente ideológica tiene superioridad moral ni moralidad; la moralidad es un atributo de las personas, y somos las personas las que tenemos determinados grados de moralidad en nuestras acciones. Pero hay un segundo mito que ustedes también encarnan muy bien, y es el de la supuesta superioridad de la gestión por parte de la derecha. Pues no señor, este es un ejemplo de incompetencia. ¿Cómo es posible que se hagan unos Presupuestos Generales del Estado que a los dos meses ya estén caducados? ¿Cómo es posible que se discutan reformas de leyes aquí, en el Pleno, en Comisión o en donde sea, y resulte que ya estén muertas al mes y medio de haberse aprobado? ¿Qué es esto? ¿Qué lío? ¿Qué jaleo? ¿Qué hace el Gobierno? ¿Cómo creen ustedes que puede haber confianza de la sociedad en este asunto, aunque luego ustedes se arrojan que gracias a su acción de gobierno baja la prima de riesgo y en este tipo de cosas? Menos mal que existen las instituciones europeas, que son las que consiguen esos efectos, porque desde luego con este caos de gobierno eso sería completamente imposible.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Martínez Gorriarán.

Por el Grupo de La Izquierda Plural, tiene la palabra la señora De las Heras.

La señora **DE LAS HERAS LADERA**: Gracias, señor presidente.

Señorías, señora ministra, una vez más y en primer lugar tengo que decir que la utilización desmedida por parte del Gobierno de una disposición legislativa, pensada exclusivamente para casos de extraordinaria y urgente necesidad, es un abuso, una indecencia, y un desprecio al Parlamento. Ustedes se están dedicando a legislar de manera compulsiva y chapucera, improvisando de forma reiterada cambios de normas con una falta absoluta de diálogo social y político, y esto es —ya se ha dicho aquí y lo queremos repetir— totalmente inaceptable. De una tacada modifican nada más y nada menos que doce leyes.

En materia ferroviaria modifican la Ley del Sector Ferroviario para dar cumplimiento a la Directiva 49/2004, del Consejo de Europa, sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios, así como la Ley de agencias estatales para la mejora de los servicios públicos con el fin de modificar el nombre de las competencias de la Agencia Estatal de Seguridad del Transporte Terrestre, que pasa a denominarse Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, que ahora asumirá las funciones de autoridad independiente responsable de la seguridad ferroviaria, de acuerdo a la normativa comunitaria. También se adapta el procedimiento de los cánones ferroviarios a la normativa de la Unión Europea, que ahora los va a fijar ADIF; informará a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia y las empresas afectadas, y se aprobarán por la ley de presupuestos.

Pues bien, dejando de lado la chapuza legislativa llevada a cabo para dar cumplimiento en tiempo y forma a la trasposición de la directiva europea que nos obliga, so pena de ser sancionados económicamente, que es de nota —aquí ya se ha dicho, pero yo no tengo ese tiempo—, y yendo al meollo de la cuestión, tenemos que decir que las modificaciones en la legislación sobre ferrocarriles tienen el objetivo de preparar la privatización del transporte de pasajeros por ferrocarril. Porque la verdad es que las excusas de los procedimientos abiertos por la Comisión Europea no engañan a nadie, cuando usted, señora ministra, y su Gobierno, como también el anterior Gobierno, han hecho caso omiso, oídos sordos a esos procedimientos cuando les ha convenido o les ha venido bien, porque no es el Tribunal de Justicia de la Unión Europea, como ustedes dicen, sino la necesidad y el empeño que ustedes tienen en privatizar el transporte de pasajeros por ferrocarril antes de que acabe la legislatura; si por ustedes fuera, antes de que acabara el año, pero no van a poder. Este es el verdadero objetivo de estas medidas y por ello se justifica su urgencia, no por otros motivos que dice el decreto.

Se introducen también modificaciones parciales en el régimen de las subvenciones al transporte regular de pasajeros residentes en Canarias, Islas Baleares, Ceuta y Melilla, y se determinan los aeropuertos que están en la misma área de captación del destino, con el fin de que se les pueda aplicar el incentivo para favorecer el crecimiento del tráfico en los aeropuertos gestionados por AENA, regulados ahora en los Presupuestos Generales de Estado para 2014. Esperamos que esta medida, que supone una importante inversión pública, no sea para dar brillo y esplendor a AENA antes de su venta, que es lo que nos tememos.

Con respecto a las subvenciones al transporte, tengo que decirle que cuando usted tomó posesión, señora ministra, so pretexto de la existencia de un fraude masivo —era algo que iba a suceder—, modificó

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 176

13 de febrero de 2014

Pág. 19

el régimen de las ayudas a los viajeros de Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla, obligando a cada pasajero a llevar encima siempre el certificado de residencia. Se anunció una investigación sobre ese fraude masivo que había, y ni antes ni ahora hemos tenido ningún resultado, pero, eso sí, le sirvió de excusa para recortar las ayudas que facilitaban la movilidad para los residentes en esos territorios. Esto ha dado lugar, señora ministra —usted lo sabe—, a situaciones dramáticas, como pasajeros a los que en la puerta del avión se les ha impedido volver a sus casas por perder el certificado. Y ahora, después de dos años, se anuncia un sistema informático para 2014 que facilitará el uso a nivel telemático pero que no se aplicará —ya se ha dicho aquí— hasta el otoño de este mismo año. Es un remedio, en una situación como esta, que tenemos que calificar de tomadura de pelo, señora ministra.

Modifican la Ley de construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión para evitar que el Estado asuma dos veces el coste de las expropiaciones en caso de impago por parte de la sociedad concesionaria cuando dicha sociedad es declarada en concurso de acreedores. El problema que quiere abordar el Gobierno, según nos dice, es que, aunque los contratos de concesiones por los que se construyen autopistas de peaje establecen que el justiprecio de los terrenos expropiados para su construcción debe ser abonado por la sociedad concesionaria, hay sentencias judiciales que obligan al Estado a hacerse cargo de esas deudas en caso de impago por la sociedad concesionaria por estar declarada en concurso de acreedores. Hay que recordar que la responsabilidad patrimonial del Estado con las concesionarias de autopistas es la garantía que tienen las concesionarias en caso de resolución anticipada de contratos, y además las concesionarias —esto es importantísimo— tienen esas garantías en prenda en sus acuerdos de financiación con los bancos. En resumidas cuentas, el reconocimiento al Estado del derecho a subrogarse en el crédito del expropiado frente al concesionario, señora ministra, no le asegura el cobro de cantidad alguna en un concurso de acreedores, así que creemos, y se lo adelantamos, que lo que están regulando puede acabar en papel mojado si no se modifica la Ley Concursal para convertir al Estado en estos casos en acreedor privilegiado para asegurarse el cobro y establecer que puedan compensarse esos créditos. Aquí tampoco podemos olvidar, señora ministra, el origen del problema. Son los ciudadanos y ciudadanas que están viendo cómo pierden poder adquisitivo día a día, fruto de la estafa de la crisis y el austericidio, los que ahora tienen que pagar la orgía en la construcción de carreteras que no pueden usar y que en muchos casos eran totalmente innecesarias, mientras las concesionarias de grandes y poderosas constructoras caen en concurso de acreedores y el Estado es quien socializa las pérdidas. Y esto seguirá siendo así por mucho que intenten que estas pérdidas sean de menor cuantía de lo inicialmente planteado, y además puede no dar resultado si no cambian la Ley Concursal, señora ministra. Esto es un asunto, como verá, que nos preocupa, de calado, que merece ser estudiado con detalle y de manera rigurosa. Por eso le pedimos que este real decreto-ley se tramite como proyecto de ley.

Con respecto al programa PIVE —voy a ir muy deprisa porque tengo muy poco tiempo; doce leyes, doce minutos—, no deja de ser irónico que el Gobierno hable de política medioambiental y de eficiencia energética para justificarlo, cuando a la vez está penalizando al sector de las renovables e hipotecando el futuro energético con sus reformas y destruyendo miles de puestos de trabajo creados en los últimos años en la economía verde.

En materia fiscal, se reduce del 21% al 10% el tipo del IVA aplicable a las importaciones de objetos de arte, antigüedades y objetos de colección. Tenemos que decir que reducir el IVA a estos productos es totalmente elitista, indignante, pues muestra el sesgo del Gobierno hacia la creación de una cultura de lujo al alcance solo de una minoría, mientras desprecia la situación de emergencia social y precariedad que están sufriendo miles y miles de artistas en nuestro país.

Por último, en cuanto a la regulación en materia de cotizaciones a la Seguridad Social, nos parece indecente la profunda precarización laboral que están imponiendo, fomentando formas contractuales que suponen la libre disposición para el empresario y la esclavitud para el trabajador. El empleo no está creciendo, como ustedes quieren hacernos creer. Lo que está pasando —y pasa con esta medida también— es que están aumentando de manera escandalosa los trabajadores pobres.

No tengo más tiempo, pero es que es todo así, señora ministra; así es este decreto. Por eso, no cuenten con nosotros para apoyar esta chapuza.

Gracias. **(Aplausos).**

El señor **PRESIDENTE:** Gracias, señora De las Heras.

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 176

13 de febrero de 2014

Pág. 20

El señor **MACIAS I ARAU**: Muchas gracias, señor presidente.

Señoras y señores diputados, señora ministra, el Gobierno presenta para la ratificación de la Cámara un real decreto-ley que no solo contiene disposiciones relativas al Ministerio de Fomento, sino algunas relativas a otros ministerios. Y voy a empezar con estos. Una de las disposiciones está referida a la rebaja en el IVA aplicable a las importaciones de objetos de arte, entregas y adquisiciones de objetos de arte del 21 % al 10 %. Es evidente que a nosotros, que desde el primer día hemos defendido que el IVA cultural debería ser del 10 %, la medida en sí nos parece positiva e incluso podemos comprender que ante la inmediatez de la feria ARCO y la necesidad de que esta feria funcione el Gobierno haya querido echar una mano y rebajar este impuesto. No nos parece mal, creemos que el Gobierno debe fomentar todo la actividad económica y, por tanto, bienvenido sea.

Lo que pasa, señora ministra —y esto no le compete a usted, compete a otros dos ministros— es que seguramente en el mundo de la cultura pocos ciudadanos comprenden que se rebaje este impuesto y no se rebajen impuestos que castigan duramente a sectores culturales muy importantes. Yo sé que usted comparte el hecho de la trascendencia para un país de la cultura, de los sectores culturales, y que seguramente usted hubiera acudido y hubiera dado la cara en los premios del cine y que lógicamente su comportamiento hubiera sido distinto del comportamiento cobarde de cierto compañero suyo. Pero hay que decir una vez más que es urgente la rebaja del IVA cultural, de todo el IVA cultural, y sería bueno que esto se hiciera ya sin mayor dilación. Si el Gobierno ha sido tan ágil para utilizar esta fórmula para el caso del IVA aplicable a los objetos de arte, me parece que también debería serlo para el resto de sectores culturales, algunos de los cuales lo están pasando bastante mal. Y, repito, un país que no quiere a su cultura me parece que es un país con un bajo nivel de autoestima.

Otro elemento que nosotros vemos como indudablemente positivo es el de la prórroga del Plan PIVE. Siempre hemos sido fervientes partidarios de políticas sectoriales industriales, nos parece que los puestos de trabajo o los crea la industria o aquí no hay posibilidad de creación real de puestos de trabajo, y para ayudar a la industria como hacen todos los países hay que hacer políticas sectoriales. De hecho, la única política sectorial industrial que conocemos es apoyar al sector del automóvil, que nos parece acertada; y esta medida también nos parece acertada, pero una vez más debemos reclamar para tantos y tantos sectores que cuenten también con el apoyo del Gobierno en forma de políticas sectoriales. Y hay que aprovechar aquí para denunciar de forma contundente cómo en el caso de la energía se está castigando a nuestras industrias de forma muy importante. Los últimos decretos que van en contra de la cogeneración son un ataque directo a buena parte de muchas industrias situadas en todos los territorios españoles. Por tanto, bienvenido sea el Plan PIVE, a nosotros nos parece bien el Plan PIVE, pero lógicamente hay que recordarle al Gobierno que hay que hacer otras políticas sectoriales y que como mínimo no hagan antipolíticas sectoriales, como es el caso de las políticas energéticas.

Otro de los aspectos que no competen a su ministerio es uno con el que nosotros estamos radicalmente en contra; se trata de la llamada ley de racionalización y sostenibilidad de la Administración local, que supone la introducción de criterios irracionales y de hacer que los ayuntamientos sean insostenibles. Por tanto, como nosotros hemos manifestado y como ha manifestado todo el mundo local, esta ley es una de las auténticas barbaridades perpetradas por este Gobierno. Solo por contener estos elementos nosotros ya deberíamos votar en contra de este real decreto, porque, repito, hay que decirle al Gobierno alto y claro que esto es una auténtica barbaridad, se están cargando ustedes la vida local, se están cargando las competencias que ejercen los ayuntamientos de políticas sociales y esto en el actual contexto es algo que no podemos tolerar. Por tanto, es evidente que, aunque solo contuviera este aspecto, Convergència i Unió no podría votar a favor de este real decreto-ley.

Vamos ya a los diversos temas de infraestructuras, algunos de los cuales pueden resultar comprensibles y con los cuales nosotros no estamos para nada de acuerdo. En primer lugar, una vuelta de tuerca más en la centralización del sistema aeroportuario. De hecho, este preámbulo es como una especie de compendio de broncas, de castigos de la Comisión Europea al Gobierno español, y alguien debería tomar nota de por qué suceden estas cosas, y casi siempre van en el mismo sentido, les dicen a ustedes: no centralicen, no burocraticen. Se lo está diciendo la Comisión Europea: dejen hacer, dejen respirar, y ustedes dale que dale que dale con todas sus medidas. Además, a pesar de este informe de la CORA, que dice que hay que desburocratizar, seguimos creando organismos y más organismos sin compensarlo con la desaparición de otros organismos. Por tanto, desde el punto de vista del contenido referido a ferrocarriles, del preámbulo parece que se desprendería que si se crea la agencia estatal de seguridad ferroviaria —todos apostamos por la seguridad ferroviaria y parecería incluso lógico que se creara una agencia estatal—, la actual dirección

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 176

13 de febrero de 2014

Pág. 21

general quedaría sin funciones. Estaría bien suprimir la Dirección General de Ferrocarriles y, de esta manera, uno como mínimo desburocratiza algo, le hacemos algo de caso a la famosa CORA de nuestra estimada vicepresidenta primera, pero seguimos creando un nuevo organismo que crea una tasa para subsistir, lógicamente. Por tanto, primera tasa que crea este real decreto-ley.

Segundo elemento y segunda tasa: Sasemar. Sasemar tiene un coste, parece que tiene alguna lógica y uno puede comprender que quienes de alguna manera son protegidos por Sasemar puedan contribuir a sufragar los costes, pero la tasa que de golpe quiere cargar el 95% de los costes de Sasemar a determinados tráficos portuarios me parece —la señora ministra lo sabe, al menos lo sabe su presidente de Puertos del Estado— que ha sido muy mal recibida por todas las autoridades portuarias, por muchos sectores. Esto amenaza, por ejemplo, señora ministra —no sé si se lo han dicho— a la industria de cruceros; esto hay que decirlo. En Baleares esto amenaza a toda la industria de tráfico turístico, no solamente de cruceros sino de yates, y supongo que alguien se lo habrá contado. Por tanto, ya sé que esto soluciona un problema que le da algo más de oxígeno presupuestario a su Gobierno, pero es una tasa más. Estamos oyendo un discurso de que vamos a hacer más competitivos nuestros puertos y que vamos a bajar los costes, pero es que los estamos subiendo: con una mano subimos y con la otra decimos —decimos— que los vamos a bajar. Por consiguiente, mal, mal, mal; otra tasa.

Para culminar, aquí los genios del mal —siempre es el mismo, el tema aeroportuario—, no solo tenemos bastante con la continuidad de esta AENA del Mioceno sino que ahora vamos a crear otro organismo, que supongo que será del Pleistoceno, que es un coordinador de *slots* único, también consecuencia de que les abroncan en la Comunidad Europea. Pero la solución no es una solución generosa, liberal, de descentralizar, de dejar que cada aeropuerto pueda hacer su propio camino, etcétera, sino que siempre nos apuntamos a la solución de mayor burocratización, de mayor centralización, de más coste y de más ineficacia; siempre, siempre, siempre creando el mismo modelo. Nos parece que un real decreto-ley que, aparte de continuar con el ataque contra nuestros municipios, además de crear tres nuevas tasas, va en la línea de continuar con la centralización del sistema aeroportuario, es un real decreto-ley que no puede contar con nuestro apoyo; es decir, nosotros defendemos —la señora ministra lo sabe— otro modelo totalmente distinto. Compartimos mucho del trabajo excelente que lleva a cabo este ministerio —lo sabe la señora ministra—, pero es que, a veces, cuando uno se descuida, tiene la sensación de que aquí hay un ejército de burócratas centralizadores que va colando, colando y colando más y más medidas para aumentar lo que ya tenemos, que es un Estado excesivamente centralizado, caro, ineficaz y único en el mundo. Por tanto, señora ministra, para todo esto no podrá contar con nuestro voto y me gustaría que contara usted con una reflexión. No se apunte a estas ideas burocráticas y centralizadoras; no les haga caso. Hay otros modelos; discutámoslos. Me gustaría que esto pudiera ser tramitado como proyecto de ley para debatir estos aspectos, porque seguro que encontraríamos otras soluciones diferentes a centralizarlo todo en el paseo de la Castellana.

Muchas gracias, señor presidente. Muchas gracias, señoras y señores diputados. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Macias.

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Muchas gracias, señor presidente.

Señoras y señores diputados, tramitamos la convalidación del Real Decreto-ley 1/2014, de 24 de enero, y les adelanto que el Grupo Parlamentario Popular propiciará su convalidación. Estamos ante un real decreto con catorce paquetes de medidas, de los que nueve corresponden a la competencia del Ministerio de Fomento —de los que luego hablaré— y los otros son relativos a otras cuestiones, como la prórroga del Plan PIVE de ayudas a la adquisición de vehículos contaminantes, medida por la que todo el mundo se ha felicitado; la reducción del IVA en la compraventa de objetos de arte solo para los autores, no para los adquirentes —por tanto, esos argumentos acerca de los ricos guárdenselos para otra ocasión, porque aquí no valen—; mantener la retención del impuesto sobre sociedades durante 2014, que parece que no les parece mal; precisiones técnicas a la cotización de los autónomos y retribución de las corporaciones locales, ya que parece adecuado que en una época de restricciones y de verdadera austeridad como en la que estamos no suponga ninguna dificultad. Si las señorías que han intervenido o sus asesores se hubieran leído la memoria de este real decreto, hubieran comprendido y aceptado la urgencia y la necesidad de su tramitación. Es muy fácil venir aquí a criticar la inoportunidad del real decreto sin haberse leído la memoria; memoria que, por cierto, también se podría haber leído el señor Simancas y hubiera comprendido —y tiene capacidad— esa aparente contradicción entre la tramitación de la Ley del Sector Ferroviario en el Senado y en el Congreso. Señor Simancas, léase la memoria. Está explicado perfectamente por qué se hacen estas

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 176

13 de febrero de 2014

Pág. 22

modificaciones, se hacen como consecuencia de la interpretación que hace la Unión Europea de las modificaciones legislativas que habíamos hecho en España.

En las cuestiones relativas al Ministerio de Fomento, creo que la ministra ha sido suficientemente explícita y solo voy a destacar que en lo que llevamos de legislatura, con cinco reales decretos, se han aprobado modificaciones sustanciales de las distintas normativas del transporte e infraestructuras con un triple objetivo: garantizar la seguridad del viajero, asegurar la calidad de la prestación de los servicios y mejorar la eficiencia de nuestro transporte. No voy a repetir sus argumentos y explicaciones porque han sido claros, precisos y contundentes, pero quiero enfatizar que el Gobierno de España está empeñado en conseguir lo antes posible la salida de la situación económica que nos ha venido atenazando en los últimos años y en adoptar las medidas que otros no se atrevieron, a pesar de de ya eran necesarias y hubieran sido menos traumáticas que cuando la situación ya no tenía salida. En lo que respecta a las materias de este real decreto, tienden a consolidar la sostenibilidad financiera de nuestro sistema de transporte para garantizar nuestra vertebración y competitividad.

Evidentemente voy a hacer algunos comentarios a las posturas de los grupos políticos. Ya no sorprende que el Grupo Parlamentario Socialista utilice el turno en contra para oponerse a la convalidación. Forma parte de la estrategia política del momento y de la tramoya para intentar desviar la atención de sus males endémicos. Cuando se trata de modificar la regulación de cuestiones básicas, algunas de las cuales ustedes han venido demandando a lo largo de estos años, incluso medidas que ustedes anunciaron cuando gobernaban y que como tantas otras cosas no pusieron en marcha por desidia, desconocimiento u oportunismo irresponsable, sencillamente no es comprensible su postura en contra. Hoy, señor Simancas, usted se ha superado: como en las malas películas, cuanto más sangre, parece que la película es mejor.

Señor Simancas, no nos cargamos doce leyes; se modifican, se actualizan y se adaptan, y eso se hace bien. Y le he dicho que no hay contradicciones en la Ley de Seguridad Ferroviaria, léase —insisto— la memoria, léasela porque está usted hablando de la tramitación como proyecto de ley del Real Decreto-ley 11/2013, y luego ha habido manifestaciones por escrito de la Unión Europea justificadas en la memoria del real decreto que hoy convalidamos en la que lo explican perfectamente. Por tanto, parece que ustedes lo que quieren es que no cambiemos nada para que no se siga evidenciando el desastre en el que ustedes nos metieron. Porque en esto son ustedes como el perro del hortelano, ni hicieron cuando tuvieron que hacer ni quieren que hagamos ahora aunque estén convencidos de la bondad y la necesidad de las medidas. Y todo para que parezca que el Partido Popular no lo está haciendo bien. Pues no insistan, desengáñense, el Partido Popular es el que está sacando a España del pozo en el que ustedes nos metieron. Eso es así. **(Aplausos).**

Señor Simancas, a usted le gustaría que no existiera la historia ni el pasado. Ustedes añoran no vivir en el principio de los tiempos en el que, como no había historia, nadie se la podía recordar. Estoy seguro de que muchos de ustedes son felices leyendo y releendo la primera página de *Cien años de soledad*: «El mundo era tan reciente, que muchas cosas carecían de nombre, y para mencionarlas había que señalarlas con el dedo». No creo que sea el dedo de Valenciano. Pues bien, señorías, hay que convalidar este real decreto-ley porque supone otro avance importante y muy serio en el rigor de la actuación del Gobierno.

Unas pinceladas. La agencia estatal de seguridad ferroviaria, al margen de adaptarse a las necesidades actuales, acoge la figura de la autoridad responsable de seguridad de acuerdo con la normativa europea. Hay que recordar que catorce de los órganos que regulan la seguridad ferroviaria en Europa son órganos independientes como esta agencia y se desarrollan para que el Gobierno pueda aprobar su estatuto. Todos deberíamos estar de acuerdo en la necesidad de racionalizar, unificar y coordinar la operativa ferroviaria, tanto con el reglamento como con los procedimientos de los cánones ferroviarios, a pesar de las críticas. Parece oportuno —y me voy a parar aquí un momento— garantizar la financiación de coordinación nacional de *slots* integrado de forma paritaria por el gestor aeroportuario y las compañías aéreas, que tiene naturaleza privada y que implanta una tasa que no es un impuesto. Por cierto, señor Simancas, las tasas que ustedes subieron por ley nosotros las bajamos con un acuerdo entre todos, las que ustedes subieron por ley nosotros hemos acordado bajarlas; ustedes las impusieron y nosotros las pactamos, esa es la pequeña diferencia. Por cierto, señor Simancas, Barajas, en enero de 2014, ha vuelto a recuperar su primacía entre todos los aeropuertos españoles con 2.869.248 pasajeros de todas las categorías. Señor Simancas, parece que en esta cuestión también está usted equivocado.

Parece también oportuno el régimen de incentivos para el crecimiento de pasajeros en aeropuertos de una misma área de captación de destino porque se coordina precisamente con la idea global de lo que es el coste aeroportuario. Eso, señor Simancas, son políticas activas de un Gobierno comprometido que sabe qué es lo que tiene que hacer. La demagogia que se ha empleado con el tema del Sáhara es increíble. Se controla la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 176

13 de febrero de 2014

Pág. 23

identidad, señor Simancas, porque se da dinero público. Por eso hay que controlar la identidad, porque usted no tiene bonificaciones y los residentes en los archipiélagos sí. ¿Qué quiere, que no se controle y que algunos desaprensivos sigan defraudando, como ustedes han consentido en el pasado? ¿Y por qué entra en vigor cuando entra en vigor? Se lo voy a explicar. Porque coincide más o menos con la temporada de invierno, porque así se da tiempo suficiente al sector para terminar de establecer su sistema y al mismo tiempo exigir la plena integración antes del verano es arriesgado por si hubiera fallos en el sistema que se aplica. Esa cuestión de prudencia es lo que hace que la fecha sea la que se ha establecido, el 1 de noviembre de 2014.

Con respecto a la opinión sobre el crecimiento de la T0, es decir, la tasa de navegación, también la demagogia que aquí se ha utilizado es increíble. Señores diputados, lo que no se paga por tasa se paga por impuestos de todos. Lo lógico es que quien se beneficia del servicio sea el que lo pague. Y en cuanto a ese crecimiento y a esa incidencia que aquí se ha dicho que se perjudica, señor Simancas y señor Macias, le voy a decir la trascendencia que tiene esta tasa para el total de las tasas que paga una embarcación cuando entra en los puertos españoles. Un granelero, por ejemplo, tiene un total de tasas de 53.066,25 euros y esta tasa de navegación supone 761 euros, el 1,4%. Otra explicación. El buque de crucero paga 9.528,75 euros, de los cuales 361 euros son para la tasa de navegación. Un pesquero paga 14 euros y una embarcación deportiva de más de 15 metros paga 208 euros al año. Ese es el crecimiento por el que usted dice que se está gravando excesivamente un sector, cuya capacidad puede asumir perfectamente este crecimiento. Y luego, evidentemente, me satisface que todos estén de acuerdo con la modificación del régimen de contabilización de las expropiaciones no pagadas por las concesionarias, que impide el doble pago por parte de la Administración.

En definitiva, señorías —con esto termino, agradeciendo la atención que me están prestando—, otro conjunto de medidas en la ingente labor del Gobierno para recuperar el bienestar y la felicidad de los españoles.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Ayala.

En unos minutos procederemos a votar. **(Pausa)**.

MOCIONES CONSECUENCIA DE INTERPELACIONES URGENTES. (VOTACIÓN):

— DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, A LA MINISTRA DE SANIDAD, SERVICIOS SOCIALES E IGUALDAD SOBRE LA POLÍTICA DEL GOBIERNO EN MATERIA DE LUCHA CONTRA LA POBREZA Y LA EXCLUSIÓN SOCIAL. (Número de expediente 173/000129).

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a proceder a la votación de las mociones que se debatieron ayer.

Moción del Grupo Socialista a la ministra de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad sobre la política del Gobierno en materia de lucha contra la pobreza y la exclusión social. Se vota en los términos de una enmienda transaccional presentada por el Grupo Socialista, Convergència i Unió, La Izquierda Plural, Grupo Vasco PNV y, dentro del Grupo Parlamentario Mixto, el señor Tardà, la señora Pérez y el señor Quevedo.

Comienza la votación. **(Pausa)**.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 314; a favor, 143; en contra, 171.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

— DEL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ), SOBRE MEDIDAS A ADOPTAR PARA LUCHAR CONTRA EL DESEMPLEO Y PARA IMPULSAR LA CREACIÓN DE PUESTOS DE TRABAJO. (Número de expediente 173/000130).

El señor **PRESIDENTE**: Moción del Grupo Catalán de Convergència i Unió sobre medidas a adoptar para luchar contra el desempleo y para impulsar la creación de puestos de trabajo. Hay una enmienda transaccional presentada por el Grupo Socialista, Convergència i Unió, La Izquierda Plural y el Grupo Vasco PNV. Esa enmienda transaccional es la que se somete a votación.

Comienza la votación. **(Pausa)**.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 314; a favor, 138; en contra, 171; abstenciones, 5.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 176

13 de febrero de 2014

Pág. 24

— **DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE IU, ICV-EUIA, CHA: LA IZQUIERDA PLURAL, SOBRE LA POLÍTICA DEL GOBIERNO EN MATERIA DE SALUD SEXUAL Y REPRODUCTIVA E INTERRUPCIÓN VOLUNTARIA DEL EMBARAZO. (Número de expediente 173/000131).**

El señor **PRESIDENTE**: Moción del Grupo de La Izquierda Plural sobre la política del Gobierno en materia de salud sexual y reproductiva e interrupción voluntaria del embarazo. Se vota en sus propios términos, pero separadamente los puntos 1 y 2.

Votación del punto 1.

Comienza la votación. **(Pausa).**

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 312; a favor 125; en contra, 186; abstenciones, 1.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazado.

Votación del punto 2.

Comienza la votación. **(Pausa).**

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 311; a favor, 136; en contra, 175.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazado.

CONVALIDACIÓN O DEROGACIÓN DE REALES DECRETOS-LEYES. (VOTACIÓN):

— **REAL DECRETO-LEY 1/2014, DE 24 DE ENERO, DE REFORMA EN MATERIA DE INFRAESTRUCTURAS Y DE TRANSPORTES, Y OTRAS MEDIDAS ECONÓMICAS. (Número de expediente 130/000048).**

El señor **PRESIDENTE**: Convalidación o derogación del Real Decreto-ley 1/2014, de 24 de enero, de reforma en materia de infraestructuras y de transportes, y otras medidas económicas. Han sido emitidos 3 votos telemáticamente.

Comienza la votación. **(Pausa).**

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 314, más 3 votos telemáticos, 317; a favor, 175, más 2 votos telemáticos, 177; en contra, 138, más 1 voto telemático, 139; abstenciones, 1.

El señor **PRESIDENTE**: Queda convalidado.

A petición de varios grupos vamos a votar la tramitación como proyecto de ley por el procedimiento de urgencia de este real decreto-ley. También se han emitido 3 votos telemáticamente.

Comienza la votación. **(Pausa).**

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 314, más 3 votos telemáticos, 317; a favor, 143, más 1 voto telemático, 144; en contra, 171, más 2 votos telemáticos, 173.

El señor **PRESIDENTE**: No será tramitado como proyecto de ley.

Se levanta la sesión.

Eran las once y quince minutos de la mañana.

Corrección de error

En el «Diario de Sesiones» n.º 175, correspondiente a la sesión plenaria celebrada el miércoles 12 de febrero de 2014, en la página 6, tercer párrafo, penúltima línea, donde dice: «Martínez Maniega», debe decir: «Rodríguez Maniega».