



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2017

XII LEGISLATURA

Núm. 122

Pág. 1

FOMENTO

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

Sesión núm. 7

celebrada el miércoles 15 de febrero de 2017

Página

ORDEN DEL DÍA:

Proposiciones no de ley:

- Sobre el impulso a la autovía A-33 Blanca-Font de la Figuera. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/000644) 2
- Sobre la adaptación del reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres a las modificaciones introducidas en la misma por la Ley 9/2013, de 4 de julio. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/001017) 6
- Relativa a medidas a implementar en Línea C-3 correspondiente al tramo ferroviario Bilbao-Orduña. Presentada por el Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV). (Número de expediente 161/000999) 10
- Sobre la ejecución del corredor de alta velocidad entre Murcia y Almería. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/000769) 15
- Sobre transparencia en las infraestructuras. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000981) 20
- Sobre la situación de falta de personal en el aeropuerto de Menorca. Presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. (Número de expediente 161/000996) 26

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 122

15 de febrero de 2017

Pág. 2

- Relativa a la necesidad de transferir a Galicia la Autopista del Atlántico, AP-9. Presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. (Número de expediente 161/000998) 32
- Sobre las ayudas de subsidiación de préstamos. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/001002) 37
- Sobre la construcción del tramo de la A-27 entre Valls y Montblanc. Presentada por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana. (Número de expediente 161/001007) 42
- Sobre la necesidad de depurar las responsabilidades políticas oportunas por el rescate de las concesiones de las autopistas de peaje quebradas y de impulsar reformas para evitar que estas situaciones se repitan en un futuro. Presentada por el Grupo Parlamentario Ciudadanos. (Número de expediente 161/001095) 46
- Relativa a la liberación del tramo riojano de la autopista vasco-aragonesa AP-68. Presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. (Número de expediente 161/001205) 52
- Relativa a la justa financiación en infraestructuras de la ciudad de Valencia paralizadas por falta de inversión por parte del Ministerio de Fomento. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/001233) 56

Se abre la sesión a las cuatro de la tarde.

PROPOSICIONES NO DE LEY:

- **SOBRE EL IMPULSO A LA AUTOVÍA A-33 BLANCA-FONT DE LA FIGUERA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000644).**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, vamos a ordenar el debate. (**Rumores**).

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Ponga orden.

El señor **PRESIDENTE**: Queridos compañeros, amables diputados y diputadas, buenas tardes a todos, lo primero. Se trata de que os informe de ciertas alteraciones en el orden del día que han pedido para ver si os parece bien y que todo el mundo se pueda ordenar. Algunas fueron realizadas hoy a la mañana y, como siempre, algunas se plantean en estos momentos, como suele ser habitual en las Comisiones. La intención es la siguiente. Si prestáis atención para que nadie se confunda. Sería debatir en primer lugar la número 1, en segundo lugar debatiríamos la número 9, después —y toda vez que me lo acaban de pedir ahora— si no hay inconveniente debatiríamos la número 6, después debatiríamos los números 2, 3, 4, 5, 7, 8, 10, 11 y 12. Dicho esto, comenzamos la sesión de la Comisión con la advertencia de que son muchas proposiciones no de ley, nada menos que doce, y que si sois diligentes en la aplicación del tiempo y si sois capaces de guardar un poquito de silencio llevaremos esta Comisión como siempre de maravilla. Sin más dilación doy la palabra para la defensa de la primera proposición no de ley sobre el impulso a la A 33 Blanca-Font de la Figuera a su autor. Es una iniciativa del Grupo Parlamentario Popular, don Joaquín Albadalejo, tiene la palabra.

El señor **ALBADALEJO MARTÍNEZ**: Muchísimas gracias, señor presidente.

Miembros de la Mesa, señorías, muy buenas tardes. Hablar de la autovía A-33 supone poner en valor la vertebración y conexión del centro peninsular con el Levante, favoreciendo lógicamente la permeabilidad y tránsito de personas y mercancías por carretera mediante las autovías A-31, Albacete-Alicante, la A-30 Albacete-Murcia-Cartagena y la A-35 Almansa-Xátiva, que a través de la A-7 conduce a Valencia. Estamos hablando de una infraestructura necesaria que debe continuar con su impulso constructivo por parte del Gobierno de España culminando la ejecución de los tramos que se encuentran en construcción y precisa iniciar y desarrollar las obras de los tramos cuyos proyectos ya han sido aprobados. La importancia económica de esta autovía para Murcia, Castilla-La Mancha y para mi tierra, la Comunidad Valenciana,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 122

15 de febrero de 2017

Pág. 3

está fuera de toda duda, reduce tiempo de recorrido, suprime travesías a través de poblaciones existentes, sustituyendo funcionalmente a la N-344 y aumenta la seguridad vial, lo cual es absolutamente crucial en la materia que tratamos. Es una evidencia que la A-33 es una de las vías que más contribuye a la competitividad del sureste español en su interconexión con el centro del Estado. Todos los sectores de producción económica y creación de empleo se ven beneficiados con el impulso de la A-33, especialmente los que están sirviendo de motores a nuestro país, la exportación y el turismo. Como es lógico, cuando al Gobierno del Partido Popular ahora se le exige no demorar los plazos de ejecución y realizar consignaciones presupuestarias para cumplir dichos plazos o cuando se le invita al Gobierno de Mariano Rajoy a ejecutar el 100 % de lo consignado y si hay que gastar más que se precise su gasto, merece la pena recordar, llegados a este punto, de donde venimos y hacia donde vamos. Estas obras tuvieron, como todos sabemos una situación de retrasos evidentes en el año 2010, como consecuencia de la no disponibilidad presupuestaria que el último Gobierno socialista acometió para el cumplimiento del Plan de estabilidad presupuestaria, llegando incluso a estar prevista la rescisión del contrato y reprogramación de obras entre otras la que afectaba directamente a la variante de Font de la Figuera. Quiero manifestar —y estoy seguro— que en aquel momento aquel tipo de decisiones no fueron ni caprichosas ni arbitrarias. Entiendo que las circunstancias económicas del momento exigieron tomar esas decisiones. Por ello, en este instante también merece la pena detallar el impulso del Gobierno del reino de España durante la pasada legislatura que se ha traducido en el periodo 2012 a 2015 en la puesta en servicio por parte del Ministerio de Fomento de los dos primeros tramos de la autovía entre Blanca y Abarán y Abarán y Jumilla. En noviembre del 2014 y en marzo del 2015 se iniciaron las obras de los tres tramos entre Jumilla y Yecla y en noviembre de 2015 se aprueban los dos proyectos constructivos entre Yecla y Caudete. Todo ello, señorías, suma un montante de 360,69 millones de euros a los que debe sumarse los más de 100 millones de euros de la conexión de la A-31 con la A-35 que incluye la variante de Fuente de la Higuera. Discúlpenme, Font de la Figuera es el nombre que tiene el municipio y Fuente de la Higuera es conocida también para otros ciudadanos vecinos españoles en nuestra comunidad en diferentes zonas del territorio español. Obra que ahora está en ejecución, cuando algunos llegaron incluso a plantearse la posibilidad de rescindirla o de programarla, con el tramo más necesario por tráfico de la A-33 y que sin duda es el deseo del impulso definitivo de su finalización de los tramos en ejecución, veremos que también incluimos la necesidad de solventar, como reconoció el Ministro de Fomento en una de sus últimas comparecencias, los problemas de evacuación de aguas pluviales que pudieran derivarse de la materialización de la variante de este bello y extraordinario municipio valenciano. No hay nadie más interesado que el Gobierno de España, liderado por Mariano Rajoy, en la ejecución de esta obra fundamental para nuestro país. Desde la realidad de las obras ejecutadas y las que se están ejecutando, con todas las dificultades que tiene una obra de esta envergadura. Somos realistas, sin triunfalismos de ningún tipo y con los proyectos aprobados en fase previa a la licitación de las mismas, entendemos desde el Grupo Popular que es el momento de manifestar la necesidad de continuar impulsando la autovía A-33, culminando, señorías, la finalización de los tramos que se encuentran en ejecución e iniciar y desarrollar las obras de los tramos cuyos proyectos han sido aprobados. Se dispondrán 460 millones de euros para el progreso de los murcianos, de los castellano-manchegos y de los valencianos, de todos los valencianos incluso de los que como en mi caso solo hablamos castellano y admiramos profundamente la lengua valenciana. Pero no estamos de acuerdo con las imposiciones lingüísticas y mucho menos con algunos chantajes lingüísticos. Es por eso que serán 460 millones de euros para hacer nuestra tierra más competitiva, más segura en el transporte de personas y de mercancías por carretera y más atractiva para conocer los diferentes territorios de uno de los países más bellos del mundo, sino el que más, España, y todos ustedes tienen la oportunidad y a ello les invitamos a que se sumen a esta petición de impulso. Quiero agradecer también la enmienda presentada por el Grupo Socialista, sobre la que ya hemos intentando hablar de los tres puntos y considero que muy probablemente durante la jornada de hoy tendremos la oportunidad de llegar a un entendimiento que se sume al apoyo de esta proposición no de ley que presenta el Grupo Popular. Muchísimas gracias.

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

Tiene ahora la palabra para defender la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista el diputado don Pedro Saura.

El señor **SAURA GARCÍA**: Gracias, señor presidente.

En esta proposición no de ley se pone de manifiesto por parte del Grupo Popular que confía muy poco en el Gobierno al que apoya de manera global. ¿Por qué digo esto? Porque exactamente desde el principio

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 122

15 de febrero de 2017

Pág. 4

hasta el final esta proposición no de ley se presentó aquí el 11 de abril de 2016. Posteriormente se debatió y se acordó impulsar la autovía A-33 muy importante para nuestro país y para tierras como la Comunidad Valenciana, Castilla-La Mancha y también mi tierra la Región de Murcia. Por tanto, la misma proposición no de ley, exactamente la misma, se vuelve a presentar otra vez, por eso le decía al principio que qué poco confía el Grupo Popular en su Gobierno que termina presentando la misma proposición no de ley. Nosotros creemos que es inaceptable el mínimo avance que se ha realizado por parte del Partido Popular estos últimos cinco años. Ahora lo voy a demostrar, porque lo que ha hecho en estos últimos cinco años el Partido Popular —y se puede demostrar— es terminar lo que había no solamente diseñado, invertido, sino ejecutado el Partido Socialista en la A-33. Prácticamente la parte relacionada con Jumilla y Yecla, que es la parte menos compleja aún no se ha terminado todavía. Es más, los propios planes presupuestarios y del Gobierno vienen a decir que no se va a acabar esa parte menos compleja hasta el año 2019, no antes del año 2019. Si uno mira los presupuestos del año 2016 todavía para acabar esa parte que, insisto, se dejó prácticamente terminada, no se va a acabar, lo dice el Gobierno: todo, si todo marcha bien y no hay recortes adicionales, no antes del año 2019. Por otra parte ni siquiera se ha licitado el tramo Yecla con el enlace A-31, otra parte importante de la A-33. Esta parte importante lo que dice el Gobierno en los presupuestos del año 2016 es que el coste total son 132 millones de euros. ¿Cuánto dirán ustedes que se ha invertido en ese tramo cuando había que gastar 132 millones de euros? Con fecha 30 de noviembre del año pasado se han ejecutado 21.745 euros hasta 132 millones de euros falta un tramo de inversión. Solo 21.745 euros. Lo que les quiero decir es que el compromiso con esta autovía importante para el desarrollo del mediterráneo español es un compromiso muy pequeño, escasamente ambicioso.

¿Qué ha hecho el Grupo Socialista? Lo que ha hecho el Grupo Socialista como enmienda, no la que presentamos nosotros en abril del año pasado, sino el acuerdo que se produjo aquí en la Cámara entre todos los grupos. Nos hemos ido ya a la resultante del acuerdo, porque este debate ya se produjo hace un año. Planteamos como enmienda la transacción acordada entre todos los grupos en abril del año 2016. Además hemos incluido un tercer apartado que tiene que ver con habilitar una salida de la A-33 hacia la RM-15 carretera del Carche. ¿Por qué hemos incluido este apartado tercero? Porque hay un gran consenso en Jumilla social, económico y político, además en la propia asamblea regional, la Asamblea Regional de Murcia, el 30 de noviembre del año pasado, acordó por unanimidad de todos los grupos pedir al Gobierno de España que se apruebe esta salida, que se apruebe el proyecto y se ejecute esa salida. Nos parece muy importante que aquí para Jumilla, para Yecla, para la región de Murcia hubiera consenso y unanimidad en incluir este apartado que ya fue unánime en el Ayuntamiento de Jumilla y en la Asamblea Regional de Murcia.

Termino ya, señor presidente. Al final la ambición, el compromiso del Gobierno del Partido Popular con esta A-33 se va a poner de manifiesto, sí o no, en la cantidad que incorporen en los presupuestos del año 2017. Esa será la prueba del algodón del compromiso del Gobierno con la A-33. Gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Saura.

Por el Grupo Parlamentario de Ciudadanos tiene la palabra el diputado don Miguel Garaulet.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Gracias, señor presidente.

Efectivamente esta obra es una obra importantísima para la Región de Murcia, pero no solamente para la Región de Murcia, sino también para la conexión natural que hay entre la Comunidad Valenciana, la Región de Murcia y Andalucía. Una carretera que actualmente está soportando aproximadamente 18.000 vehículos al día, de los cuales 7.500 vehículos son camiones frigoríficos. Esto supone que hay localidades, como puede ser la localidad de Alquería o la Fuente del Pino donde atraviesan esa cantidad de coches bajando su velocidad a 60 kilómetros/hora con la consecuente inseguridad vial que puede ocasionar ese tema. También he de decir que la zona del altiplano está totalmente alejada de lo que es la Región de Murcia. Es más fácil llegar desde Yecla a Alicante que a Murcia. Es algo increíble y hay que vertebrar y solucionar esa problemática.

Como ha dicho mi compañero señor Saura, he de decir que aquí hace un año se planteó la misma PNL se defendió y fue votada por unanimidad. ¿Para qué sirvió? Para esto, señor presidente, señorías. **(El señor Garaulet Rodríguez enseña una fotografía)**. Para que la foto de la entonces ministra, ahora presidenta del Congreso, saliera diciendo que iban a hacer obras para mejorarla. Eso supuso una utilización de esta Comisión para fines electorales. También sirvió para que el señor alcalde de Yecla dijera que este año 2016 se iba a terminar prácticamente el tercer tramo y que en el 2017 iban a tener la carretera de Yecla, cosa que sabemos que es mentira. Porque realmente desde aquel momento se

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 122

15 de febrero de 2017

Pág. 5

paralizaron todas las obras, todas las obras, porque había que afrontar mejoras que superaban el 10 % de lo que era la licitación inicial. Eso no ha salido hasta principios de este año. Es ahora, a principios de 30 de enero de este año cuando han empezado a hacer otra vez las obras. Las obras han estado un año paradas. Consecuentemente esto supone que no terminen en el 2019 como decía el compañero Saura, sino que termine cerca del año 2020. Me parece muy mal por parte del Partido Popular que utilice la Comisión de Fomento como elemento electoral, pero también que parece muy mal que el Partido Popular utilice este tema como adalid de lo bien que ha estado trabajando en temas de infraestructuras en una comunidad autónoma como la Región de Murcia donde se ejecutan el 20,5 % de lo presupuestado. Pero es que sobre el año 2014, si sumáramos todos los años, se ha ejecutado el 60 %. La política del Partido Popular en infraestructuras en la Comunidad Autónoma de Murcia es un auténtico fracaso. No queremos hablar ya de aeropuertos vacíos, de los AVE que nunca llegan o conexiones ferroviarias del siglo XIX sin un kilómetro de electrificado. Por tanto, vamos a apoyar, como apoyamos en su momento, señor presidente —y voy a acabar—, pero por favor suplico a los demás grupos parlamentarios que no utilicemos esto como arma electoral, que lo utilicemos para trabajar y para conseguir, dentro del Pacto nacional de infraestructuras y la oficina nacional de evaluación de infraestructuras, solucionar el problema de las infraestructuras y que la Comisión de Fomento sirva para lo que tiene que servir que es para mejorar la vida y las condiciones de vida de los ciudadanos. Muchísimas gracias.

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

¿Desea intervenir usted por el Grupo Mixto? (**Pausa**). Tiene la palabra don Joan Baldoví.

El señor **BALDOVÍ RODA**: Moltes gràcies, senyor president.

Conozco de primera mano este territorio, porque he tenido que trabajar muchas veces por allí. He trabajado en la Vega Baja, en el Baix del Vinalopó y he tenido que atravesar la Font de la Figuera muchísimas veces. Una auténtica ratonera donde la gente se juega literalmente la vida. Conozco personalmente al alcalde de la Font de la Figuera y si el alcalde tuviera la ocasión o la oportunidad de estar hablando aquí cuando leyera esto: la necesidad de continuar impulsando. Probablemente o se indignaría o le daría un ataque de risa. Durante mucho tiempo las obras han estado absolutamente paralizadas. Dos ejemplos. Hablaba el señor Garaulet de la ejecución en la Región de Murcia. Me daría con un canto en los dientes con esa ejecución. La ejecución del Ministerio de Fomento en territorio valenciano fue durante estos años del 4,85 %. Es decir, se ha ejecutado un 4,85 de lo que estaba licitado. Luego otra vez, y se vuelve a licitar, se vuelve a sumar como que realmente se está invirtiendo. De los 1.000 millones que invirtió en el primer trimestre de 2016 el Ministerio de Fomento, en todo el territorio valenciano se invirtieron 7. No deja de ser un sarcasmo esto de que el Partido Popular nos traiga aquí una proposición donde diga lo de continuar impulsando. Pregúnteselo a los ciudadanos de la Font de la Figuera y entenderá el sentido de las palabras que estoy diciendo. En primer lugar, lo que se tiene que hacer, de una vez por todas, decididamente es impulsar esta autovía para que se pueda conectar toda la Región de Murcia, pero también para quitar ese punto negro que supone su paso de la carretera esta por la Font de la Figuera y, en segundo lugar —y es una petición—, que cuando se ejecuten las obras se ejecuten bien. Es decir, que no desvíen las aguas pluviales hacia el centro de la Font de la Figuera, como hemos podido comprobar en el último episodio de lluvias que, como consecuencia de las obras de esta autovía, han producido importantes destrozos en la Font de la Figuera. Moltes gràcies.

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

Finalmente por el Grupo Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, tiene la palabra el diputado don Javier Sánchez.

El señor **SÁNCHEZ SERNA**: Gracias, señor presidente.

Como han dicho el resto de intervinientes la A-33 es una vía fundamental para la vertebración del territorio y para la comunicación de la Región de Murcia con la Comunidad Valenciana, así como con el futuro corredor mediterráneo, del que también hablaremos en esta Comisión. Se trata, en efecto, de una infraestructura de suma importancia para la interconexión de las exportaciones con el Levante y el sur de Europa. Estamos hablando de un ahorro en transporte de 60 kilómetros. A nosotros nos parece bien la letra de esta proposición y no tendremos problemas para votarla a favor. De hecho ya la votamos la anterior legislatura, allá por el mes de abril, cuando el Grupo Popular presentó la misma PNL, es calçada. Presentaba esta proposición no de ley a la vez que se paralizaban por enésima vez las obras de esta

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 122

15 de febrero de 2017

Pág. 6

infraestructura, porque si hoy seguimos demandando la ejecución de estas obras. Si la A-33 está todavía en mantillas es precisamente por los retrasos, la falta de inversión y la dejación del Gobierno central. El Partido Popular nos dice a menudo, lo escuchamos en mi tierra, que este Gobierno está comprometido con la Región de Murcia y con la rápida ejecución de esta infraestructura. Pero esta afirmación parece que no casa bien con los numerosos parones que ha sufrido esta obra y con una falta de planificación general. Decimos esto, porque según nos informan los técnicos que están a pie de obra, de los tres tramos de obra que se estaban ejecutando para conectar la localidad de Jumilla con la de Yecla, el tercer tramo se paralizó el mes de abril del año pasado, reanudándose hace pocas semanas. En concreto, en enero. Estamos hablando que han sido nueve meses de parón injustificado. Los trabajos en el segundo tramo finalizaron en junio del año 2016 dejando en este caso las obras inacabadas. De hecho la construcción de los puentes en este tramo, según nos informan, también se paralizó hace un año. Mientras tanto el cuarto tramo que conectaría Yecla-Font de la Figuera sigue sin licitar. Mientras las obras del quinto, el que une esta localidad con la autovía de Almansa, fueron previstas hace seis años y siguen también paralizadas. Así las cosas, como les decía, nos parece un tanto sorprendente que el Grupo Popular nos vuelva a presentar sus buenas intenciones respecto a impulsar la obras de la A-33 a la vez que han mantenido paralizadas las obras durante casi un año. Es evidente que los retrasos nos han alejado aún más la fecha prevista para la finalización de esta obra que estaba prevista para julio del año 2016. La pregunta que podríamos hacer en esta Comisión es si está el Gobierno en condiciones de garantizar que esta obra no sufrirá nuevos retrasos. Podemos seguir con las buenas intenciones, pero más que buenas intenciones necesitaríamos un plazo realista y sobre todo garantizar la inversión en los próximos Presupuestos Generales del Estado. De lo contrario seguiremos con la política de falsos titulares a la que tan acostumbrados nos tiene el Partido Popular en la Región de Murcia. Lo comentaba el diputado Garaulet, con esos aeropuertos sin aviones o esa historia interminable de la llegada del AVE a la ciudad de Murcia. Lo he anunciado al principio, volveremos a votar a favor de esta proposición no de ley, porque queremos un impulso real de esta infraestructura y una financiación adecuada de la misma. Del mismo modo nos alegramos de la reanudación de las obras hace unas semanas y esperamos que después de aprobar esta PNL no se vuelvan a paralizar. Pero, como les decía, además de las PNL, que están bien que las aprobemos, es para lo que estamos aquí, harán falta partidas presupuestarias en los próximos Presupuestos Generales del Estado. Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Sánchez.

Señor Albaladejo, se manifiesta sobre la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **ALBALADEJO MARTÍNEZ**: Señor presidente, en las conversaciones que hemos mantenido con los portavoces proponentes hemos llegado a un cierto entendimiento que haremos llegar a la Mesa para su consideración final.

El señor **PRESIDENTE**: Muy amable, muchas gracias.

— SOBRE LA ADAPTACIÓN DEL REGLAMENTO DE LA LEY DE ORDENACIÓN DE LOS TRANSPORTES TERRESTRES A LAS MODIFICACIONES INTRODUCIDAS EN LA MISMA POR LA LEY 9/2013, DE 4 DE JULIO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/001017).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente PNL que debatiremos que, como les advertí antes, es la que figura con el número 9 del orden del día sobre la adaptación del reglamento de la Ley de ordenación de los transportes terrestres a las modificaciones introducidas en la misma por la Ley 9/2013, de 4 de julio. Es del Grupo Parlamentario Popular y la va a defender el diputado don Jaime Mateu Istúriz, que tiene la palabra.

El señor **MATEU ISTÚRIZ**: Gracias, señor presidente. Buenas tardes, señorías.

Como todos saben la Ley 16/1987 cumplió una gran misión en la regulación del transporte terrestre de mercancías y de viajeros además de ser un impulso para el crecimiento económico de España. Pero todas las leyes están luego afectadas por la obsolescencia. En este supuesto, por el avance de la digitalización, por los cambios experimentados en la realidad social que regula y fundamentalmente por la pertenencia a una Europa global cuyas prescripciones normativas también hay que considerar. Esto es lo que pasó con la Ley 16/1987, en adelante la llamaremos la LOTT, y el Gobierno del Partido Popular se puso manos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 122

15 de febrero de 2017

Pág. 7

a la obra para actualizar sus predicamentos y así, mediante un acuerdo de Consejo de Ministros de 7 de diciembre del año 2012, se reenvió un proyecto legislativo a las Cortes Generales. Empezó su tramitación en el Pleno con el debate a la totalidad en el mes de marzo del año 2013 y siguió en la Comisión de Fomento. Esta Comisión precisamente que la trabajó con competencia legislativa plena para terminar su periplo legislativo allá por el 19 de junio del mismo año en el Senado, donde ya fue aprobada y se convirtió en la Ley 9/2013, de 4 de julio, que entró en vigor el día 25 de julio puesto que se había publicado en el boletín del día 5 de ese mes de julio y daba veinte días de entrada en vigor.

Señorías, en España, el transporte por carretera es el principal modo de transporte, tanto de mercancías como de viajeros. Según los datos del Observatorio de transporte y logística en España el transporte de mercancías por carretera representa el 94,6 % del total del transporte interior, tanto en toneladas como en viajeros. Su cuota de reparto modal es prácticamente el doble que tiene el transporte ferroviario y el aéreo. En esencia fueron los cambios experimentados por el mercado de transporte terrestre de viajeros y mercancías, tanto en el ámbito nacional como en el de la Unión Europea los que aconsejaron llevar a cabo la revisión que he mencionado. Los que se siguieron en la citada revisión fueron el de mantener el máximo rigor en las condiciones de acceso al mercado de transportes, en la línea de lo determinado por la reglamentación de la Unión Europea y precisamente de dotar mayor capacidad de autogestión a las empresas participantes en el sector. Fue importantísima la incorporación de las prescripciones de reglamentos derivados de la normativa europea. Así en concreto se incorporaron las disposiciones del Reglamento 1071/2009, en materia de transporte intermodal, los reglamentos 1072 y 1073 que fueron los que marcaron lo que tenía que hacer la trasposición de la legislación española y el Reglamento 1370/2007 inspiró toda la adaptación del régimen de gestión de los transportes públicos de viajeros, tanto por ferrocarril como por carretera. Se introdujeron muchas novedades, señorías, que constan en el preámbulo de la ley, pero que es interesante volverlos a enumerar por la importancia que tuvieron en su momento. Así se introdujo lo que fue el encuadrar la actividad del arrendamiento de vehículos con conductor como una modalidad concreta del transporte discrecional de viajeros con vehículo de turismo. Se redefinieron las distintas actividades auxiliares y complementarias del transporte de mercancías y se incluyó la figura del operador logístico. A su par, se consagró los principios de libertad y contratación y de explotación de las actividades de transporte a riesgo y ventura del empresario, salvo que se tratara de servicios públicos de transporte de viajeros de titularidad administrativa y se reforzó la capacidad de actuación, muy importante, de las juntas arbitrales de transporte. Señorías, se liberalizó también la intermediación en la contratación del transporte de viajeros sin perjuicio de la regulación de las agencias de viaje, lógicamente en el ámbito turístico, y se flexibilizaron los límites que separaban la actuación de transportistas y operadores de transportes en el mercado del transporte de mercancías. Otro hito fundamental también fue reducir las cargas administrativas tanto para las empresas que gestionan el tema del transporte, como para las administraciones, y así se dio un nuevo empuje al registro de empresas y actividades del transporte y se aumentó al 100 % la coordinación con el Registro Mercantil. Y un último hito fundamental, en cuanto a lo que decía sobre la obsolescencia de las leyes, es que las necesidades de la informática hicieron que se establecieran unos requisitos mínimos de equipamiento informático en cada una de las empresas. ¿Para qué? Para establecer los procedimientos telemáticos de conexión con la propia Administración, al objeto de poder regular todos los aspectos de la tramitación relativas a autorizaciones de transportes, por ejemplo, en el ámbito del que estamos hablando.

Pero, señorías, para llegar a la PNL que propone mi grupo parlamentario hemos de retomar lo dispuesto en la disposición final de la ley, que dice que sigue en vigor el reglamento aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, así como las disposiciones que no fueran en contra de la ley, y, sobre todo, en referencia al ámbito de lo actuado en la legislación de carácter europeo. Hito fundamental fue el punto 2 de esa disposición final, que dice que el Gobierno tendría que aprobar un nuevo reglamento en el plazo de dos años desde su entrada en vigor para adaptarlo a las prescripciones que a su vez se introdujeron como consecuencia de lo dispuesto en la Ley 9/2013.

Señorías, estamos en el momento en que estamos y han transcurrido con creces más de esos dos años. Por eso, pedimos al Gobierno de España la actualización de ese reglamento, para dar una mayor certeza y seguridad jurídica al sector y seguir trabajando por la aplicación y transposición de las normas y directivas de la comunidad europea. Y, señorías, somos conocedores de que el Gobierno de España ya lo está preparando, porque el ministro de Fomento en su primera comparecencia en esta Comisión para exponer el plan programático de actuación del Ministerio para la legislatura ya avanzó que se iba a trabajar con un nuevo ROT, el reglamento de ordenación del transporte terrestre. Por eso, es necesario —y así lo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 122

15 de febrero de 2017

Pág. 8

dice el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso de los Diputados— que comiencen ya esos trabajos. ¿Cómo? Revisando qué aspectos hay que actualizar del reglamento, conforme a las previsiones establecidas en la ley, y, una vez que tengamos un borrador, dándole el tratamiento previsto en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de régimen jurídico del sector público.

Por eso, señorías —y voy terminando—, conforme a la enmienda que ha presentado el Grupo Ciudadanos, hemos llegado a una transacción, que voy a leer, y esos son los términos en los que el Grupo Popular solicita que sea votada. Así, lo que dice nuestra PNL es lo siguiente: «El Congreso de los Diputados considera fundamental adaptar el Reglamento de la Ley de ordenación de los transportes terrestres, previa consulta con los agentes implicados, a las modificaciones introducidas en la misma por la Ley 9/2013, de 4 de julio, con objeto de garantizar un óptimo desarrollo de esas modificaciones y con el fin de avanzar en la seguridad jurídica.» Doy las gracias al portavoz de Ciudadanos por la colaboración que ha mantenido.

Muchas gracias, señor presidente.

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

Para defender la enmienda del Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra el diputado don Miguel Garaulet.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Muchas gracias, señor presidente.

Ya lo ha dicho todo mi compañero. Efectivamente, es necesaria la adaptación de este reglamento. La Ley 9/2013 modificó una ley obsoleta y hay que normalizar un nuevo reglamento, porque hay que conseguir tres objetivos fundamentales: primero, mejorar la competitividad y la eficiencia del sector; segundo, mejorar el servicio público del transporte y, tercero, mejorar la competencia en el mercado mediante la mejora en las reglas de control y la mejora en el régimen sancionador. La consecución de estos objetivos obliga a actualizar el Reglamento del Real Decreto 1211/1990 y adecuar las trasposiciones que nos indican desde la Unión Europea. En lo único en lo que nosotros estábamos en discordia es en que creemos que, además del Consejo Asesor de Fomento, también debe articularse consulta con los agentes implicados. Señalamos una serie de agentes implicados, pero, como bien me ha comentado, ya está articulado en la ley.

Por tanto, estamos conformes con la redacción presentada y, por supuesto, vamos a votar a favor.

Gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra el diputado don Isidro Martínez Oblanca.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Muchas gracias, señor presidente. Muy buenas tardes a todos.

Intervengo para expresar mi conformidad con la proposición no de ley que ha defendido, con su habitual solvencia, el diputado señor Mateu Istúriz y, por lo tanto, apoyar la actualización de este reglamento de los transportes terrestres, de los que depende una parte sustancial de nuestra economía. Doy por supuesto que lo que hacemos esta tarde es una llamada de atención al Gobierno para que se ponga manos a la obra en este asunto, porque la parte dispositiva de la propuesta original no deja de ser una especie de expresión de apoyo a esta actualización del reglamento. No obstante, la transaccional basada en la enmienda del Grupo Ciudadanos aclara la cuestión. Y, por lo tanto, respaldaré con mi voto este asunto.

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Confederado de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, tiene la palabra la diputada doña Carmen Valido.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Buenas tardes. Muchas gracias, señor presidente.

Desde el Grupo Parlamentario Confederado de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, la verdad es que al leer la PNL nos hemos quedado perplejos, porque entendemos que el sentido de esta iniciativa es hacer que el Gobierno cumpla lo dice la ley, es decir, en la disposición final primera ya se dice que hay dos años para que el Gobierno lo cumpla. Así pues, el Grupo Popular pide a la Comisión que inste al Gobierno, que es del Partido Popular, a cumplir algo que está en la ley.

De todas formas, el problema básico de esta PNL radica en la ley, que favorece el *dumping* social, por ejemplo, en el sector del taxi, ya que al dejarlo fuera de la consideración de servicio público ha ocasionado

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 122

15 de febrero de 2017

Pág. 9

que se desregularice, de manera que han entrado en el mercado español empresas de carácter extractivo, que no tienen relación con las personas que trabajan en él, precarizan el empleo, compiten de manera desleal con el sector del taxi y no generan riqueza, ya que al estar deslocalizadas no pagan impuestos en España, es decir, todo un ejemplo de creación de empleo y generación de riqueza.

En un principio, nos íbamos a abstener, porque también es una PNL trampa: no se puede votar en contra, porque se trata de cumplir lo que dice la disposición de la ley, y es una tontería votar a favor, porque ya lo está diciendo la ley. Por tanto, nos íbamos a abstener. Pero se nos ha pasado la enmienda transaccional hecha con Ciudadanos, a fin de tener en cuenta a todos los agentes, lo que también llama la atención. No sabía yo que se podía hacer una ley y aprobarla sin tener en cuenta a todos los agentes implicados en la materia. Ya que se quiere que se aclare y se deje por escrito, el sentido de nuestro voto será favorable. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Por el Grupo Parlamentario Vasco, tiene la palabra don Íñigo Barandiaran.

El señor **BARANDIARAN BENITO**: Muchas gracias, señor presidente.

Coincidiendo con buena parte de la exposición del señor Mateu Istúriz en cuanto al contenido del Reglamento del Real Decreto 1211/1990, simplemente quería hacer un par de anotaciones que creo que son relevantes en este debate.

La primera es que la propia disposición final de la Ley 9/2013 establece un periodo de dos años para elaborar el reglamento de desarrollo de esta ley, con lo cual es que ya vamos tarde con estos cometidos, que son función del Ejecutivo, de modo que recordárselo no solo es posible sino necesario.

Pero no es esta la cuestión fundamental a la que quería aludir, sino otra que afecta al transporte terrestre, con respecto de la que la Ley Orgánica 5/1987, de delegación de facultades del Estado en las comunidades autónomas en relación con el transporte por carretera y por cable, estableció en su disposición adicional, en referencia a la Comunidad Foral de Navarra, Araba, Gipuzkoa y Bizkaia, que el Estado debería llegar a un acuerdo para materializar a través de la forma de convenio el mismo que desde el año 1950 permite a las diputaciones forales seguir ejerciendo todas las facultades que tienen en materia de transporte por carretera, que son las que actualmente desempeña el Estado, y para que, en su caso, cualquier ampliación de facultades que se posibilitara a través de esta ley pudiera ser reconocida también a estas. Es decir, con independencia de que el texto legal únicamente se refiere a la suscripción de convenios con diputaciones forales, no solo el real decreto sobre transferencias al País Vasco de 1980, sino también el pleno de la comisión mixta de transferencias Estado-comunidad autónoma de 22 de junio de 2011 contempló que la Administración General del Estado y la Comunidad Autónoma del País Vasco promoverán la suscripción de convenios forales de actualización y equiparación en materia de transportes terrestres por carretera entre el Ministerio de Fomento y las tres diputaciones forales de Araba, Bizkaia y Gipuzkoa, y otro tanto existe con respecto a la Diputación Foral de Navarra.

Por eso, señor Mateu Istúriz, con todo respeto, está bien, pero es incompleta, es decir, no solo basta con desarrollarlo reglamentariamente, sino que hace falta dar cumplimiento y contenido no solo a la propia Ley de transportes, sino a la Ley orgánica de transferencias sobre la materia, que recuerdo que es ni más ni menos que réplica de un convenio del año 1950, en el que se reconoce a las diputaciones forales estas competencias.

Muchas gracias.

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

Finalmente, por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el diputado don Juan Luis Gordo.

El señor **GORDO PÉREZ**: Gracias, señor presidente.

Decía esta mañana el señor Rajoy que en política no hay absurdo imposible y es verdad, porque esta PNL que hoy se nos presenta es un absurdo político total. En definitiva, lo que está pidiendo es hacer algo que ya mandató la propia ley. El Grupo Parlamentario Popular está poniendo de manifiesto el incumplimiento de la ley. Por tanto, creo que lo propio es ponerse colorado, muy colorado. El Grupo Parlamentario Popular está instando al Gobierno a que cumpla una ley. Está haciendo oposición. Con esta PNL lo que está haciendo es ni más ni menos que reprobar al Gobierno. Por tanto, bienvenidos a la oposición.

Como ya se ha dicho, en su disposición final la ley establecía un plazo de dos años, y transcurridos cuatro años no se ha hecho absolutamente nada, con lo que ello implica de inseguridad jurídica. Por tanto,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 122

15 de febrero de 2017

Pág. 10

señores del Grupo Popular, es que además hace falta fijar una fecha. Nosotros no hemos presentado ninguna enmienda porque entendemos que, conocidos los antecedentes, posiblemente, se trata de un golpe de efecto mediático. Pero, si quieren contar con nuestro apoyo —y entiéndase como enmienda *in voce*—, la apoyaremos siempre que exista un desarrollo reglamentario en el plazo de seis meses, que entendemos que es un plazo razonable.

Nosotros apoyamos esta ley porque entendimos que era absolutamente necesaria para adaptarnos a los cambios experimentados por el mercado de transporte terrestre. Pero en este tiempo hemos ido viendo cómo se ha producido todo tipo de inseguridades jurídicas. La más relevante es la referente a las controversias generadas por el Real Decreto 1057/2015, que modificó el ROT, el reglamento. Se contraponen la posición de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia con el sector del taxi, concretamente con los vehículos con conductor. No ha quedado clara la proporcionalidad. Se establece una flota mínima de siete vehículos y una antigüedad máxima de diez años. Y existe un conflicto latente —y, por tanto, inseguridad— con el caso de Uber y Cabify. Además, hay que recordar el recurso que interpuso ante el Tribunal Superior de Justicia la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia por las ordenanzas de los ayuntamientos de Córdoba y Málaga. Y tenemos la necesaria actualización de los pliegos de cláusulas administrativas del régimen regular de viajeros para garantizar la solvencia económica, la capacidad técnica y adaptar el régimen sancionador.

En definitiva, un suspenso mayúsculo al Gobierno. Y, por supuesto, no hay mejor forma de poner en el escaparate la incapacidad y, al mismo tiempo, la desidia de un Gobierno que esta PNL. Bienvenidos a la oposición, señores del Grupo Popular. Y les recuerdo: si quieren contar con nuestro apoyo, tendrán ustedes que comprometer el desarrollo de este reglamento en un plazo de seis meses.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

— RELATIVA A MEDIDAS A IMPLEMENTAR EN LÍNEA C-3 CORRESPONDIENTE AL TRAMO FERROVIARIO BILBAO-ORDUÑA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV). (Número de expediente 161/000999).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente proposición no de ley a debatir, que, como les informé al principio, es la sexta, relativa a medidas a implementar en la línea C-3, correspondiente al tramo ferroviario Bilbao-Orduña. Es una iniciativa del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV) y la va a defender el diputado don Íñigo Barandiaran, a quien doy la palabra.

El señor **BARANDIARAN BENITO**: Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, la línea C-3 de ADIF, explotada por Renfe, recorre un valle, el del Nervión, que va desde Bilbao hasta Orduña. Por ella circulan un amplio número de trenes de mercancías, que comunican pueblos de Bizkaia entre sí y Bizkaia con la meseta y Cantabria. Además, está asistida por un tipo de trenes, los UT-446, de los que se dispone de veintiuna unidades, y el trazado cuenta con veintidós estaciones, que tienen como característica común —y esa es la desgracia— un número importante de obstáculos o disposiciones que resultan claramente no funcionales y en muchos casos peligrosos.

Este hecho no es nuevo y ha sido ya ampliamente analizado. Así, consta que en el año 2015 el Ararteko, el Defensor del Pueblo del País Vasco, emitió un informe sobre las cercanías de Bizkaia, y se refería a las líneas C-1, C-2 y C-3 (C-1, Bilbao-Abando-Santurtzi; C-2, Bilbao-Abando-Muskiz y C-3, Bilbao-Orduña, que es a la que me refiero en la PNL), que calificaba sus instalaciones como absolutamente impracticables y decía que en algunos casos suponen un significativo riesgo para la seguridad, independientemente incluso del grado de movilidad de las personas. Este informe destaca que, al igual que sucede en otras partes, la principal carencia es la falta de accesibilidad en los servicios ferroviarios de ADIF, lo que condiciona cualquier otro análisis posterior. Resalta la imposibilidad de garantizar el acceso autónomo de las personas al tren, como consecuencia de la separación existente entre este y el andén, o incluso al exterior. Y hay que hacer hincapié en que los pasos a nivel a veces carecen de los importantes elementos mecánicos que facilitan el desplazamiento de las personas entre andenes. Además, su deterioro supone un incremento significativo del riesgo, a lo que se añade sus características físicas, ya que muchos de ellos se encuentran en curva, en función de la fisonomía de los pueblos del País Vasco. En definitiva, hay un importante número de deficiencias que detectan estos informes, fundamentalmente —insisto— el del Ararteko, que se refiere a puertas convencionales estrechas y pesadas imposibles de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 122

15 de febrero de 2017

Pág. 11

abrir, mobiliario no adaptado, insuficiente provisión de sistemas dinámicos de comunicación e información y carencia de señalización táctil de seguridad y de guiado para las personas con discapacidad sensorial.

Efectivamente, hay que reconocer que en su día Renfe aprobó un Plan de accesibilidad universal que marcaba como objetivo conseguir que los servicios de la compañía fueran accesibles en el año 2020 para todo tipo de personas. El problema es que, a pesar de los esfuerzos que dice haber realizado, a fecha de hoy se siguen manteniendo en numerosas estaciones y andenes muchos accesos, barras y puertas cuya presencia cuestionan no solo los objetivos de accesibilidad sino los de seguridad, que, por el contrario, provocan peligrosidad. Aquel plan de accesibilidad decía que tenía como objetivo contemplar los requisitos establecidos en el Real Decreto 1544/2007 y en la ETI, especificación técnica de interoperabilidad de la Unión Europea, que tenían como referencia la Ley 51/2003, de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de personas con discapacidad. Este real decreto señala en su artículo 2 determinados intervalos que se deberían cumplir, atendiendo a las características de cada una de las estaciones, y entre ellas en su segundo apartado determina que las estaciones que soportan un tráfico superior a 1.000 viajeros al día deben acomodarse en un plazo no superior a ocho años y que las que soportan un tráfico entre 750 y 1.000 viajeros deben acomodarse en un plazo de ocho años. Todas las estaciones de esta línea —al menos, todas las principales— tienen una utilización superior a 1.000 personas al día, por lo que en cualquier caso ese periodo de adaptación se habría superado.

Ocurre además una situación particular, y es que, en concreto, la línea C-3 —que es lo que ha motivado la presentación de esta proposición no de ley, junto a las carencias en materia de accesibilidad— ha sufrido determinados problemas de seguridad, que han resultado no solo notables, sino trágicos. Me estoy refiriendo al arrollamiento de una joven de diecinueve años por un tren de mercancías que pasaba a alta velocidad por la estación de Areta, en Llodio, el día 5 de septiembre del pasado año. Esa estación no cuenta con paso elevado ni subterráneo para el paso de viajeros, lo que obliga a cruzar las vías, y circulan trenes de mercancías a gran velocidad. De hecho, el último dato de que disponemos dice que el tren de mercancías que arrolló a esta persona circulaba a 104 km/h. Además, esta y otras muchas estaciones están en curva, como he comentado antes, y no existen medidas específicas de prevención de accidentes, como señales visuales. Por ejemplo, la megafonía es tan parcial y escasa que no siempre puede ser oída, se oye el ruido del tren. Además, estas señales se emiten con tres y cinco minutos de antelación a la llegada del tren, lo que impide que quien llega en él pueda escucharla, que es lo que parece que ocurrió a esta joven de diecinueve años, porque bajó sin saber que llegaba otro tren de mercancías. Y esta no ha sido la única ocasión. Si esto ocurría el 5 de septiembre, el 8 de diciembre otro tren arrolló a dos mujeres en Zorrotza, un espacio que se encuentra prácticamente en el centro de Bilbao, con respecto del que ha existido una petición repetida, continua y machacona, por parte del Ayuntamiento, a fin de que pudiera ser soterrada, para evitar este tipo de problemas.

Simplemente, este es un escenario inaceptable e indeseable, con el que no podemos coincidir y respecto del que debemos solicitar al Gobierno que se implemente cualquier medida que ya pudiera contemplarse en su plan de accesibilidad y que debe acelerarlo. Por eso, comprobada la necesidad de esta implementación del plan como consecuencia de estos trágicos accidentes, ello nos ha animado a presentar esta proposición no de ley, en los términos señalados, es decir, queremos que el Congreso inste al Gobierno a que el Ministerio de Fomento solucione con urgencia los graves déficits de las estaciones de la línea C-3, Bilbao-Orduña, de ADIF y explotada por Renfe, con el fin de garantizar la accesibilidad y la seguridad de todos los usuarios de los servicios de transporte ferroviario.

Muchas gracias, señor presidente.

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

Hay tres enmiendas. La primera es del Grupo Parlamentario Mixto y la va a defender la diputada doña Marian Beitialarrangoitia.

La señora **BEITIALARRANGOITIA LIZARRALDE**: Muchas gracias, señor presidente. Buenas tardes a todos y a todas.

Es verdad que nuestra sociedad tiene numerosos retos en lo que se refiere a la movilidad sostenible, y con frecuencia se habla mucho de nuevas infraestructuras, pero quizás demasiado poco del mantenimiento y la mejora de las infraestructuras ya existentes, y es este precisamente el tema que nos ocupa. Las infraestructuras de la línea de ferrocarril entre Irún y Brinkola, en Gipuzkoa, de las líneas C-1, C-2 y C-3, que unen Bilbao con Santurtzi, Muskiz y Orduña, en Bizkaia, respectivamente, así como las de diferentes líneas que atraviesan los territorios de Araba y Navarra han quedado anticuadas. Y podríamos hacer esa

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 122

15 de febrero de 2017

Pág. 12

afirmación quizás de forma generalizada en referencia a las líneas de ADIF, FEVE y Renfe. Entendemos que en las últimas décadas la mejora de estas infraestructuras no ha sido una prioridad para quienes ejercían las responsabilidades correspondientes sobre las mismas, en algunos casos pese a tratarse de servicios utilizados diariamente por muchos miles de personas. Ni ADIF ni Renfe ni el Ministerio de Fomento han efectuado apenas mejoras en las últimas décadas, quizás porque tenían otras prioridades. Ya se ha dicho que las estaciones no están adaptadas para todas las personas, que las distancias entre el tren y el andén son demasiado grandes y que en muchas estaciones hay pasos peligrosos. Pero el escaso servicio y la ausencia de garantías de accesibilidad no son el único problema. Hay que añadir, como ha señalado el proponente, la falta de seguridad, que no se limita a las condiciones de estaciones y que es más preocupante, si cabe, con relación a los pasos a nivel existentes en el recorrido de todas estas líneas, que es causa de accidentes. Se han mencionado dos y quiero insistir en ellos. Ese de Areta de septiembre y el que se produjo en Zorrotza, en Bilbao, en diciembre nos hacen ver la magnitud del problema.

Por eso, precisamente, este grupo ha presentado una enmienda, porque entendemos que esos accidentes —uno ocasionó la muerte de una joven y el otro el de dos mujeres mayores— demuestran que se requiere que se actúe en diferentes líneas, no solo en la C-3, también en la línea que va de Bilbao a Santander, para la que estaba previsto un soterramiento para el año 2012, que no se ha realizado. Y es que la ejecución de la planificación existente para la regulación de los pasos a nivel es muy lenta, apenas se están ejecutando trabajos de mejora o sustitución en los últimos años en este ámbito, y, en consecuencia, estamos viendo que la vida de la ciudadanía se pone en constante riesgo.

Por todo ello, consideramos que es necesario que el Gobierno ponga en marcha las labores de mejora de las líneas de ferrocarril que gestiona y nos sumamos a la petición que los proponentes ponen sobre la mesa. Sin embargo, creemos que hay que ir más allá, y de ahí el porqué de la enmienda que hemos presentado. Aún dando por buena la propuesta del PNV, hemos presentado esa enmienda para ampliar la reclamación de mejora en todas las líneas, no solo por los dos accidentes que he mencionado, sino por la situación general, por tratarse de un problema generalizado. Además, nosotros proponemos dar otro paso, por lo que hemos incluido en esta enmienda otra cuestión, y es que la situación que estamos describiendo hace más notorio, a nuestro entender, si cabe, que para cubrir las necesidades de la sociedad vasca hace falta una gestión más cercana, que las decisiones sobre las necesidades reales se tomen cerca, se tomen allí, en Euskal Herria, y no en Madrid. Creemos que es una reclamación que ha lugar, la de la gestión de todas las redes ferroviarias que atraviesan nuestro territorio para las instituciones autonómicas correspondientes, que en algunos casos es la Comunidad Autónoma del País Vasco y en otros la foral de Navarra.

Por tanto, insisto en que estamos de acuerdo con la propuesta inicial, pero creemos que, precisamente por los datos de los últimos accidentes que hemos señalado, no podemos limitarnos a una línea y tenemos que mirar más por la necesidad de mejora también en otras, por lo que debemos hacer más extensiva esa petición.

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

Es el turno del otro grupo enmendante, el Grupo Parlamentario Ciudadanos. Tiene la palabra su diputado, don Luis Salvador.

El señor **SALVADOR GARCÍA**: Muchas gracias, señor presidente.

En primer lugar, estamos de acuerdo con la exposición que ha hecho el ponente del PNV sobre la línea ferroviaria C-3 de ADIF, explotada por Renfe, en el tramo Bilbao-Orduña, porque lo que se está denunciando es un problema de seguridad y un problema de accesibilidad. Y estamos tan de acuerdo que, precisamente, conociendo los datos de las últimas encuestas, como la de discapacidad, autonomía personal y situaciones de dependencia del INE, que estima en 3.800.000 las personas con problemas de esta índole, el 8,5 % de la población española, o la encuesta de integración social de 2012, que decía que había 1.440.070 personas en España con problemas de movilidad con respecto al uso del transporte público, entendemos que es algo que realmente hay que acometer y solucionar. Por eso, considerando que la accesibilidad es un derecho universal de todos los españoles y que se ha de garantizar en la red de transporte público y, por tanto, también en el transporte ferroviario, presentamos una PNL el 23 de septiembre de 2016 solicitando un plan de medidas urgentes para que se desarrollara y se garantizara esa accesibilidad universal en la red ferroviaria española y también —la clave— que se dotara

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 122

15 de febrero de 2017

Pág. 13

presupuestariamente, para poder llevarlo adelante, sobre la base del real decreto que ya se había aprobado en su momento.

Se ha dicho ya que Renfe elaboró un plan que debería estar culminado en 2020 para garantizar esa accesibilidad. Pero lo cierto es que en este momento ese plan necesita un impulso, porque se ha visto que, por las excusas que sean, no se está desarrollando, y es absolutamente necesario. Por eso, nosotros hemos presentado una enmienda. Comprendemos al PNV, que es el proponente de esta iniciativa, pero apelamos a su generosidad, en el sentido de que entendemos que no es un problema relativo a un tramo u otro, sino al conjunto de toda la red ferroviaria española. En esa línea, hemos presentado nuestra iniciativa, en la que requerimos del Ministerio de Fomento, ADIF y Renfe un plan de medidas urgentes para que se desarrolle y se garantice esa accesibilidad en la red ferroviaria de España y, como ya he dicho, dotar presupuestariamente dicho plan, para que las actuaciones se puedan acometerse rápidamente.

Este es el sentido de la enmienda que hemos presentado. No estamos de acuerdo, aunque no somos quién para decirlo, con la enmienda relativa a hacer una transferencia, porque entendemos que este es un problema de todo el conjunto del territorio español. Apelamos a la generosidad del PNV, si tiene a bien, aceptarlo, porque es un problema general de toda España, un problema de accesibilidad y seguridad que hay que solucionar rápidamente. Pero anunciamos que, si mantiene su propuesta en los términos planteados inicialmente, votaremos a favor, aunque no acepte nuestra enmienda. Y si acepta alguna otra enmienda, nos lo replantearíamos.

Muchas gracias.

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

Defiende la enmienda, por el Grupo Parlamentario Popular, el diputado don Leopoldo Barreda.

El señor **BARREDA DE LOS RÍOS**: Muchas gracias, señor presidente.

Señor Barandiaran, he escuchado atentamente su exposición. Compartimos el diagnóstico y la necesidad de acometer ese plan de mejoras en el conjunto de la red ferroviaria española y, por supuesto, en las líneas C-1, C-2 y C-3 que trascurren por territorio de la comunidad autónoma vasca. Pero debo recordarle que el Real Decreto 1544/2007 tenía por objeto facilitar en las estaciones el tránsito de todo tipo de viajeros, especialmente de aquellos que tienen alguna discapacidad o movilidad reducida, y que, en desarrollo de ese real decreto, hay un Plan de infraestructuras, transporte y vivienda del periodo 2012-2024 que tiene la prioridad en la mejora de la accesibilidad. Ese es el compromiso para toda España del Gobierno del Partido Popular.

En relación con lo que usted viene planteando, le diré que la en línea C-3, a lo que se refería inicialmente su iniciativa, ADIF y Renfe tienen repartida la competencia en función de que haga falta realizar nuevos pasos a nivel o no que comuniquen los andenes, y en el caso de la línea Bilbao-Orduña, ADIF es responsable de las estaciones de Bilbao Abando Indalecio Prieto, de la de Amurrio y de la de Areta, de la que hablaremos ahora. La estación Indalecio Prieto en Bilbao ya tiene un itinerario accesible desde los accesos de la estación hasta los andenes dotado de ascensores en todo su recorrido. En los casos de Amurrio y Areta —en el caso de Areta, afectado por las circunstancias trágicas que usted ha recordado—, ya están en redacción los respectivos proyectos mejora para la accesibilidad de esas dos estaciones, especialmente la construcción del paso inferior de conexión entre andenes con ascensores, que solucionaría los problemas que usted ha descrito, así como el acceso al edificio de viajeros.

Renfe-Operadora se ocupa del resto de estaciones de la línea. En el caso de la línea C-3, en 2015 finalizaron las obras en la estación de Arrigorriaga; se han adecuados los andenes, se han instalado ascensores y se ha rehabilitado el paso inferior. Se han invertido más de 900.000 euros. En el caso de Arrankudiaga se ha mejorado la accesibilidad de los andenes; se han adecuados escaleras y rampas; se ha ampliado el andén; se ha mejorado la iluminación y las marquesinas. Estos días estamos asistiendo al remate final de las obras, cuyo importe ascenderá a algo así como un millón de euros. Está en curso una obra en la estación de Ugao-Miraballes. Aquí se está mejorando la accesibilidad de los andenes; se ha dotado de ascensores el paso inferior que ya existía; se ha mejorado la iluminación, así como todo el acceso hasta ese paso inferior, insisto, en el que se han instalado ascensores. Aquí el presupuesto de adjudicación supera ya el millón de euros. Otras estaciones de la línea. El proyecto constructivo de la estación de Orduña está redactado y se han iniciado los trámites de licitación. El objetivo es recrecer los andenes y mejorar la accesibilidad del edificio de viajeros.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 122

15 de febrero de 2017

Pág. 14

La intención es completar las actuaciones sobre las necesidades de esta línea C-3 en esta legislatura. No nos parece que sea justo hablar de graves déficits, porque son déficits que todos hemos detectado. El Gobierno está actuando, está cumpliendo los objetivos, y lo ha hecho en momentos de crisis, de enorme dificultad presupuestaria. También hay compromisos del Partido Popular del País Vasco, del Partido Popular de Vizcaya que afectan en concreto a otros lugares, por ejemplo, la estación de Zorroza, sobre la que todos hemos hecho un mismo diagnóstico desde hace muchos años.

En las líneas C-1 y C-2 hay estaciones completamente nuevas, por ejemplo, Amézola y Basurto. Es verdad que subsisten déficits en otras, pero es que no se puede actuar en todas partes al mismo tiempo. Se está actuando en ese proceso que no se ha detenido en ningún momento, no ha habido paralización de obras ni retrasos respecto a las previsiones de ese plan iniciado en 2011. Entendemos que no es justo hablar como si la botella estuviera siempre medio vacía, porque hay que reconocer que está medio llena y que se va actuando.

Nosotros mantendremos ese compromiso con la accesibilidad del conjunto de la red ferroviaria en el País Vasco, con independencia de cuál sea el resultado de esta votación. Esperaremos a ver cuál es el texto final de la enmienda transaccional, pero nuestra disposición es votar esta proposición favorablemente. Insisto en que tenemos un diagnóstico común, aunque parece que la diferencia está en dónde ponemos el acento, si en lo que falta por hacer o en lo que ya está hecho. Creemos que sería bueno que el PNV también se sumara a tirar del carro, en el sentido de reconocer la actuación y buscar de forma eficaz rematar las estaciones que faltan en este momento. Repito que nuestro voto dependerá de ese voto final, pero nuestra voluntad, cualquiera que sea el resultado de la votación, es mantener el compromiso del Gobierno de España por la accesibilidad en toda la red ferroviaria del País Vasco.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Barreda.

Por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, tiene la palabra la diputada doña Rosa Martínez.

La señora **MARTÍNEZ RODRÍGUEZ**: Muchas gracias, señor presidente.

En primer lugar, me gustaría hacer una puntualización. Cuando se habla de personas con movilidad reducida me gustaría que se introdujese el enfoque de género. Todas las barreras y dificultades que el señor Barandiaran ha descrito en la línea C-3 les pido que se las imaginen con una mujer, normalmente con una sillita de niño y con un niño pequeño de la mano. Yo las he vivido tanto en la línea C-3 como en la línea C-1, así que les pido que vayan un pasito más allá cuando hablemos de accesibilidad de las infraestructuras.

En segundo lugar, como bien ha mencionado el señor Barandiaran, el Ararteko en su informe no solo mencionaba la línea C-3, sino también la C-1 y la C-2. Son zonas muy pobladas en las que realmente las estaciones de tren están en unas condiciones deplorables, tanto de accesibilidad, como de seguridad y de equipamientos. Pienso en estaciones como La Iberia, Luchana, Peñota, Ortuella o Gallarta, donde podemos volver a introducir la perspectiva de género, porque cuando las mujeres llegan tarde de trabajar piden ser recogidas, ya que tienen miedo de hacer el trayecto hasta su pueblo.

Efectivamente, tiene que ser una prioridad, tanto para Renfe, como para ADIF y para el Gobierno, acometer las reformas y las obras necesarias en las líneas de cercanías, pero me gustaría remarcar que el Ararteko también hace referencia a la falta de accesibilidad y seguridad en las líneas de Euskotren. Estas líneas son competencia del Gobierno vasco y, por tanto, pediría al Partido Nacionalista Vasco que este mismo entusiasmo que pide para ADIF y Renfe lo aplique en sus líneas, en las tenemos pasos a nivel urbanos, como en Basauri y en Amorebieta. Puede ser que nos argumenten que estamos en una época de constricción presupuestaria, y les diré que hace unos meses debatimos en esta misma Comisión una proposición no de ley en la que el Gobierno vasco ofrecía adelantar el dinero al Gobierno central con tal de que se pusieran en marcha las obras del tren de alta velocidad. Me gustaría preguntar al Partido Nacionalista Vasco cuál es su prioridad, si invertir en la accesibilidad y seguridad de los trenes que recorren las líneas que diariamente son utilizadas por las personas para ir a su trabajo, o tener una línea de alto coste que va a tener un impacto minoritario en la población.

Vamos a apoyar esta proposición no de ley. No entendemos por qué no se ha solicitado la mejora de las líneas C-1 y C-2; parece ser que la margen izquierda y la zona minera son siempre las grandes olvidadas de Vizcaya. Aprovechamos para reclamar al PNV que ese interés por la seguridad y la accesibilidad se traduzca en inversiones y proyectos para las líneas de Euskotren en toda Euskadi y que de una vez decida cuál es la prioridad, cuál es su modelo de conexión ferroviario para Euskadi, si el tren

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 122

15 de febrero de 2017

Pág. 15

de alta velocidad, de inversiones multimillonarias, o la seguridad y accesibilidad de líneas que conectan los pueblos de Euskadi y articulan el territorio.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señora Martínez.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el diputado don Odón Elorza.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: Gracias, señor presidente.

Entre la larga lista de incumplimientos y de retrasos que nos ha quedado de la anterior ministra de Fomento, de mal recuerdo, por cierto, se encuentran los incumplimientos en inversiones, a todas luces insuficientes, que arrastramos en materia de mejora de la accesibilidad general a estaciones y apeaderos en Euskadi. Yo quería referirme en especial, por no reiterar lo ya expresado anteriormente, al caso de Gipuzkoa. Por cierto, debo decir que también estamos deseando que el Gobierno de España cumpla algún día los compromisos para que el trayecto, por ejemplo, entre San Sebastián y Madrid no dure más de cinco horas y cuarto en tren; cinco horas y veinte minutos es un tiempo realmente largo, teniendo en cuenta cómo está de comunicado el resto del Estado con trenes de la línea AVE. Esto lo digo para que Podemos haga una reflexión un poco más en profundidad y no practique la demagogia.

En el caso de Gipuzkoa, quiero señalar, porque además soy usuario, la situación de los apeaderos de Herrera, que es un barrio de San Sebastián, que da servicio a más de 20.000 personas que padecen unas condiciones realmente lamentables de accesibilidad, de dificultad, de abandono absoluto, de peligrosidad. Diría algo parecido en el caso de la estación de Tolosa, también en Gipuzkoa, así como para las estaciones que en principio deberían contar ya con un proyecto de intervención para mejorar la accesibilidad a la estación y para permitir una mejor comunicación entre andenes, y me refiero a las estaciones apeadero de Andoain y de Urbieta, también en Gipuzkoa.

Todo esto significa que hay mucho por hacer, que los recursos son escasos, que la inversión se ha reducido mucho y que se ha ralentizado durante los pasados cinco años de Gobierno del Partido Popular. Cuando ha habido protestas, cuando ha habido un accidente, incluso mortal en el caso de Andoain, el Gobierno y ADIF han salido enseguida diciendo que el proyecto ya estaba encargado. Los proyectos en este ministerio, en un organismo como ADIF, que lleva varios años absolutamente desbordado, pueden tardar dos años en ser entregados, cuando son obras relativamente sencillas con un importe no muy elevado. Sumo aquí el recordatorio de las peticiones que los socialistas hemos formulado en otras iniciativas que se verán en esta Comisión, de modo y manera que esperemos que junto con las intervenciones en la C-3, cercanías de Renfe de Vizcaya, también estas mejoras en la línea C-1 de cercanías en Gipuzkoa entre Irun y Brinkola-Legazpi puedan acometerse con la mayor celeridad posible.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Elorza.

Tiene la palabra el señor Barandiaran para aceptar o rechazar las enmiendas.

El señor **BARANDIARAN BENITO**: Estoy transaccionando una que espero poder acordar no sé si con todos o con casi todos los grupos.

El señor **PRESIDENTE**: Esperaremos a conocerlo al final del debate.

— SOBRE LA EJECUCIÓN DEL CORREDOR DE ALTA VELOCIDAD ENTRE MURCIA Y ALMERÍA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000769).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la proposición no de ley que figura con el número 2 en el orden del día, referida a la ejecución del corredor de alta velocidad entre Murcia y Almería, presentada por el Grupo Parlamentario Popular.

Esta iniciativa va a ser defendida por dos diputados del Grupo Popular que van a repartir su tiempo. En primer lugar, doy la palabra al diputado don Juan José Matarí.

El señor **MATARÍ SÁEZ**: Gracias, señor presidente. Efectivamente, compartiré mi tiempo con el diputado murciano, señor Bernabé, así que iré con mucha rapidez.

Señorías, la presentación de esta proposición tiene dos objetivos. Primero, trasladar el compromiso de la Comisión de Fomento del Congreso con el corredor mediterráneo y, particularmente, con el tramo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 122

15 de febrero de 2017

Pág. 16

Murcia-Almería, así como el compromiso con las actuaciones que es necesario realizar para mejorar sustancialmente las comunicaciones ferroviarias con la provincia Almería. Segundo, de acuerdo con la enmienda presentada por el Grupo de Ciudadanos que hemos transaccionado, instar al Gobierno a establecer un calendario para la legislatura que garantice la continuidad de la ejecución del corredor de alta velocidad entre Murcia y Almería.

Es verdad, señorías, que en cuanto al tren convencional se han producido en el último año algunos avances y algunas mejoras sin duda insuficientes; también que hay actuaciones programadas para este año 2017 para que continúen esos avances y esas mejoras y que existe el compromiso de los directivos del ministerio, de ADIF y de Renfe de continuar con las reuniones y de seguir trabajando con la mesa del ferrocarril de Almería para lograr mayores avances y mejoras para acortar los tiempos. Ese es nuestro compromiso, y si colaboramos todos, en lugar de reprocharnos lo que hemos hecho o no hemos hecho cada Gobierno, seguramente avanzaremos más deprisa y daremos mejor servicio a los ciudadanos almerienses, que lo que quieren es que trabajemos juntos para conseguir mejorar nuestras infraestructuras, especialmente las conexiones ferroviarias.

Dicho esto, señorías, quiero añadir que el corredor mediterráneo sin duda es una prioridad política, económica y social para el Gobierno de España —esta misma mañana, lo ha vuelto a reiterar el ministro en el Pleno del Congreso—, estando, además, recogido en esos 150 compromisos firmados con el Grupo Ciudadanos para la investidura de Mariano Rajoy. El corredor mediterráneo, entre la frontera francesa y Algeciras, pasando por Barcelona, Valencia, Murcia, Almería, Granada y Antequera, supone una inversión aproximada de 17.000 millones de euros, de los que se han ejecutado 13.500, están en ejecución contratos por valor de 1.117 millones, quedando un total de 2.374 millones pendientes de contratar. Es cierto, la mayor parte de lo que resta por ejecutar y contratar se localiza al final, donde se encuentra el tramo Murcia-Almería. También es cierto que a pesar de su importancia no había estrategia clara en el año 2012, cuando el Partido Popular llegó al Gobierno, después de ocho años de Gobiernos socialistas. Nos gustaría que no fuera así, pero esta es la realidad, y es producto de muchas circunstancias, comentadas en muchas ocasiones: por el pésimo aprovechamiento de los años de bonanza económica en los que se dejaron de invertir en los tramos de Almería 614 millones de euros consignados en los Presupuestos Generales del Estado entre 2004 y 2011; también por la escasez de recursos con los que ha contado el Ministerio de Fomento entre 2012 y 2016 por la profunda crisis económica. Pero ahora creo que es el momento de mirar hacia delante y trabajar juntos para recuperar tiempo y para impulsar en esta legislatura las obras y los proyectos.

Señorías, como algunos de ustedes saben, el ministerio y ADIF están trabajando intensamente en la tramitación administrativa que garantice la viabilidad de las obras contratadas en el tramo Pulpí-Cuevas que todavía no se han iniciado por distintas razones: expropiaciones, tortuga mora, así como por algunos problemas ya resueltos con la empresa constructora. Para cumplir los requerimientos ambientales de la declaración de impacto ambiental y de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, las primeras actuaciones contempladas en las obras del tramo Pulpí-Cuevas serán el vallado perimetral y la recogida y traslado de los ejemplares de tortuga mora a partir del próximo mes de marzo; será, por fin, el comienzo de las obras. Se ha instado al contratista a que como primera actividad en las obras proceda a realizar una batida y retirada de las especies que se encuentran en la traza de las obras, pues ya disponen de los terrenos y también de la pertinente autorización de la Junta de Andalucía. También saben que ADIF está estudiando, en colaboración con la Junta de Andalucía, la reducción de las afecciones necesarias para el realojo de la tortuga mora que requiere la expropiación de unos terrenos, en cumplimiento del proyecto de medidas compensatorias del corredor. Recordarán que en septiembre se decidió no seguir adelante con las expropiaciones hasta que no se decida entre el proyecto optimizado y la nueva solución, una vez realizado el estudio de minimización del impacto de la alternativa actual.

Concluyo, señor presidente. Por último, señorías, les puedo señalar, y esto es fundamental, que, una vez concretado el estudio funcional de la línea que va a permitir la racionalización de las actuaciones previstas, se está programando el calendario de los proyectos y obras que restan por ejecutar entre Almería y Murcia. Confiamos en que esto sea lo antes posible y en que quede definitivamente claro el horizonte temporal de la línea de alta velocidad entre Murcia y Almería, que sin duda tenemos que impulsar de una manera contundente y definitiva durante esta legislatura.

Señorías, si esta proposición, con el texto acordado entre el Grupo Popular y el Grupo de Ciudadanos, consigue el respaldo de todos los grupos, sin duda estaremos contribuyendo a este objetivo.

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 122

15 de febrero de 2017

Pág. 17

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Matarí.

El resto del tiempo lo empleará el diputado don Francisco Bernabé.

El señor **BERNABÉ PÉREZ**: Muchas gracias, señor presidente.

Continuando con la exposición que mi compañero Juan José Matarí ha realizado, no podemos perder de vista en ningún momento lo que es el corredor mediterráneo, que es ese gran eje transeuropeo de comunicación que une Algeciras, el Estrecho y el Mar Mediterráneo en definitiva con Estocolmo y el Mar Báltico. Son 3.500 kilómetros, de los cuales 1.300 se realizan dentro de nuestro país. Lo cierto y verdad, tal y como el ministro de Fomento ha puesto de relieve esta mañana en su comparecencia ante el Pleno, es que estamos hablando de que ya está ejecutado el 86 % de los trabajos para que la línea de alta velocidad llegue a Murcia, y que este mismo año se espera que Murcia disponga ya de la conexión ferroviaria de altas prestaciones.

En relación con la conexión con Almería, tenemos ya tramos construidos entre Murcia y la ciudad de Lorca —a partir de Lorca, indudablemente, se tiene que extender el ferrocarril hasta Almería, Granada y el resto de Andalucía, hasta llegar a Algeciras—, pero es indudable que nos quedan dos hitos fundamentales que resolver, como son las integraciones urbanas de Alcantarilla y Lorca, en el tramo, insisto, que va desde Murcia hasta esta última ciudad. Son dos integraciones cuyos estudios informativos comenzaron hace años y que se deben concluir. Por eso, la proposición que presentamos va en el sentido de instar al Gobierno a que concluyan los estudios informativos de esas integraciones urbanas, porque está claro que la alta velocidad ferroviaria trae prosperidad, trabajo y riqueza allí donde llega, pero también —es muy importante— contribuye a dar calidad de vida a las personas. Las integraciones de Alcantarilla y de Lorca son fundamentales y se van a ver satisfechas y realizadas por completo con la culminación de esta obra.

Muchas gracias.

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

Para defender la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra el diputado don Diego Clemente.

El señor **CLEMENTE JIMÉNEZ**: Señor presidente, miembros de la Mesa, señorías, buenas tardes.

Sin entrar en profundidad en la exposición de motivos que enumera y describe inversiones previstas no ejecutadas, quizá se vuelve a jugar al ping pong con el conflicto interadministraciones, ya que habla de la famosa tortuga mora, de inversiones de más de 228 millones de euros para avanzar en obras ya en marcha y utiliza en su iniciativa los recursos lingüísticos típicos de esta legislatura —no apreciamos ningún tipo de autocritica—; frases como seguir trabajando, continuar con la labor, seguir impulsando, colman todas las iniciativas parlamentarias del Grupo Popular. Claro ejemplo de ello es lo que reza la parte propositiva: El Congreso de los Diputados manifiesta la voluntad de continuar trabajando. Esto se ha modificado en el texto transaccional, como ha dicho el señor Matarí. ¿Cómo no vamos a estar de acuerdo con esta afirmación?

Consideramos que esto podría ser una oportunidad perdida, y por eso enmendamos este texto con los siguientes matices que ahora mismo explicaré. En la mesa de defensa del ferrocarril, donde partidos, sindicatos y miembros de la sociedad civil estamos representados, se hace referencia a asuntos como las obras del tramo Pulpí-Cuevas de Almanzora y, en general, a las obras de este corredor mediterráneo, en el que, por cierto, tanto el secretario de Estado como el señor ministro la semana pasada en ambas cámaras aseguraron que habían obreros en el tramo Pulpí-Vera, cuando a día de hoy sigue sin haberlos. Este diputado ha quedado fascinado por la capacidad de clarividencia del señor ministro de Fomento. La exposición de motivos también narra, pero luego no insta a ello de manera concreta, ordenada, un cronograma de compromisos, tanto en tiempos como en inversiones y actuaciones para la mejora a corto plazo de las infraestructuras y servicios ferroviarios en las comunicaciones con Almería, que es responsabilidad del Ministerio de Fomento, de Renfe y de ADIF.

Por estas razones hemos enmendado el texto de esta proposición no de ley. Seamos serios, por favor, en el desarrollo del corredor mediterráneo. En general, pueden resumirse muchos de los males que afecta a la política de las infraestructuras en España: ausencia de una política territorial coherente, falta de voluntad política en las dos últimas décadas que ha motivado que las prestaciones de este corredor, básico para España, sean muy inferiores a las de otros países. Hasta Europa nos ha llamado la atención. Apostemos por un modelo circular y no solo radial para los corredores de alta velocidad. Hay improvisación en función de las necesidades políticas, del peso electoral o de donde fuera el ministro de turno. No ha

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 122

15 de febrero de 2017

Pág. 18

habido una planificación estable y coherente del corredor Mediterráneo. En la última legislatura se han tomado decisiones contradictorias que han llevado a la práctica paralización de los trabajos. En la actualidad no existe un plan con un calendario específico y el vigente Plan de infraestructuras de transporte y vivienda es prácticamente papel mojado. Sirva de ejemplo que desde 2012 se habían firmado los contratos de redacción de todos y cada uno de los tramos que conforman la línea de alta velocidad entre Murcia y Almería, que concretamente son 18; todos menos los de acceso y salida a las ciudades de Murcia, Lorca y Almería. Este último es el más avanzado de los tres, pero ahora está en entredicho ese estudio informativo sobre el soterramiento. Sobre el paso por Murcia mejor ni hablamos.

La parálisis del proyecto de línea de alta velocidad entre Murcia y Almería no se quedó en el gesto de ADIF de tapiar la boca del túnel de la vergüenza de Sorbas en marzo de 2014. ¿Dónde están los proyectos que al llegar Rajoy a La Moncloa ya contaban con el contrato firmado? Concretamente son cinco los tramos de línea que Fomento ordenó u olvidó deliberadamente y se dio *de facto* la paralización del proyecto. Estos son los que enlazan los cuatro tramos ya acabados en la provincia de Almería, entre Vera y Los Arejos, en Sorbas, y los accesos a la capital de Almería.

Para terminar, quiero decir que no solo enmendamos la redacción del primer párrafo, incluyendo un plazo concreto, con un cronograma de inversiones y acciones necesarias para su realización factible desde el punto de vista de rentabilidad económico-social —que sin duda es rentable—, sino que añadimos la necesaria elaboración de un pacto o acuerdo nacional sobre infraestructuras y transportes que incluya las medidas para que se planifique el corredor mediterráneo de forma adecuada y racional en un marco temporal de medio y largo plazo, independientemente del Gobierno que haya en cada momento. No basta con priorizar, como hizo el Partido Popular con la autovía A-7 a su paso por Granada y Almería de manera unilateral y después de más de veinte años, hay que racionalizar. Insisto en que hay que priorizar y racionalizar el peso de las infraestructuras, pero no por cuestiones electorales ni políticas. Tomando como base esa priorización y esa racionalización, para las próximas iniciativas de inversión se debe contar con la opinión de profesionales expertos en este sector que formen parte de la Oficina Nacional de Evaluación, enmarcada dentro del pacto o acuerdo sobre infraestructuras. Ya en campaña, don Rafael Hernando — porque va por mi circunscripción, Almería— se hartaba de decir que esta era la legislatura del AVE; incluso el presidente del Partido Popular también se comprometió en la mesa de infraestructuras, en la que yo soy portavoz, a que en el plazo de tres años el AVE iba a llegar a Almería o al menos hasta Vera, por cierto, donde existe un conflicto con la adjudicataria.

Esperemos que esto sea así. Que acepten esta enmienda de mejora técnica —que por lo visto la van a aceptar— por el bien de las conexiones ferroviarias almerienses y por el desarrollo de todo el corredor mediterráneo. Quizá veamos en menos de un mes, en el debate de los Presupuestos Generales del Estado, si cumplen esas promesas electorales. Pedimos al resto de grupos parlamentarios que apoyen esta enmienda.

Señorías, me gustaría terminar con una frase de Abraham Lincoln: Se puede engañar a todo el mundo algún tiempo, se puede engañar a algunos todo el tiempo, pero no se puede engañar a todo el mundo todo el tiempo.

Muchas gracias.

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

Tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, el diputado don Javier Sánchez.

El señor **SÁNCHEZ SERNA**: Gracias, señor presidente.

Los diputados del Grupo Popular que nos han presentado esta proposición no de ley tienen razón cuando señalan que el corredor mediterráneo es una infraestructura estratégica —parece que esta tarde vamos a repetir muchas veces esta palabra— muy necesaria para la vertebración económica de toda la región euromediterránea. Para una región como Murcia, que tiene una importante base exportadora, el corredor mediterráneo resultaría esencial por cuanto significa recuperar la conexión ferroviaria con Andalucía, perdida en el año 1986. También tienen razón los diputados del Grupo Popular cuando en su propio texto dicen que los tramos licitados son inconexos, pero esto obedece, sobre todo, a una posición particular de su partido, que durante la pasada legislatura, y seguramente también en esta, han jugado a cumplir con Europa licitando estos tramos, al tiempo que el 26 % del presupuesto general del Estado dedicado a las líneas de alta velocidad iba destinado a la conexión con Galicia, mientras que para el levante peninsular se destinaba únicamente un 15 % en tramos completamente inconexos, y en algunos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 122

15 de febrero de 2017

Pág. 19

casos chapuceros, como el problemático tercer carril de Valencia, que a día de hoy ofrece más problemas que soluciones. Son tramos que por inconexos, como algunos de los que cita el propio texto del Grupo Popular, no pueden ponerse en funcionamiento, lo que ha dado lugar, como alguno de ustedes sabrá, al tapiado del túnel de Sorbas, en el año 2014, mientras se desviaban 728 millones de euros de los fondos Feder para el tramo Algeciras-Córdoba-Madrid, justificándolo como trazado interior del corredor mediterráneo. Parece que el corredor mediterráneo vale para tanto para un roto como para un descosido; es algo así como un vacío.

Esta proposición tiene un único objetivo: apaciguar las revueltas aguas de una sociedad que de Almería a Valencia, pasando por Murcia, está abandonada. Ustedes han ido traicionando cada una de esas promesas, hipotecando el futuro de esas regiones, ya que el modelo de tramos inconexos, como el reciente de Pulpí-Cuevas de Almanzora, únicamente tiene la finalidad de justificar en Europa las inversiones, mientras se impide la puesta en marcha del corredor, suponiendo, lo que es más grave, un despilfarro de dinero público. ¿Tan difícil hubiera sido realizar la obra en tramos contiguos con su posterior puesta en marcha? Esto habría permitido la amortización de las obras y no estos tramos inconexos, en algún caso tapiados o abandonados, cuya plataforma, como en el tramo de La Hoya-Totana, en Murcia, veremos si en alguna ocasión no tendrá que ser reparada por el tiempo que lleva abandonada.

Ustedes hablan de los tramos hechos y de los problemas por solucionar, pero no se dice absolutamente nada de la ciudad de Murcia, uno de los más importante cuellos ferroviarios para el corredor, como han denunciado diversas entidades como Ferrmed. A pesar de las proposiciones no de ley aprobadas en la legislatura pasada y de las promesas de su Gobierno, en Murcia ni siquiera se han planteado los estudios necesarios para la circunvalación de mercancías de la ciudad; una circunvalación que debiera conectar con la variante de Javalí, propuesta ya hace diez años, en 2006, que evitaría el paso de los trenes de mercancías por el interior de las ciudades de Murcia y de Alcantarilla, tal y como han demandado durante años las asociaciones de vecinos. Pero si nada han hecho en Murcia, menos han hecho con respecto a la integración del tren en la ciudad de Lorca, o con el necesario estudio para el *bypass* que permita conectar directamente Cartagena con el corredor sin pasar por Murcia capital. Todo ello por no hablar de lo que pasará con la integración urbana en la propia ciudad de Almería.

El Grupo Confederal de Unidos Podemos tiene claro que debemos continuar con la construcción del corredor mediterráneo, porque representa una posibilidad de futuro para nuestro país, pero tal y como ustedes lo están construyendo parece que su interés es solo cumplir con Europa, de cara a justificar los gastos, y no acabar una infraestructura que, como decimos, debe ser una prioridad para el crecimiento de las regiones del levante y para nuestro país.

Gracias.

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

Finalmente, por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra la diputada doña Sonia Ferrer.

La señora **FERRER TESORO**: Gracias, señor presidente.

En tan solo tres minutos es imposible tratar de fijar la posición del Grupo Socialista respecto a esta iniciativa. Necesitaría al menos tres horas para hacer un diagnóstico de cómo están las comunicaciones, especialmente el tren en mi provincia, no ya la línea de alta velocidad, que nos parece algo de ciencia ficción, sino el tren convencional, que es un tren antiguo, que tarda más de siete horas en llegar de Almería a Madrid, eso cuando no se avería y hay que coger el autobús, con la estación de Almería capital sin rehabilitar, sin adaptar a personas con discapacidad, etcétera. Es un tren del siglo XIX.

Hoy se ve en los medios de comunicación algo que nos parece especialmente grave, aunque ya lo intuíamos, y es que el Gobierno ordenó parar la redacción de los proyectos de la línea de alta velocidad en Almería. No es que no hayan hecho ninguna obra, sino que ni siquiera han movido los papeles. No ha habido ninguna voluntad real de hacer la línea de alta velocidad. ¿Qué se ha hecho todos estos años? Poner excusas como la de la tortuga, que ya nos la esperábamos; que las prioridades eran otras infraestructuras; que si la culpa es de otras administraciones, etcétera. En definitiva, han echado balones fuera. Llevamos ya más de cinco años aguantando promesas que no se cumplen, mentiras y excusas para justificar la nula inversión en Almería.

Termino este resumen rápido con una guinda, la que ha puesto hoy mismo en esta casa el ministro de Fomento cuando ha dicho que se está trabajando en la línea de alta velocidad en Almería. Reto al diputado del Partido Popular por Almería, si está por aquí, porque no lo veo (**El señor Matari Sáez: Estoy aquí**), a que vayamos mañana mismo a ver dónde se está trabajando en la línea de Almería. Cero kilómetros en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 122

15 de febrero de 2017

Pág. 20

cinco años y 1.642 días sin obras de AVE. Pero esto no lo decimos solamente nosotros, lo dice también la sociedad almeriense, que se ha organizado en una plataforma, en la mesa del ferrocarril, y que también está cansada de excusas y de falsedades. Al Gobierno se le acaban las excusas y a los almeriense la paciencia, porque la iniciativa que trae aquí el Grupo Popular viene a consumir un engaño monumental del Gobierno del señor Rajoy con la provincia de Almería.

Esta iniciativa resume perfectamente lo que han hecho y lo que van a seguir haciendo, me temo, con la provincia de Almería: mentir, enredar y manipular, para finalmente no fijar ningún compromiso con la alta velocidad. Desde luego, se han superado con esta iniciativa.

El señor Matarí va poco por Almería, pero no va a poder volver después de esto, se lo aseguro. Tienen a toda la sociedad cabreada, hastiada por su dejadez, y además, lejos de instar al Gobierno a que realmente trabaje por Almería, presentan este panfleto lleno de mentiras. Lo peor es que lo saben, son conscientes de ello, pero aun así se plantan en esta Comisión con esta iniciativa: sin fecha de inicio de obra, sin calendario de actuación, sin inversiones después de cinco años. Esta iniciativa demuestra la escasa talla política y el desapego por los problemas reales. Repito: han sido 1.642 días sin obras en la provincia de Almería. ¿Cómo es posible que después de cinco años, después de paralizar la obra de la alta velocidad y de permitir que vuelen 417 millones de euros comprometidos en los presupuestos, presenten esta iniciativa? ¿Cómo es posible, después de haber sido incapaces de ejecutar el único tramo que habían adjudicado hace más de un año y medio, que vengan aquí con semejante propuesta? Debería de avergonzarles traer a las Cortes una iniciativa como esta, en la que expresamente renuncian a defender a su tierra. Con esta iniciativa se consuma la traición del Gobierno del Partido Popular con Almería. Así de claro lo tengo que decir.

Digan que esto ha sido un encargo, que no han tenido más remedio que hacerlo, que les toca jugar ese papel y pidan perdón. No puedo creer que este disparate sea obra de los diputados del Partido Popular por Almería. Les lanzo un reto —ya termino, señor presidente— muy fácil. Demuestren la voluntad del Partido Popular e incluyan en los Presupuestos Generales del Estado los 417 millones de euros que se han perdido en los últimos cuatro presupuestos anteriores, más los 100 millones de 2017. Así demostrarán que realmente hay voluntad de compromiso por parte del Partido Popular y de sus cómplices —en este caso, de esta chapuza—, de Ciudadanos, con la provincia de Almería.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Ferrer. **(Aplausos)**.

Señor Matarí, tiene la palabra pero exclusivamente para posicionarse sobre la enmienda porque los debates no se pueden reabrir.

El señor **MATARÍ SÁEZ**: No quiero reabrir el debate, señor presidente, pero no se puede argumentar insultando a un diputado. La señora Ferrer ha dicho que voy poco por Almería. Quiero decirle que trabajo por Almería mucho más que ella y que voy por Almería, seguramente, mucho más que ella.

Muchas gracias.

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

— SOBRE TRANSPARENCIA EN LAS INFRAESTRUCTURAS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000981).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente iniciativa, que figura con el 3.º punto del orden del día: proposición no de ley sobre transferencia en las infraestructuras. Ha sido presentada por el Grupo Parlamentario Socialista y para su defensa tiene la palabra su portavoz, don César Ramos.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Gracias, presidente.

Hoy traemos aquí una iniciativa que desde el Grupo Socialista consideramos muy importante, aunque estoy seguro de que no será de las iniciativas más mediáticas que se debata en esta Cámara y en esta Comisión. Quizás a partir de ahora, si se aprueba y se aplica de la forma adecuada, esta propuesta dará mucho que hablar. Vamos a poner el foco que permitirá desnudar todos los aspectos en las inversiones públicas y creemos que es imprescindible.

Las infraestructuras de transporte han sido noticia en muchas ocasiones en nuestro país, con anuncios de colocaciones de primeras piedras, con inversiones millonarias, con puestas en servicio que generarían gran desarrollo. La mejor muestra de ello son las intervenciones del señor Barrachina, el portavoz del Grupo Popular en esta Comisión, que cada vez que puede nos canta lo maravillosas que son las

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 122

15 de febrero de 2017

Pág. 21

infraestructuras de transporte en nuestro país. Pero, desgraciadamente, también han sido noticias estas infraestructuras por el incumplimiento de plazos reiterados, por la paralización de obras, por las grandes bajadas de inversión respecto a años anteriores, por la baja ejecución presupuestaria, por los problemas en su desarrollo y por los casos de corrupción ligados a determinadas obras.

Esta opacidad ha permitido casos como la quiebra de las autopistas de peaje, que nos va a costar a todos los españoles más de 5.000 millones de euros. Por tanto, creemos que es imprescindible la aplicación de la máxima transparencia en el uso de los fondos públicos. Los ciudadanos tienen derecho a conocer en qué gastan los Gobiernos su dinero, porque es el dinero de los ciudadanos. Entendemos la transparencia como un derecho ciudadano que hay que garantizar. La falta de transparencia o la inadecuada aplicación de la misma hace muy complicado realizar el seguimiento del desarrollo de las infraestructuras en nuestro país. Es una misión imposible conocer la previsión de finalización de una obra, la repercusión que tendrá su puesta en servicio, los criterios que han llevado a priorizar una obra sobre otra, el coste final de cada una de estas obras, los problemas que ha tenido en su desarrollo. Es una misión imposible, tal como decía antes.

Por eso, permítanme que haga una pregunta, a ver si encuentro en esta sala a algún privilegiado que sea capaz de responderla: ¿Alguien en esta sala sabe cuántas obras públicas hay paradas? Seguramente nadie lo sepa. ¿Alguien en esta sala sabe cuáles son los problemas que ha tenido cada una de esas obras que están paradas? Estoy seguro de que tampoco nos encontraremos a nadie que lo sepa. ¿Alguien en esta sala sabe cuál ha sido la ejecución presupuestaria de las partidas en inversiones en infraestructuras de transporte en cada una de las provincias españolas? También sería algo complicado de responder. La última pregunta sería: ¿Alguien sabe los plazos en los que va a terminar su obra de infraestructura, su carretera, su autovía, su tramo de AVE, etcétera? Por las preguntas y las PNL que debatimos aquí, creo que nadie sería capaz de responder a ninguna de estas preguntas. Si no las sabemos responder nosotros, que somos los representantes públicos, imagínense los ciudadanos.

Dentro de esta opacidad hay una organización que sí están intentando poner luz y taquígrafos a las obras públicas en España. Permítanme que ponga el ejemplo de una página web que se llama quiencobralaobra.es. Este proyecto de la Fundación Civio, que para ellos no ha sido sencillo, muestra esa opacidad del Gobierno que hace muy complicado conseguir determinados datos. Prueba de ello son los comentarios que hace una usuaria de esa web, felicitando por su trabajo a los responsables de esta web y diciéndoles que han hecho buen trabajo. Ella les pregunta: ¿Podrías cruzar los datos que estos grupos empresariales también tienen en otros ámbitos de contratación pública? A esta pregunta le responde una de las responsables de la web diciendo: Muchas gracias, ojalá. Pero, por desgracia, tenemos que ir poco a poco. Solo sacar los contratos nos ha costado meses, aunque nuestro objetivo es ir ampliando nuestro trabajo a otros sectores algún día. Eso demuestra que en este país es complicadísimo sacar información sobre las obras públicas.

Les recomiendo que lean un artículo publicado en esa misma web y que habla de una obra parada. Este artículo dice: «Unos graznidos interrumpen el ruido del tráfico de la A-8058, la carretera que une Sevilla con Coria del Río. Una docena de patos disfruta, entre camiones y excavadoras, de un pequeño estanque artificial. En 2011, en el mismo lugar, las máquinas perforaban la tierra para asentar una tuneladora que debería cruzar el cauce del Guadalquivir. El objetivo: construir cuatro túneles bajo el río para poder cerrar el arco sur de la SE-40, el segundo anillo de circunvalación a Sevilla. Sin embargo, de los cuatro túneles proyectados no hay ni rastro. Las obras, adjudicadas en 2009, llevan consumidas más de 80 millones de euros, en su mayoría destinados a indemnizar a las empresas adjudicatarias por las continuas paralizaciones y congelaciones presupuestarias». Esta es una muestra de lo que pasa en el país, una representación muy gráfica de lo que supone la obra pública a día de hoy en España. ¿Sabían que el Ministerio de Fomento es el único ministerio que no tiene publicados datos en el portal Open Data? Entren en el portal de Open Data que tiene el propio Gobierno y podrán comprobar que el único ministerio que no tiene publicado ni un solo dato es el Ministerio de Fomento. Esta es una muestra más de la opacidad de este ministerio. Esta opacidad ha permitido que el Gobierno haya hecho con las infraestructuras y con el dinero de estas inversiones lo que le ha dado la gana, pasando partidas presupuestarias de una obra a otra, como se ha denunciado en muchas ocasiones, y dejando de ejecutar una gran parte de ellas.

Algunos pensarán que lo que proponemos en esta iniciativa es muy complicado de llevar a cabo. Pero si hacemos un repaso por otras webs para ver qué te encuentras en otros países, vemos cómo en México hay una página que se llama Obra pública abierta, donde se puede ver fácilmente en un mapa web todas las obras que están planificadas (**Muestra una captura de pantalla de una página web**). Además, te

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 122

15 de febrero de 2017

Pág. 22

permite saber muchos datos de cada una de esas obras, como pueden ser el calendario de los recursos fiscales, la fuente de financiación por cada uno de los años, los datos sobre la etapa de operación, además de facilitar el informe que justifica la obra y qué repercusión va a tener en el desarrollo económico. Pero no es el único país que lo hace. Este es otro ejemplo que también existe en Perú (**Muestra una captura de pantalla de otra página web**), donde hay una página del mismo sentido que se llama Infobras. Asimismo, en Chile, Estados Unidos y Gran Bretaña se pueden encontrar páginas similares. España es un país bastante atrasado en este sentido, pero creemos que es imprescindible que lo hagamos ya. Hay que poner en marcha una web que garantice, como digo, la transparencia de los fondos públicos porque los ciudadanos tienen derecho a saber qué se hace con cada céntimo público que pagan a través de sus impuestos. Este país, aunque tenga una Ley de Transparencia, ha demostrado en los últimos años que es el país más opaco.

A partir de que se apruebe esta iniciativa —porque creemos que se aprobará—, vamos a dar un salto cuantitativo y cualitativo. Pero también va a pasar algo que seguramente al Gobierno no le guste, ya que los diputados no vamos a tener que preguntar tanto sobre qué cantidades se han gastado en cada una de las obras, la previsión de la finalización de estas, por qué están las obras paradas y cuándo se van a poner en marcha, porque esa web tendrá que dar toda esa información. No es un regalo de cara al Gobierno, creemos que es un derecho ciudadano que vamos a reivindicar. Esperamos que con esta iniciativa, si se aprueba, el Gobierno ponga en marcha la web lo antes posible. No hay ninguna justificación para que esto no sea así, porque la puesta en marcha de la web no tiene coste y porque, además, el ministerio tiene todos esos datos. Esperamos que esta iniciativa sea aprobada y que España, a partir de ahora, empiece a ser un país un poco más transparente de lo que es a día de hoy.

Muchas gracias.

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

Para defender la enmienda del Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra el diputado don Luis Salvador.

El señor **SALVADOR GARCÍA**: Muchas gracias, señor presidente.

Estamos ante una iniciativa bastante más importante de lo que pudiera parecer, aunque algunas personas pudieran entender que abrir una página web solo consiste en colgar una pequeña información que pueda ser accesible para el conjunto de la sociedad. Es una proposición no de ley que vamos a apoyar fervorosamente e incluso vamos a proponer alguna serie de modificaciones, y voy a explicar por qué. Estamos en la época del *open government*, de los Gobiernos abiertos y el Ministerio de Fomento es precisamente todo lo contrario. Hay varios tipos de corrupción y todos conocemos muchos ejemplos. Está la corrupción económica, de aquel que se lleva el dinero; está la corrupción clientelar, de aquel que monta redes clientelares para mantenerse en el poder; pero también está la corrupción política electoral, de aquellos partidos que en un momento determinado les puede venir bien trasladar una serie de mensajes al conjunto de la ciudadanía, engañándola para que les voten y les legitimen en un nuevo Gobierno y así puedan seguir ejerciendo las políticas públicas y manteniéndose en el poder.

Hay mucha corrupción política y electoral en España y el Ministerio de Fomento, con sus actuaciones, ha insuflado en muchas ocasiones a que esto estuviera sucediendo. Se han comentado aquí, por parte de varios de los proponentes en algunas de las iniciativas anteriores, cómo se dan plazos y después se vuelven a dar nuevos plazos y más plazos, pero siempre hay un común denominador. Cada vez que se da un plazo se genera una nueva expectativa, porque parece que esa obra está a punto de andar, que se ha adjudicado o está en ejecución, o que se va a finalizar próximamente. Después, nos damos cuenta de que se empieza a caer el castillo de naipes, se empiezan a frenar las infraestructuras, se empieza a enredar y no sabemos bien qué sucede con ellas.

Ha pasado con la infraestructura que han mencionado antes en Murcia, pero voy a contar otro ejemplo que ha sucedido en Granada. En Granada —hace ya prácticamente dos años, antes de entrar en la campaña electoral del 20 de diciembre— se decía por parte del Gobierno y por parte de todos los responsables del Partido Popular que el AVE estaría sin duda en diciembre ya dentro de la ciudad de Granada. Eso se decía conscientemente, sabiendo que no era cierto, porque ya cuando avanzamos unos poquitos meses y nos metimos en la campaña electoral, dejó de decirse a los granadinos que el AVE iba a estar finalizado en diciembre, porque no iba a estarlo. Después se empezó a decir que las obras iban a estar finalizadas no en diciembre, sino en febrero. Solo había una diferencia, que había que esperar a que pasaran dos o tres meses para comprobar si esto era cierto, es decir, cuando hubieran pasado las

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 122

15 de febrero de 2017

Pág. 23

elecciones. Eso al Partido Popular le sirvió seguramente para arañar un porcentaje de votos determinado. De repente llegó enero, llegó febrero, llegó marzo, llegó abril, y así podríamos seguir hasta el mes de septiembre. En ese mes no solo no estaba el AVE, sino que el Gobierno no dio, desde la máxima opacidad, ninguna publicidad, ni dijo qué estaba pasando con el AVE, ni en qué estado de ejecución estaba, ni cuándo iba a estar o qué sucedía con el mismo.

A partir de ahí el ministro Rafael Catalá, en funciones en ese momento, fue a Granada y pidió reunirse con todos los agentes económicos y sociales de la ciudad, con todos los partidos políticos y volvió a engañar premeditadamente a toda ciudadanía. El ministro en funciones dijo que el AVE iba a tener una fecha de finalización, que iba a estar en servicio en otoño de 2017, porque el problema que había en un tramo de Loja se había desatracado, que ya se podía continuar la obra y que los tramos —repite— estarían terminados en verano y en septiembre estaría el AVE en servicio. Mariano Rajoy fue a un acto de su partido, hace también poco tiempo, y volvió a ratificar los plazos que estaba dando en este momento el ministro. De repente, Íñigo de la Serna, el ministro actual, va a Granada y pincha un poco el globo, echando la pelota hacia adelante. ¿Y qué pelota echa hacia adelante? Pues dice que no va a estar en servicio el AVE en otoño, que entonces será cuando estará terminado, pero que estará en servicio en el mes de febrero y, por tanto, los granadinos tienen que confiar. ¿Cuál es el problema? El problema real es que un tramo que estaba presupuestado en 47 millones de euros, por adjudicarlo de forma rápida para electoralmente tomar carrerilla y coger ventaja, fue adjudicado en 23 millones, cuando la ley dice, además, que para poder aumentar ese dinero no puede hacerse por más de un 10 %, es decir, por 2,3 millones. Si decían que costaba 47 millones, pero lo han presupuestado por 23 millones, eso no es una baja temeraria sino que es una baja temerarísima y, además, es ofensiva porque todo el mundo sabe que no se puede hacer por 23 millones, cuando te están diciendo inicialmente que cuesta 47 millones. Eso ha llevado a que siga existiendo actualmente opacidad.

Esto está sucediendo en toda España, aunque esté mencionando solo el ejemplo de Granada. En este momento, por un lado, hay muchísimos tramos que tienen graves problemas administrativos con proyectos que son viables, y por otro, tramos que no tienen ningún problema administrativo, pero que precisamente no son viables, porque no hubo estudios económicos suficientes, o no se estudió el impacto que podían tener esas infraestructuras, o porque simplemente no tienen problema para su ejecución aunque tienen falta de rentabilidad, como se ha manifestado aquí también con relación a aeropuertos sin aviones o estaciones sin pasajeros, tal y como hemos visto que hoy en día sigue sucediendo.

Para terminar, vamos a votar a favor de esta propuesta para que exista una página web que tenga todo este tipo de información y en abierto, pero también vamos a proponer dos apartados más: el apartado 6.º propone que se potencie la Oficina Nacional de Evaluación, a través de la cual se establezcan las inversiones prioritarias de los nuevos planes de infraestructuras, en función de su rentabilidad social, económica, financiera y sus efectos de cohesión social, atendiendo a criterios objetivos de eficiencia y evaluación continua y transparencia, y el apartado 7.º, plantea estudiar la creación de una oficina del Plan de infraestructuras y transportes para poder adquirir el modelo territorial que queremos para el país —modelo de movilidad más eficiencia— y que se incorporen los nuevos planes de infraestructuras y transporte.

Señor presidente, termino. Con esto, no solo atenderíamos a la transparencia sino que empezaríamos a realizar las infraestructuras que son necesarias, y no por réditos políticos de ningún partido como en este momento sucede con el Ministerio de Fomento y con el Partido Popular.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Salvador.

Por el Grupo Parlamentario Popular, defiende la enmienda doña Raquel Alonso.

La señora **ALONSO HERNÁNDEZ**: Gracias, presidente.

Señorías, el Partido Popular, y por ende el Ministerio de Fomento, está comprometido plenamente con la transparencia. Precisamente ha sido este Gobierno el único que ha aprobado la primera y única Ley de Transparencia de la democracia, la Ley 19/2013. Por cierto, una ley a la cual el Partido Socialista votó en contra. Pese a su voto en contra de la transparencia, en contra de la publicidad activa y en contra del buen gobierno, el Partido Popular sacó adelante esta ley por el bien de todos los españoles y de todos los ciudadanos.

Me quiero centrar en el contenido de esta PNL que estamos debatiendo hoy. Prácticamente la totalidad de datos que nos solicitan son públicos y están a disposición de los ciudadanos. Sin ir más lejos, si

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 122

15 de febrero de 2017

Pág. 24

entramos en la página web del ministerio podremos ver que en el área de actividad y en el área de carreteras nos encontramos con un completo listado en el que aparecen las principales obras en ejecución, con su comunidad autónoma, carretera, tramo, longitud y presupuesto para estas inversiones. Esto no es todo, también nos encontramos las vías que se han puesto en servicio anualmente desde 2011 hasta la actualidad con la misma información: carretera, tramo, longitud, tipo, P.K. inicial, P.K. final, comunidad autónoma, fecha de adjudicación y fecha de puesta en servicio. Pero queremos ir más lejos y, por eso, no nos conformamos con cumplir solamente lo estricto y necesario de la Ley de Contratos y de la Ley de Transparencia, también se publican los contratos menores desde 2011 hasta 2016. Aunque ya saben que esto no es necesario, lo hacemos para que la gente disfrute de una buena información y estén informados. Además, tenemos noticias acerca del tráfico y de la evolución de las principales carreteras y obras. Para ser más concreta todavía, les voy a indicar dónde pueden encontrar la información que se menciona en la proposición no de ley.

En cuanto a los criterios a la hora de priorizar el desarrollo de cada infraestructura, así como la planificación, esto aparece en el Pitvi, Plan de infraestructura, transporte y vivienda 2012-2024, un plan que fue sometido a las administraciones públicas, que fue sometido a los grupos parlamentarios, que fue sometido a las organizaciones empresariales y sociales. Es decir, un plan en el que ha participado todo el mundo que ha querido. Además, es un plan que está publicado, es accesible por todos y cualquier persona puede consultarlo. Además, los estudios informativos de cada infraestructura también están sometidos a información pública y son accesibles y publicados en la web, donde aparecen estos criterios para cada infraestructura.

Respecto a la previsión de inicio y finalización de cada una de las infraestructuras planificadas esto aparece en el anexo de los Presupuestos Generales del Estado de cada año. Este año, cuando tengamos a bien que se sienten a negociarlos, también encontrarán estos datos para el año 2017.

En cuanto al proceso de adjudicación, el presupuesto de licitación, los licitadores y los adjudicatarios, así como el presupuesto de adjudicación, están publicados en la web del ministerio. Aquí tengo algunos ejemplos de licitaciones que he cogido y el perfil del licitante aparece publicado en el Boletín Oficial del Estado o en el Diario Oficial de la Unión Europea, según se especifique en la legislación. El porcentaje anual de la inversión ejecutada sobre la inicialmente presupuestada también se encuentra recogido. Además, estas cifras que se dan de forma territorial se ofrecen por la Intervención General de la Administración del Estado. Por eso, tal como he demostrado, puedo decirles que somos transparentes, que somos accesibles y que cumplimos con la Ley de Transparencia, esa ley —como he recordado antes— a la que el Partido Socialista votó en contra. Por eso, no consideramos que sea estrictamente necesaria la creación de una nueva página web. Sin embargo, sí se puede —porque queremos mejorar y porque todo es susceptible de mejora— reestructurar la web existente para que se muestre de una forma más sencilla, más accesible, más amigable y en un solo sitio toda la información que ya se ha publicado respecto a las infraestructuras.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

Por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra don Isidro Martínez Oblanca.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Muchas gracias, señor presidente.

Ya anticipo que votaré en contra de esta iniciativa del Grupo Parlamentario Socialista sobre la transparencia en las infraestructuras. Permítanme que dude del objetivo final y, mucho menos, que se pueda habilitar a través de una página web la sucesión y la actualización de datos que intervienen en el desarrollo de una carretera, de una autovía, de una infraestructura ferroviaria, de la modernización portuaria o de nuestros aeropuertos. Esta es una iniciativa —permítanme la expresión— que entra de lleno en *Los mundos de Yupi*. Muchos de los que estamos aquí como diputados acumulamos en nuestro currículo personal el habernos molestado en consultar los trámites legales en la ejecución de las infraestructuras, los trámites de información pública, la dotación presupuestaria, los plazos de ejecución, las incidencias en una obra, los sobrecostes cuando los hay, que desgraciadamente son bastante frecuentes, y por tantas y tantas vicisitudes que atraviesan las obras públicas. Por mucho interés que hayamos tenido en esta tarea, siempre nos hemos encontrado, efectivamente, con una maraña de cuestiones que acompaña a la ejecución de una obra pública que es muy compleja de descifrar. Aquí se plantea la transparencia para las obras públicas del Estado. ¿Va a plantear esta misma iniciativa el Grupo Socialista en las comunidades autónomas donde gobierna? ¿Va a plantearla en los ayuntamientos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 122

15 de febrero de 2017

Pág. 25

governados por alcaldes y alcaldesas socialistas? (**El señor Ramos Esteban: Sí que lo hemos hecho**). Porque allí en las comunidades y ayuntamientos resulta que también se hacen obras públicas. Digo yo, que si las obras del Estado tienen que ser transparentes, las de las comunidades autónomas y los ayuntamientos también.

Si el Grupo Socialista creyese en esta iniciativa, no hubiera venido aquí poniendo como modelo de ejemplo —creo que citó— a México, nos hubiera puesto como ejemplo lo que los ministros socialistas de Fomento hicieron para mejorar la transparencia de su gestión. ¡Ay, si yo les contara! O por citar ejemplos más actualizados, nos hubiese exhibido como modelo de transparencia —insisto— lo que hacen ahora los alcaldes socialistas o lo que están haciendo los Gobiernos autonómicos, como el de Asturias. Por citar un ejemplo relevante la OLAF, la Oficina de Lucha Europea contra el Fraude, determinó que hubo un fraude de cientos de millones de euros en la construcción o ampliación de la Autoridad Portuaria, de El Musel, en Gijón, en cuyo consejo de administración se sentaban relevantes cargos, todos ellos de signo socialista. ¡Ay, si yo se les contara la transparencia del consejo de administración de El Musel!

Por tanto, creer que con una web en España —con ello concluyo, señor presidente— vamos a ser más transparente en la ejecución de obras públicas es —repito— un ejercicio de pirotecnia. En todo caso, insisto al Grupo Socialista en que si su ánimo, y no dudo de ello, es que en España haya mayor transparencia, promueva a través la correspondiente legislación no solo en el Estado, sino también en las comunidades y en los ayuntamientos para que así haya efectivamente transparencia.

Muchas gracias.

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

Finalmente, por el Grupo Parlamentario Confederal, tiene la palabra el diputado don Sergio Pascual.

El señor **PASCUAL PEÑA**: Vaya por delante que vamos a apoyar esta proposición no de ley del Grupo Socialista. Nos parece loable cualquier esfuerzo, en aras de maximizar la transparencia en las cuentas públicas y en la rendición de cuentas. Ahora bien, quisiéramos que fuera algo más que apariencia, que fuera algo más allá de la boquilla. En ese sentido, dado el espíritu transparentista que hoy muestra el señor Ramos, quisiera pedirle que en la medida de sus posibilidades le dijera a sus compañeros que ejercen funciones de Gobierno en algunas comunidades autónomas, y en particular en la mía, en Andalucía, que se aplicarán el cuento también allá.

Voy a poner dos o tres ejemplos en los que le solicito su ayuda, teniendo en cuenta ese afán transparentista. El pasado 13 de junio su grupo —el PSOE— junto con Ciudadanos, por cierto, impidieron la rendición de cuentas de la senadora de Podemos, Maribel Mora, en el Parlamento andaluz, algo que le permitía el Estatuto de Autonomía de Andalucía, nada más y nada menos, pero ustedes se lo impidieron. Luego el Gobierno Andaluz incumplió la Ley de Transparencia, la suya, la de Andalucía, cuando no publicó el anteproyecto de ley del presupuesto de la comunidad. Esto es algo que ha dicho el Consejo de Transparencia y Protección de Datos de Andalucía, no lo digo yo. Un poco antes, en octubre de 2015, nosotros propusimos una ley de cuentas abiertas y hacer un esfuerzo por hacer transparente de verdad las cuentas públicas de la Administración y ustedes se posicionaron en contra, junto con la abstención del Partido Popular y de Ciudadanos. Yo creo que la transparencia es magnífica, pero habría que incorporar al léxico no solo la palabra transparencia sino también la palabra coherencia.

En ese sentido, ya que estamos hablando de proposiciones no de ley han vuelto ustedes, señores del Partido Socialista, a cometer el olvido que empieza a ser tradicional de incluir una fecha para comprometer de alguna manera al Gobierno, cuando se aprueba una proposición no de ley. Espero que cuando nos pongamos manos a la obra a enmendar y pongamos encima de la mesa las propuestas de ley de transparencia, no vuelva a suceder lo mismo y nos encontremos con una negativa o abstención, porque estos son los casos en los que de verdad se cambia la realidad de ciudadanos. No se hace con un despliegue de plumas y sacando pecho, como se hace hoy aquí con una proposición no de ley que, como sabe, no va a llegar a ningún lado y que, probablemente, hasta pudiera votar el Grupo Popular si le aceptaran la enmienda.

Muchas gracias.

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

Señor Ramos, en relación con las enmiendas que han sido presentadas.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 122

15 de febrero de 2017

Pág. 26

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Aceptando las críticas, solo quiero poner un ejemplo. Esta proposición no de ley está basada en la Ley de gobierno abierto que el mismo diputado que ha defendido esta iniciativa defendió en el Parlamento extremeño y que, a día de hoy, es una realidad y pueden ver los datos en la web del Parlamento extremeño.

Vamos a aceptar, con una transaccional que pasaremos, la enmienda de Ciudadanos, en la que incluimos que pueda ser la Oficina de Evaluación una herramienta para garantizar que los datos que se publican sean reales. Permítanme simplemente que termine asombrándome por el poder, por la capacidad de superheroína que tiene la portavoz del PP, porque es capaz de ver con rayos X lo que nadie somos capaces de detectar en la web que tiene el Gobierno actualmente planteada. **(Risas)**.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

— SOBRE LA SITUACIÓN DE FALTA DE PERSONAL EN EL AEROPUERTO DE MENORCA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA. (Número de expediente 161/000996).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente proposición no de ley que figura en el orden del día: proposición no de ley sobre la situación de falta de personal en el aeropuerto de Menorca, presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. Para su defensa, tiene la palabra doña María Asunción de la Concha García-Mauriño.

La señora **DE LA CONCHA GARCÍA-MAURIÑO**: *Bona vespra*. Buenas tardes, señorías, presidente.

Hoy venimos aquí a defender una proposición no de ley sobre la falta de personal en el aeropuerto de Menorca. Para quien no conozca Menorca, es una isla muy pequeña, de 45 kilómetros de largo, con un único aeropuerto que es prácticamente su única conexión con las otras islas, con la península, con Europa o con cualquier otro territorio. En Menorca no tenemos autopistas, no tenemos AVE, no tenemos trenes, no tenemos metro y el avión para nosotros lo es todo. Sin avión no tenemos turismo, no tenemos salud, puesto que la mayoría de los hospitales a los que acudimos —disculpen mi voz, porque estoy muy acatarrada— están en Mallorca. Allí tienen que ir constantemente los estudiantes, o los ciudadanos para hacer trámites de todo tipo, para realizar cuestiones de negocios, o para visitar a familiares. Es decir, para nosotros el avión y el aeropuerto son vitales. No vamos a hablar hoy de frecuencias, de precios, de la tarifa plana entre islas que reclamamos. Simplemente, de las necesidades de nuestro pequeño aeropuerto, para que tenga un funcionamiento seguro y razonable. En el año 2012 hubo un ERE de la compañía AENA que afectó a 1.260 trabajadores en todo el Estado, de los cuales solo 23 eran trabajadores menorquines. Pero para nosotros este número es muy importante, puesto que allí todo es muy pequeño y tiene una escala muy pequeña. Además, tampoco se están cubriendo jubilaciones y traslados, de forma que la plantilla que ahora mismo tenemos en el aeropuerto es un 12 % inferior a la que teníamos hace cinco años, mientras que los pasajeros que utilizan el aeropuerto han aumentado en más de un 20 %. **(El señor vicepresidente, Bernabé Pérez, ocupa la Presidencia)**.

Desde la Primavera Árabe, con el desvío de turismo hacia Baleares, se está produciendo un crecimiento exponencial año tras año. Pero los beneficios de AENA también han ido en aumento. Entre 2013 y 2015 han aumentado más de 2.000.000 de euros netos, es decir, la compañía goza de buena salud económica. En 2016, de enero a septiembre —que son los datos de que disponemos, datos de AENA—, la compañía aumentó un 48 % sus beneficios. El tráfico aéreo de la isla en 2012 era de 2,5 millones de pasajeros y en 2016 ya llegaba a 3.200.000 pasajeros, y la tendencia es al alza. En 2016 hubo seis meses en los que se superó un aumento de pasajeros del 15 % y tres de estos meses registraron un aumento superior al 23 %. Es un fenómeno que no habíamos visto antes en Menorca y que tenemos que afrontar con tiempo, y no esperar a que nos desborde por completo. Las reservas del mercado británico, que representan más o menos un 35 % del turismo total, para los primeros meses de 2017 ya revelan un aumento del 17,5 %.

De toda la red estatal de aeropuertos, Menorca es el único considerado como estacional. Por diferentes motivos, la isla no ha seguido el mismo ritmo del turismo de las vecinas Mallorca e Ibiza. En 2015 el 90 % de los pasajeros que utilizaron el aeropuerto de Mahón, es decir, el aeropuerto de Menorca, lo hicieron entre el 1 de abril y el 31 de octubre. En estos siete meses el aeropuerto también sube de categoría, pasando del nivel 7 al nivel 8. Existe una normativa del servicio de extinción de incendios por la que debemos tener un jefe de dotación y seis bomberos en cada turno. Hay cinco turnos, por lo que necesitamos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 122

15 de febrero de 2017

Pág. 27

treinta y cinco personas contratadas para este servicio. Es la plantilla mínima exigida por Seguridad Aérea y es necesaria para que puedan aterrizar determinados tipos de avión. Ahora mismo esta plantilla mínima no está cubierta y los bomberos hacen horas extras, más turnos de lo reglamentario, etcétera, para cubrir las necesidades de los siete meses de temporada alta.

La Constitución española en su artículo 138.1 habla de la obligación por parte del Estado de garantizar un principio de solidaridad que está consagrado en el artículo 2, atendiendo, en particular, a las circunstancias del hecho insular. Quiero recordar que en Menorca no tenemos un problema de insularidad, sino de doble insularidad, así como en Formentera llegan a tener triple insularidad. Sé que desde la península es difícil comprender esto, pero, si alguien quiere pasar allí unos días durante el invierno, enseguida entenderá de qué estamos hablando. En Menorca nadie, ningún grupo político, ningún grupo social, pone en duda que el principal problema de la isla es la conectividad y el transporte, tanto de pasajeros, como de mercancías.

Los derechos e intereses colectivos y el transporte considerado como servicio público deberían primar siempre sobre los intereses particulares o puramente de rentabilidad económica, pero en este caso es que además existe esta rentabilidad económica. Ahora mismo, por suerte o por desgracia, nuestra isla basa más del 80 % de su economía en el sector turístico. El tráfico marítimo solo representa, más o menos, un 13 % del total, frente al tráfico aéreo. Así que nuestra dependencia del buen funcionamiento de nuestro único aeropuerto se debe no solo a que sea una necesidad, sino una cuestión de supervivencia económica, y creemos que también de justicia social. A pesar de ello, todas las categorías y departamentos que hacen funcionar el aeropuerto se están viendo afectadas por una escasez de recursos que resulta inexplicable, dada la buena salud de la que goza AENA. Sorprendentemente, solo existe una normativa en el caso de la plantilla de bomberos, y esta normativa vincula el tráfico de pasajeros o la categoría del aeropuerto, que varía de una época a otra en Menorca, con un número mínimo de trabajadores. Es obvio que este aumento constante de tráfico y de pasajeros supone una sobrecarga de trabajo para el conjunto de la plantilla existente: área de gestión comercial, márketing, departamento de servicios o navegación aérea.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Bernabé Pérez): Por favor, vaya acelerando, porque ya ha pasado el tiempo ampliamente.

La señora **DE LA CONCHA GARCÍA-MAURIÑO**: De acuerdo. Ya termino.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Confederado de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea formula la siguiente proposición no de ley, puesto que estamos transaccionando con el Grupo Socialista, y la leo en los términos en que quedaría: «Ante las características específicas del aeropuerto de Menorca, único aeropuerto estacional de la red estatal, el Congreso de los Diputados insta al Gobierno a: 1. Abordar las necesidades de personal de AENA, S.A. y Enaire en su red de aeropuertos en España y, en particular, en el aeropuerto de Menorca. 2. A instar a AENA y a Enaire a que inicien un periodo de negociación con la RLT a fin de asegurar una plantilla mínima durante la época de verano, es decir, del 1 de abril al 31 de octubre, en función del tráfico aéreo, y que en ningún caso sea inferior a la que ya existía en 2012. Esta negociación deberá finalizar antes del 15 de marzo de 2017, para el comienzo de la temporada. 3. A introducir las mejoras de personal necesarias en los aeropuertos insulares, para mejorar la competitividad y garantizar la movilidad de sus ciudadanos, ante sus características específicas».

Muchas gracias, señor presidente. **(Aplausos)**.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Bernabé Pérez): Muchas gracias.

Para defender sus enmiendas, en primer lugar, por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Pons Sampietro.

El señor **PONS SAMPIETRO**: Buenas tardes.

La verdad es que me sorprende tener que estar en esta Comisión hablando de esta situación, cuando en los últimos años he asistido a casi media docena de reuniones con los sindicatos del aeropuerto de Menorca; cómo hemos podido llegar hasta esta situación, en la que tenemos que plantear esta problemática en esta Comisión. Y el primer elemento a destacar es que esta PNL, más allá de lo que ha dicho la diputada menorquina, es una llamada de atención, una llamada de atención que hacen los trabajadores del aeropuerto —que, por cierto, creo que nos están siguiendo mediante la web— y una llamada de atención sobre la falta de diálogo. Esto es síntoma de una falta de diálogo alarmante entre un colectivo que está sufriendo una situación de precariedad laboral y una institución que lo mínimo que debería hacer

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 122

15 de febrero de 2017

Pág. 28

sería sentarse y hablar. Lo digo porque una de las cosas que están poniendo sobre la mesa los sindicatos es que no hay diálogo. ¿Y cuál es el próximo paso? Aquí está planeando un conflicto de primera magnitud en uno de los aeropuertos de referencia de las islas, que, como ha dicho la señora De la Concha, sufre el maravilloso triángulo de las Bermudas de las islas, que es insularidad, estacionalidad y, lógicamente, conectividad. Lo más alucinante es que estamos en una situación en la que la economía crece, el turismo crece y hay una situación de precariedad laboral. Y creo que todo el mundo está a favor de obra, que todo el mundo cree que es bueno que haya creación de empleo, calidad en el empleo y mejor redistribución de la riqueza. No creo que haya nadie en Baleares ni en España que esté en contra de ello. Entonces, nos encontramos frente a colectivos de trabajadores de un aeropuerto que están en una situación de precariedad. Nos encontramos ante una de esas paradojas de las que tanto habla gente como Thomas Piketty y otros economistas. España crece pero la desigualdad aumenta y la factura la paga gente que lleva desde 2012 diciendo a AENA que hable. Por tanto, una de las consecuencias sería: señores del Ministerio de Fomento, traten de arreglar esto, porque, si no, nos vamos a encontrar con que uno de los sectores principales va a hacer una huelga en pocas semanas o en pocos días, registrada delante de las narices de un sector que lo que quiere es que esto crezca y vaya bien.

Hemos presentado dos enmiendas. En primer lugar, creo que hay que tener en cuenta el proceso de insularidad, es decir, el aeropuerto de Menorca es el corazón de una isla que vive una situación dramática para sus ciudadanos. El 60, 70, 80 % del tráfico se concentra en muy pocos meses y, por tanto, si no somos capaces de unir estacionalidad, conectividad y doble insularidad, la gente que vive en Menorca vive una doble pena. Lo dice uno que vive en Mallorca y que siempre ha sido acusado de tener una situación de privilegio, porque, en estos aeropuertos, de los 13,5 millones de pasajeros que tenemos, entre Ibiza y Mallorca monopolizamos casi el 80 %. Y lógicamente, creo que es una situación de justicia.

Por otro lado, de las dos enmiendas que hemos presentado para complementar, lo importante es que el Ministerio de Fomento, el Gobierno tome conciencia de la necesidad de que hay que bajar, de que hay que mojarse y hay que intentar dialogar. Creo que eso es lo que nos falta, ser capaces de hacer entender que hay un colectivo que está reclamando una cosa muy sencilla. Los datos de enero a julio de los últimos años relativos a los aeropuertos de las islas se han disparado. En Menorca hemos pasado de 2,5 a 3,4 millones de pasajeros solo en los seis primeros meses. Esto es explosivo y, por tanto, hemos de intentar preservar esa calidad en el empleo que estamos reclamando.

Estas son las enmiendas que presentamos. Creo que sería urgente que evitáramos que ese conflicto acabara perjudicando a los ciudadanos, a los turistas que nos visitan y a esa famosa marca España, que a veces nos importa tan poco.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Bernabé Pérez): Gracias, señor Joan Pons.

Por el Grupo Ciudadanos, tiene la palabra don Fernando Navarro.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Muchas gracias.

Estamos de acuerdo en casi todo lo que ha dicho la diputada de Podemos en una PNL, por lo demás, muy detallada, que casi parece de las nuestras. **(Risas)**. Estamos de acuerdo, por lo tanto, en que el transporte aéreo es el medio más usado por los menorquines, por las personas que entran y salen de la isla. Casi nueve de cada diez personas, casi el 87 % de las personas que entran y salen de la isla lo hacen por avión. En efecto, la economía de Menorca depende decisivamente del turismo y la propia Constitución en el artículo 138.1 reconoce las dificultades derivadas de la insularidad. Y hay una cosa que me gustaría añadir, y sirva además como homenaje a todas las personas que trabajan en el aeropuerto, y es que los usuarios de ese aeropuerto de Menorca no tenemos percepción de que funcione mal, lo cual es mayor mérito de las personas que allí trabajan, a la luz de lo que decimos. En efecto, en 2012 AENA hizo lo que llamó un plan de salidas voluntarias, que culminó en la salida de 1.260 trabajadores, entre AENA y Enaire. Probablemente, era un proceso para tener mejores números, de cara a la futura salida a bolsa. De estos trabajadores, 23 correspondían al aeropuerto de Menorca. El caso es que, con excedencias y jubilaciones, ahora tenemos aproximadamente una plantilla un 12 % inferior a la de 2012. Por el contrario, el tráfico no ha parado de crecer. Desde 2012 a 2016 crece, aproximadamente, un 22 % en operación de aeronaves y un 25 % en pasajeros, con lo cual, efectivamente, tenemos una reducción del 12 % de plantilla y un aumento entre el 22 % y el 25 %, según consideramos operaciones de aeronaves o pasajeros. Es cierto también que las cuentas de AENA son saneadas y que los beneficios están creciendo notablemente. De hecho, en los primeros nueve meses de 2016 obtuvo un Ebitda, el beneficio ante de intereses, impuestos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 122

15 de febrero de 2017

Pág. 29

y amortizaciones, de 1.759 millones de euros, una cifra muy considerable, que es un 10,5 % superior a la del mismo periodo del año anterior. Efectivamente, es un aeropuerto estacional, que cambia de categoría entre la temporada baja y la temporada alta, lo cual añade más dificultades, y hay una normativa de OACI que establece que el servicio de bomberos ha de tener una determinada plantilla, que en Menorca se cubre a partir de horas extras o compensaciones en tiempo.

En resumen, el transporte aéreo es esencial para Menorca y, por tanto, el aeropuerto es esencial para Menorca. Agradecemos a Podemos que en la transaccional que está preparando ha introducido uno de los puntos que nosotros presentamos en nuestra propia PNL, que es afrontar el problema del personal de AENA de forma global en toda España, porque, como hemos dicho, todo esto parte de un ERE voluntario de 2012, que —insisto— afecta a todos los aeropuertos de España, aunque con más intensidad al de Menorca. Pero el punto que nos impide votar a favor es ese tope que se quiere poner en la negociación que se tiene que abrir ahora y en el momento de exigir a AENA que afronte la situación de la plantilla de todos los aeropuertos, ese poner un límite en la plantilla de 2012, que, sinceramente, desde el Grupo Ciudadanos nos resistimos a poner. Eso es lo que explica que nos abstendremos en esta PNL, con la que, por lo demás —insisto—, en el 99 % estamos de acuerdo.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Bernabé Pérez): Gracias, señor Navarro.
Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra Águeda Reynés.

La señora **REYNÉS CALVACHE**: Muchas gracias, señor presidente. Buenas tardes, señorías.

La verdad es que escuchar las intervenciones de la señora De la Concha, siendo menorquina —y a ella la consideramos como tal, a pesar de que no lo sea— y del portavoz del Grupo Socialista me duele, me duele realmente. ¿Cómo se puede hablar de situación dramática en el aeropuerto de Menorca? El portavoz del Grupo Socialista ha hablado de situación dramática. Yo creo que los trabajadores del aeropuerto, si nos están viendo, creerán que flaco favor hacemos a nuestra isla. Por tanto, como menorquina, reivindico aquí el hecho de que el aeropuerto de Menorca es uno de los más valorados no solo a nivel español sino internacionalmente.

El aeropuerto de Menorca es una infraestructura fundamental para nuestro territorio insular y, personalmente, puedo decirles que nuestro aeropuerto atiende a la demanda en unas condiciones óptimas de calidad, capacidad y eficiencia y que mantiene los más altos estándares de seguridad. Es una infraestructura capaz de responder adecuadamente a los desafíos que supone un importante sector en crecimiento. Y quiero resaltar especialmente la labor de sus trabajadores, ya que son el principal capital que tiene nuestro aeropuerto. Cuando hablamos de la buena situación por la que actualmente atraviesa AENA, indudablemente defendemos, cómo no, que se debe al gran trabajo que realizan sus trabajadores y directivos. Podemos decir, por tanto, que el aeropuerto de Menorca cuenta en la actualidad con unas instalaciones de primer nivel y una plantilla bien dimensionada, que le permite alcanzar unos excelentes niveles de servicio, en comparación con otros aeropuertos similares. Prueba de ello es que, gracias a la gestión realizada, el aeropuerto de Menorca ha sido uno de los primeros en Europa en lograr la certificación de aeródromo, de acuerdo al Reglamento 139/2014. Además, desde hace más de diez años el aeropuerto se encuentra certificado de acuerdo a las normas ISO 9001 e ISO 14001 y hace cuatro años se adhirió al sistema comunitario de gestión y auditoría medioambiental. En abril de 2014, la Comisión Europea valoró la gestión medioambiental llevada a cabo en el aeropuerto, concediéndole el premio Emas Awards en su categoría y hace unos meses obtuvo la certificación Airport Carbon Accreditation, que otorga la asociación Airports Council Internacional. A nivel personal, creo, señorías, que presentando esta PNL en esta Comisión de alguna manera se cuestiona el buen trabajo realizado en el aeropuerto de Menorca, una labor que es reconocida por todos. No entiendo, señora De la Concha como puede usted —como ya he dicho antes— dejar en entredicho la seguridad de nuestro aeropuerto. Muy grave, señora De la Concha.

Por otro lado, me pregunto qué les parecería a ustedes que tuviéramos que debatir en esta Cámara sobre la situación del personal de los cuarenta y seis aeropuertos de España y otros dieciséis fuera de nuestro país gestionados por AENA? Sinceramente —y, créanme, señorías, les hablo con conocimiento de causa—, esta PNL, tal y como ha dicho el señor Navarro que está muy bien redactada, ha sido hecha por el representante sindical de Comisiones Obreras del aeropuerto de Menorca —porque se ha presentado en otras administraciones también, en el Parlament balear y en el Consell Insular de Menorca—, cuestión que no critico pero no comparto, porque, señorías, no se puede exigir a una empresa que tenga una plantilla mínima y en ningún caso sea inferior a la existente en el año 2012. En lo que hay que trabajar —y es lo que se está haciendo en el aeropuerto de Menorca— es en dimensionar las infraestructuras y la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 122

15 de febrero de 2017

Pág. 30

plantilla con el comportamiento de la demanda del tráfico, al objeto de asegurar la disponibilidad de recursos, tanto materiales, como humanos, que se precisen en cada momento y que garanticen la plena operatividad del aeropuerto, con unos altos niveles de servicio y de calidad. Por otro lado, quiero aprovechar esta oportunidad para resaltar que el interés principal del Ministerio de Fomento es el de garantizar las mejores condiciones de conectividad de la isla de Menorca, tanto en lo que se refiere a los residentes, como a los numerosos turistas que nos visitan.

Entrando en el detalle de las medidas reales llevadas a cabo por AENA, les diré que, entre otras muchas, se procede al cierre de una parte importante de sus instalaciones durante la temporada de invierno, por su limitada utilización, mientras que en la temporada de verano refuerza su plantilla, con una mayor dotación de personal, para atender el aumento de la demanda en ese periodo. Entre las medidas previstas para esta temporada cabe destacar las siguientes. Durante la temporada estacional en la que se produce un aumento del tráfico en ese aeropuerto la plantilla se refuerza con trabajadores fijos discontinuos interinos en el colectivo del servicio de extinción de incendios —que es lo que preocupaba a la señora De la Concha— y el de apoyo, atención a pasajeros, usuarios y clientes, así como las contrataciones de seis meses para completar la plantilla del servicio de extinción de incendios exigida por OACI. También se realiza una contratación de seis meses para reforzar la plantilla de los técnicos de operaciones en el área de movimiento y de cuatro meses de los técnicos de programación y operaciones. La plantilla del colectivo del servicio de extinción de incendios para la próxima temporada alta en abril de 2017 contará con cuatro trabajadores más, que recientemente tienen reconocida la condición de fijo discontinuo interino, por lo que para tener la plantilla completa únicamente se necesitan realizar dos contratos eventuales, y para cubrir esos dos contratos se dispone de trabajadores formados. Los cuadrantes de servicio de las operaciones de apoyo, atención a pasajeros, usuarios y clientes, técnico de atención a pasajeros, etcétera, están adecuados al tráfico de la temporada alta.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Bernabé Pérez): Debe ir terminando, señora Reynés.

La señora **REYNÉS CALVACHE**: Voy acabando.

En este periodo se realiza el refuerzo a cambio de vacaciones o compensaciones en temporada baja, adecuándose las jornadas de trabajo a las necesidades en los distintos periodos del año. En cuanto a las horas anuales realizadas por cada trabajador, en 2016 la media entre todos los colectivos, a turnos, ha sido de un 79,1 % de la jornada anual programable. Por tanto, no estoy de acuerdo con lo que ha dicho la señora De la Concha en el tema de las horas extras.

Por todo lo anterior y a pesar de que este grupo parlamentario cree que el aeropuerto de Menorca dispone en la actualidad de una plantilla adecuada, que se refuerza en la temporada estival para atender las necesidades del tráfico y que garantiza la prestación de unos servicios dentro de unos estándares de calidad y seguridad adecuados...

El señor **VICEPRESIDENTE** (Bernabé Pérez): Debe acabar ya.

La señora **REYNÉS CALVACHE**: Acabo, señor presidente.

A pesar de eso, señorías, proponemos el siguiente texto alternativo, para poder aprobar por unanimidad esta PNL, y dejar de cuestionar, de una vez por todas, la labor encomiable realizada en mi aeropuerto, en nuestro aeropuerto, señora De la Concha, y es el siguiente: «El Congreso de los Diputados insta al Ministerio de Fomento a continuar adaptando las medidas necesarias para adecuar el dimensionamiento de las infraestructuras y de la plantilla tanto de AENA como de Enaire en el aeropuerto de Menorca con el comportamiento futuro de la demanda de tráfico, al objeto de asegurar la disponibilidad de los recursos materiales y humanos que se precisen».

Muchas gracias. (**Aplausos**).

El señor **VICEPRESIDENTE** (Bernabé Pérez): Gracias, señora Reynés.

Para fijación de posición, ha pedido la palabra, por el Grupo Mixto, el señor Martínez Oblanca.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Muchas gracias, señor presidente.

La señora De la Concha García-Mauriño es una asturiana que tenemos ya reconvertida al menorquinismo, pero en Gijón sus apellidos familiares son muy estimados, muy queridos, y estoy seguro de que en Menorca, gracias a sus buenos oficios, también lo van a ser.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 122

15 de febrero de 2017

Pág. 31

Señorías, para pronunciarme sobre un asunto que queda muy lejos de mi lugar de procedencia, he tratado de conocer algunos de los pormenores que rodean el aeropuerto de Menorca, que, como subrayaban muy acertadamente algunos portavoces, es un aeropuerto internacional que funciona muy bien y que ha alcanzado unos buenos estándares de calidad, que son acordes con su estacionalidad y con unos picos muy grandes de viajeros en los meses veraniegos y una caídas también muy grandes en los periodos invernales.

La cuestión de la calidad de este aeropuerto de Mahón —y aquí se ha dicho— hay que atribuirlo al personal que presta sus servicios y que, como todo lo que suponga una merma de plantilla, se resintió con el ERE de 2012 y la no restitución de plazas, por traslados y jubilaciones. Pero, por los datos de que dispongo, en la actualidad la plantilla es bastante similar a entonces y, en todo caso, la adecuada al flujo y a los movimientos que actualmente genera el aeropuerto menorquín. Repito que el aeropuerto funciona muy bien y tanto su seguridad como la eficiencia de todos sus servicios, departamentos e instalaciones están fuera de toda duda. Por tanto, no estamos ante una proposición no de ley sobre nuestra política aeroportuaria, sino ante una reivindicación claramente sindical, en la que se reclama, por lo que he leído en la prensa menorquina, la dotación de diecisiete trabajadores, con cargo a los presupuestos públicos. Y en esta Comisión de Fomento lo que hay que decir y exigir es que la política aeroportuaria en Menorca, en Asturias o en Barajas, en aeropuertos de poco movimiento o en aeropuertos de muchísimo movimiento, debe girar en torno a hacer a las compañías aéreas más eficaces, mejorar los servicios que operan y trabajan en cada lugar, es decir, lo que se llama competitividad.

En este sentido, se acaba de aprobar en España el DORA, el documento de ordenación y regulación de nuestros aeropuertos, y una sensible bajada del 2,2 % en las tasas por prestaciones públicas patrimoniales, PPP, lo que va a repercutir en un mayor movimiento de viajeros en todos los aeropuertos nacionales, en tarifas aéreas más baratas y —lo que es muy importante— en creación de puestos de trabajo. No sobra recordar que en el año 2016 se batió en España el récord histórico de viajeros en nuestros aeropuertos.

Solo cabe entender esta proposición no de ley como un atajo para cargar sobre el público, o sea, sobre el pueblo, el gasto y la dotación de personal que tendría que llegar a través de las compañías aéreas, de los servicios y de los comercios que operan en las terminales aeroportuarias. No puedo estar de acuerdo en esta forma de plantear las cosas, que trata de cargar innecesariamente en los presupuestos públicos la generación de puestos de trabajo, que tiene que venir —insisto— por el crecimiento económico y, en el caso de los aeropuertos, por el crecimiento de la actividad que generan las compañías aéreas y un mayor movimiento de viajeros.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Bernabé Pérez): Muchas gracias, señor Martínez Oblanca. Por último, por el Grupo de Esquerra, tiene la palabra la señora Jordá i Roura.

La señora **JORDÁ I ROURA**: Muchas gracias, señor presidente. *Bona tarda*.

Nosotros vamos a votar, como no puede ser de otra manera, a favor de esta iniciativa, una iniciativa que reza sobre la situación de falta de personal en el aeropuerto de Menorca, y lo haremos porque conocemos bien la reivindicación, hoy ya convertida en una problemática enquistada y una injusticia de primer orden.

No es la primera vez que se discute una proposición no de ley similar a esta, y cada vez que se ha debatido, el Gobierno —en este caso, AENA— esgrime varios argumentos para no hacer nada. El primero es que hay personal suficiente y que la prueba de ello es, básicamente, que el aeropuerto funciona sin incidentes destacables. Perfecto, este argumento es un sinsentido absoluto. Es cierto que hasta la fecha todo funciona, pero es gracias también a la responsabilidad, precisamente, de la gente que allí trabaja. Y también es cierto que cada verano es peor y que la gente tiene que hacer más turnos de trabajo que los marcados por el propio convenio, días que después son compensados *a priori* en invierno.

Ante esta problemática tenemos dos opciones. Una es reaccionar cuando haya una desgracia y la otra, adelantarnos a la problemática. En 2012 este aeropuerto tenía un tráfico de 2,5 millones de pasajeros y recuerdo que para 2017 se esperan casi 3,5 millones de pasajeros, con muchísimo menos personal que cuando teníamos un millón de pasajeros menos. La segunda cosa que desde AENA y el Gobierno suelen esgrimir es recordar que AENA es una empresa pública y los Presupuestos Generales del Estado no permiten ampliar la plantilla. Y quiero recordar que esta PNL no solicita ampliar plantilla, sino autorizar contratos eventuales o interinos durante el verano, algo que sí permiten los presupuestos. También puede

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 122

15 de febrero de 2017

Pág. 32

que se esgrima otra historia —de hecho, hablar de los males ajenos a veces puede salir bien, otras veces no— y nos expliquen que hay otros aeropuertos con más tráfico y con una plantilla similar como, por ejemplo, el de Ibiza que tiene un tráfico de 7 millones de pasajeros. Esto es verdad, pero permítanme que les diga que es claramente comparar manzanas con peras. Menorca tiene uno de los aeropuertos con menos externalización y con personal propio de AENA que ha asumido las tareas que en otros aeropuertos se han externalizado. Tampoco es comparable porque el 90 % del tráfico en Menorca se concentra en siete meses y esto, señorías, no pasa en ningún otro aeropuerto del Estado español. Por lo tanto, Menorca es el único aeropuerto de toda España que tiene esta consideración de estacionalidad. No hay mucho más que añadir, es una PNL que clama justicia y simplemente que las cosas vuelvan a su cauce con toda normalidad.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Bernabé Pérez): Gracias, señora Jordà i Roura.

Para pronunciarse sobre las enmiendas, tiene la palabra la señora De la Concha.

La señora **DE LA CONCHA GARCÍA-MAURIÑO**: Como dije antes, hemos acordado una enmienda transaccional con el Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Bernabé Pérez): La presentarán ahora a la Mesa.

Gracias.

— RELATIVA A LA NECESIDAD DE TRANSFERIR A GALICIA LA AUTOPISTA DEL ATLÁNTICO, AP-9. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA. (Número de expediente 161/000998).

El señor **VICEPRESIDENTE** (Bernabé Pérez): Pasamos al punto 5.º del orden del día: proposición no de ley relativa a la necesidad de transferir a Galicia la autopista del Atlántico, AP-9, del Grupo Parlamentario Confederal Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea.

Tiene la palabra la proponente, doña Alexandra Fernández Gómez.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Muchas gracias, señor presidente.

Quería agradecer la flexibilidad y comprensión del presidente de la Comisión a la hora de incluir de nuevo en el orden del día, sin cubrir el cupo, esta iniciativa que, como saben, ya fue debatida en la última Comisión. Por lo tanto, los argumentos sobre la necesidad de la transferencia y la gratuidad de la AP-9 no han cambiado, seguimos con los mismos argumentos. Lo que sí ha cambiado en estos dos meses es la nueva táctica del Partido Popular para huir de sus compromisos con los gallegos y las gallegas. Hemos visto cómo se han sacado de la chistera la creación de lo que denominan una comisión de seguimiento, con la única intención de calmar las aspiraciones de los gallegos y gallegas de tener una autopista transferida y gratuita. Lo han hecho única y exclusivamente para aflojar la presión social que existe sobre esta demanda, pero esa comisión no se compromete absolutamente a nada y ni siquiera tiene unos objetivos claros. Esta maniobra no es algo puntual, podemos hacer un repaso de la auténtica odisea de esta demanda desde que fue aprobada por unanimidad en el Parlamento gallego en marzo de 2016. Es más, el señor Núñez Feijóo se erigió entonces como máximo defensor de esta iniciativa, y hay que recordar que estábamos a las puertas de unos nuevos comicios en Galicia. Una vez pasadas las elecciones, empezamos a ver cómo los compromisos se fueron esfumando. Y ya en octubre nos llegó como novedad el veto del Gobierno a la proposición del Parlamento gallego. Este veto no es más que otra nueva fórmula del Partido Popular para bloquear iniciativas por miedo a su falta de mayoría absoluta. Consideramos que esto es un robo de guante blanco a la democracia.

Desde En Marea hemos querido traer esta iniciativa para conseguir que este debate llegase al Congreso de los Diputados. Probablemente el Partido Popular preferiría que pasase el tiempo, en esa buena gestión que hace siempre de los tiempos, y que esta iniciativa quedase en punto muerto. Pero no ha sido así porque En Marea tiene un compromiso firme con los gallegos y las gallegas. Y ante este compromiso la última reacción del Partido Popular ha sido crear esa comisión de seguimiento que frene la vía de acción parlamentaria. Me gustaría trasladar aquí al Grupo Parlamentario Popular una serie de preguntas que se hace todo el pueblo gallego: ¿Para qué sirve la comisión de seguimiento? ¿Realmente va a servir para resolver los problemas de esta infraestructura? Nosotros lo dudamos porque los principales problemas son: primero, que se ha convertido en un tapón para la cohesión del territorio y la dinamización

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 122

15 de febrero de 2017

Pág. 33

socioeconómica por culpa de los altos costes del peaje. Segundo, la concesionaria Audasa no deja de recortar en mantenimiento y personal. Para solventar estos problemas es necesaria su transferencia para una mejor gestión y liberarla de peajes. Entonces nos preguntamos ¿cuál es la función de esta comisión de seguimiento? Bien, pues funciona como una maniobra propagandística, muy al uso del Partido Popular en Galicia con esta autopista, con la que el presidente de la Xunta convierte una de sus promesas electorales en la escenificación de la renuncia al traspaso. Llámelo como quieran, comisión bilateral, comisión de seguimiento o lo que sea, en el fondo el contenido de esta comisión es neutralizar la petición del Parlamento gallego.

Otra pregunta es qué les parece a ustedes más democrático, que se discuta en el Congreso, ante todos los diputados y diputadas de la Cámara, una iniciativa que llega con el apoyo unánime de todos los grupos políticos presentes en el Parlamento gallego que representa a todos los gallegos y gallegas, o la creación de una comisión entre dos cargos institucionales hurtando el debate y los procedimientos democráticos. Para nosotros, evidentemente, lo más democrático es lo primero. Por eso queremos aprovechar esta Comisión para solicitar que levanten el veto a la iniciativa. Mientras no lo hagan, seguiremos dando pasos firmes a través de esta proposición no de ley. Esperemos que se comprometan dando hoy su voto favorable. Esa comisión de seguimiento parece más elucubraciones y maniobras de distracción. Y entre elucubraciones o compromisos concretos como votar hoy aquí a favor de la misma iniciativa que votaron por unanimidad todos los partidos con representación en el Parlamento gallego, incluido el Partido Popular, esperemos que escojan la segunda opción, que hagan un ejercicio de coherencia entre lo que defienden en Galicia y en Madrid.

Respecto a nuestra valoración de las enmiendas, en el caso de la del Grupo Parlamentario Popular, se intuye perfectamente que van a seguir en su huida hacia delante, abandonando sus propios compromisos. Nos proponen cambiar todas las propuestas de transferencia y gratuidad por una nueva reunión en febrero de la comisión de seguimiento. Por tanto, nos parece una falta de compromiso evidente. Si quieren sacar adelante esta iniciativa que votaron en el Parlamento gallego, vétenla hoy, pero no tomen el pelo a los gallegos y las gallegas, no jueguen a dilatar los tiempos. Mantenemos nuestro compromiso de seguir trasladando la proposición no de ley en esta Comisión y en los espacios de debate plurales. Por ello, en aras de llegar a un acuerdo nuestra iniciativa incorpora la enmienda transaccional acordada con el Grupo Parlamentario Socialista hace dos meses.

Gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Bernabé Pérez): Muchas gracias, doña Alexandra Fernández.

Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos para defender su enmienda, tiene la palabra don Luis Salvador.

El señor **SALVADOR GARCÍA**: Muchas gracias, señor presidente.

Como se ha mencionado aquí, esta petición de transferencia de la AP-9 a Galicia ya se debatió en esta Comisión. Es verdad que se produjo un triple empate que al final desembocó en que decayera la iniciativa. El hecho es que podemos enfocar este asunto sobre la base de lo que ha ido sucediendo en la historia de esta vía tan importante para todas las comunicaciones en el noroeste de España y también con Portugal, pues primero se entregó a una empresa concesionaria en 1973, después se rescató en el momento en que había problemas en esa empresa para mantenerla. Cuando se reflotó se volvieron a vender las acciones a la misma empresa y se quedó con ella. Y en este momento el Grupo Parlamentario Confederado Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea plantea un rescate, que se entregue a la comunidad autónoma, se eliminen los peajes y, automáticamente, ya hemos solucionado otra vez el problema. Pero si analizamos esto con la seriedad y rigor que exige un plan de infraestructuras de ámbito nacional debemos tener varias cosas en cuenta: en primer lugar, algo que no se dice en ningún momento y es que el rescate de esa vía supondría un coste de 900 millones de euros. Y 900 millones de euros con la cantidad de infraestructuras que todavía hay que terminar, con todas las necesidades que existen en muchas otras materias, y cuando además se están haciendo recortes, me parece una cantidad muy considerable para que directamente, de manera alegre, haya que gastar esos 900 millones, volver a rescatar la AP-9 a la empresa concesionaria, a partir de ahí entregársela a la comunidad autónoma, y así solucionar el problema para quedar muy bien desde el punto de vista electoral con sus conciudadanos. ¿Qué sucede? Que ustedes tienen los mismos intereses que el Gobierno de la comunidad autónoma, pueden coincidir en este sentido, es decir, que se entregue la autopista libre de cargas porque, además, se dice que en este momento obtiene beneficios y, al mismo tiempo, poder decir a los ciudadanos vamos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 122

15 de febrero de 2017

Pág. 34

a quitar los peajes, aunque no tengan en cuenta que esto nos va a costar 900 millones de euros a todos los españoles. Sin embargo, para solucionar este asunto también se puede intentar que las cosas funcionen mejor y, sobre todo, que los problemas que se plantean, entre ellos el del mantenimiento de la vía, se puedan acometer realmente. En ese sentido, el Grupo Parlamentario Ciudadanos de manera responsable ha presentado una enmienda, a la que ni siquiera se ha referido la proponente. Se ha pronunciado sobre la enmienda del Grupo Parlamentario Popular que se resume en: no hagamos nada, continuemos con la labor, sigamos haciéndolo fantástico. Y también ha dicho que ha transaccionado con el Grupo Parlamentario Socialista, pero no ha mencionado la enmienda de Ciudadanos que, curiosamente, es la que propone que a los españoles no les cueste 900 millones de euros rescatar esta vía y que los gallegos y los usuarios del resto de España puedan hacer un uso racional de esta autopista en buenas condiciones, bien mantenida y con ciertos cambios para mejorar su gestión. ¿Qué proponemos nosotros? Por una parte, un estudio económico-financiero que evalúe el coste real de ese rescate o liberalización. Y por otra, si estamos de acuerdo en que esa vía puede dar beneficios por el tráfico que soporta, proponemos no ampliar la concesión más allá del plazo establecido en 2048. Y además, hacer una serie de actuaciones previas a esa liberalización en 2048 por la vía natural, sin que nos cuesten nada. En primer lugar, un estudio socioeconómico y financiero que estudie el coste de las bonificaciones de los peajes que se pueden aplicar en esa vía, tanto parciales como totales. Segundo, potenciar el uso de los vehículos pesados. Tercero, avanzar en la aplicación de una tarifa anual bonificada para favorecer un ahorro considerable de los gallegos y los usuarios de la vía. Cuarto, incluir en el pacto por las infraestructuras la mejora general de las conexiones y los accesos precisamente entre la AP-9 y la N-550. Quinto, dar mayor publicidad para el uso de la vía y hacerla más rentable todavía. Sexto, pedir un plan de inversiones y de explotación a la concesionaria, ya que está obligada a realizar un buen mantenimiento y se le puede forzar desde las instituciones públicas. Y por último, utilizar mecanismos de control en coordinación con la comunidad autónoma para garantizar la supervisión de las obligaciones que tienen los titulares de la concesión en el mantenimiento de esta vía. Todo esto ahorraría 900 millones de euros en un momento en el que hacen mucha falta para infraestructuras y para otras muchas necesidades de nuestro Estado de bienestar. Consideramos que no hay que quedarse quieto o parado, como Grupo Parlamentario Popular, no hacer nada y esperar a que las cosas se resuelvan solas, sino que en el caso de que el Grupo Parlamentario Confederal Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea entendiera que esta enmienda es sincera, sensata y coherente, en vez de plantear cosas que el Gobierno no pueda sacar adelante, podríamos optar por planteamientos lógicos para avanzar en una buena utilización de esa vía por parte de la concesionaria y, sobre todo, que los ciudadanos que tienen que usarla puedan beneficiarse de las bonificaciones o descuentos y, además, no nos costará 900 millones de euros a todos los españoles.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Bernabé Pérez): Gracias, señor Salvador.

Por el Grupo Parlamentario Popular para la defensa de su enmienda, tiene la palabra don Celso Delgado.

El señor **DELGADO ARCE**: Muchas gracias, señor presidente.

El 30 noviembre debatimos en la Comisión de Fomento este mismo texto tanto en su parte expositiva como en la parte dispositiva. Hoy de nuevo se reitera este debate y nos parece que si quiere hablar de la AP-9 debería haber actualizado los hechos al día en el que hoy nos encontramos, porque parece como si desde el 30 de noviembre hasta el día de hoy nada hubiera pasado en relación con la AP-9, y sí que han pasado cosas muy significativas que voy a intentar relatar. Para empezar, el 5 de diciembre el nuevo ministro de Fomento, señor De la Serna, visita por primera vez Galicia. Se entrevista con el presidente, señor Núñez Feijóo, y hablan de los temas trascendentes de infraestructuras de Galicia, entre ellos este, y acuerdan nada más y nada menos que crear por primera vez una comisión bilateral Gobierno de España-Comunidad Autónoma de Galicia para compartir las decisiones de gestión de la AP-9, abordar los proyectos de inversiones que están en curso y los futuros, y también se habla de la asunción por parte del Gobierno de España de unos peajes en A Barcala y en Rande, que actualmente está pagando la Xunta de Galicia y que tienen un coste anual nada más y nada menos que de 6 millones de euros, que en el conjunto de lo que resta hasta el fin de la concesión supondrán un ahorro para los gallegos de 180 millones de euros. Por primera vez en la autopista del Atlántico avanzamos más que con palabras realmente con hechos en orden a solucionar los problemas de los consumidores.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 122

15 de febrero de 2017

Pág. 35

Por otra parte, señorías, no se puede desconocer una circunstancia que ha ocurrido en el Parlamento de Galicia, y es que el 18 de enero de 2017 se ha registrado una proposición de ley orgánica suscrita por los cuatro grupos parlamentarios que están en la Cámara, entre ellos En Marea, con un texto que elimina la disposición adicional tercera de la proposición que está actualmente en el Congreso de los Diputados. Dicha disposición adicional tercera establece la posibilidad en el plazo de seis meses del Gobierno de España, si la Xunta de Galicia hace uso de su derecho, de rescatar la autopista y abonar 4.000 millones. En el Parlamento de Galicia el día 18 de enero los grupos han convenido eliminar ese argumento, que es el que principalmente impide que el Gobierno dé vía libre aquí en el Congreso a la tramitación de esa proposición de ley. Pues no se espera ni a que esa proposición de ley orgánica sea aprobada en el Parlamento de Galicia. Se rompe el consenso trayendo este debate aquí y ni tan siquiera se cita, lo cual nos parece simplemente inaudito. Lo razonable es esperar a que esa iniciativa parlamentaria sea aprobada en el Parlamento de Galicia. Se ha remitido al Congreso de los Diputados, y aunque es un texto diferente del que está actualmente aquí, ustedes piden que se levante el veto, cuando el Parlamento de Galicia está diciendo que esta proposición ya no es la conveniente, pero ustedes en lugar de esperar, reiteran el debate. Están en su derecho, pero nosotros creemos que debemos respetar los acuerdos que en conjunto adoptamos en el Parlamento de Galicia.

Además, se han producido avances sustanciales en relación con la AP-9. Justamente el 31 de enero se acordó aprobar el proyecto de su enlace con la Ciudad de la Cultura en Santiago de Compostela, un proyecto de 3,9 millones de euros que va a dar una nueva penetración a la ciudad de Santiago de Compostela por esa autovía. Y tampoco se dice ni una sola palabra sobre cómo están avanzando en la actualidad las obras que se están ejecutando en la AP-9, tanto a su paso por Santiago de Compostela como en Rande. Pues yo voy a informar aquí sucintamente de que en el tramo entre el enlace de Cangas-enlace de Teis, que incluyen el puente de Rande, las obras tienen un grado de ejecución a 31 de enero de 2017 del 49 %; las de Santiago Norte-Santiago Sur, que son de ampliación de capacidad, están al 66 %, y en el enlace de Sigüeiro están al 86 %.

¿Por qué se dice con toda tranquilidad que estamos ante un robo de guante blanco a la democracia? ¿Es necesario utilizar estas expresiones para defender una posición política? ¿Por qué se dice que no es democrático que el Gobierno de España se reúna con el Gobierno de Galicia en una comisión bilateral, cuando son dos Gobiernos legítimos constituidos tras unas elecciones democráticas con unas mayorías que los respaldan? ¿O es que el presidente, señor Nuñez Feijóo, después de tres mayorías absolutas, la última conseguida con un 47,56 % de los votos y 682.000 votantes, carece de legitimación para, en nombre de la comunidad autónoma, reivindicar y exigir del Gobierno de España una mejora en la gestión de la AP-9? ¿O es que el Ministerio de Fomento carece de legitimidad para negociar, si deviene de unas elecciones en las que el Partido Popular ha ganado? Nosotros pensamos que hay espacios para el debate que debemos respetar y son, precisamente, los que se derivan de unas elecciones democráticas que se acaban de celebrar.

Por eso nosotros —y ya concluyo, señor presidente— decimos que existe el compromiso de reunirse en este mes de febrero por primera vez la comisión bilateral Comunidad Autónoma-Gobierno de España para abordar temas importantes de gestión de la AP-9. Confiamos en que ahí se produzcan avances sustanciales, avances reales que los ciudadanos noten en peajes, en obras, en servicios, y que los ciudadanos de Galicia merecen. Es una reivindicación muy fuerte en Galicia que esa gestión mejore y de ningún modo se está impidiendo que democrática y legítimamente se siga reivindicando la transferencia de esta competencia. En tanto en cuanto eso no se consiga, se puede y deben dar pasos adelante. Y este es un paso adelante muy importante.

Muchas gracias, señor presidente. **(Aplausos).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Bernabé Pérez): Muchas gracias, señor Delgado.

En nombre del Grupo Parlamentario Mixto, el señor Martínez Oblanca ha solicitado la palabra para fijar su posición.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Muchas gracias, señor presidente.

Como ha recordado doña Alexandra Fernández, portavoz del grupo proponente, esta iniciativa reproduce la que debatimos hace dos meses y medio en esta misma Comisión, así que mi argumentación tampoco puede ser diferente a la que ya sostuve en aquella reunión celebrada el pasado 30 de noviembre. Efectivamente, estamos ante una petición que se suma a las reclamaciones que desde hace mucho tiempo se vienen realizando desde las instituciones gallegas para que sean transferidas a la Comunidad

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 122

15 de febrero de 2017

Pág. 36

Autónoma de Galicia las competencias sobre la autopista del Atlántico, AP-9. Es una vieja aspiración que ha venido siendo reclamada por diferentes partidos políticos, con la finalidad de incrementar la participación de la comunidad autónoma en la gestión viaria de la red de alta capacidad y en las diferentes comunicaciones por autovía y autopista. El propio Partido Popular, que gobierna Galicia desde hace muchos años, también se ha sumado a esta reivindicación. El Partido Popular ha reeditado victoria en las últimas elecciones autonómicas celebradas allí, por tanto, es partícipe de esta reclamación. En consecuencia, considero que se debería dar a quienes reeditaron su triunfo electoral un voto de confianza en la capacidad negociadora del Gobierno gallego y, singularmente, la de su presidente, el señor Núñez Feijóo, para tratar de alcanzar un acuerdo con el Gobierno de España y, en particular, con el ministro de Fomento, de quien dependen estas cuestiones relacionadas con las autopistas. Es decir, dado que tanto en Galicia como en España ha habido elecciones recientes y su resultado no ha modificado el sentido de unos Gobiernos que, además, son coincidentes ideológicamente, considero que lo razonable es dejarles margen de tiempo para que avancen en este asunto de la autopista del Atlántico, AP-9.

Doy por reproducida la misma argumentación que ya manifesté en esta misma Comisión hace dos meses y medio, incluido mi respaldo a la política de modernización que en el Gobierno de José María Aznar se llevó a efecto con el histórico Plan de Infraestructuras de Transporte 2000-2010, que permitió en Galicia, en la vecina Asturias de donde yo procedo, y en toda España, dar un gran impulso para colocar en el siglo XXI nuestras autovías, la red ferroviaria, los puertos y los aeropuertos. Concretamente en el caso de Galicia, una región periférica y marginada de las grandes inversiones durante décadas, solo empezó a ser tenida en cuenta con su inclusión en ese plan, que obtuvo una parte de sus recursos económicos y financieros para colocar en el mapa a comunidades periféricas y marginadas como Galicia o Asturias, gracias a las concesiones de las autovías. Otra opción hubiera sido machacar a impuestos a todos españoles para financiar los servicios públicos o las inversiones, pero se optó por esta vía, yo creo que con absoluto acierto.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Bernabé Pérez): Gracias, señor Martínez Oblanca.

Para fijar posición, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el señor Meijón Couso.

El señor **MEIJÓN COUSELO**: Muchas gracias, señor presidente.

Hoy bien cabe empezar la intervención con la célebre frase «cómo decíamos ayer» de Fray Luis de León. No voy a referirme a la exposición de motivos de esta iniciativa, pero sí reseñar que su texto propositivo es una copia literal de la transacción a la que habíamos llegado el Grupo Parlamentario Socialista con el Grupo Parlamentario Confederado Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea en la Comisión celebrada el 30 de noviembre de 2016. Aquella votación dio como resultado tres empates sucesivos en las pertinentes votaciones. Y no me referiría a estas tres votaciones si no fuera porque hubo quien —diré el pecado, no el pecador— trasladó a los medios que faltaba el voto de un diputado del Grupo Parlamentario Socialista. Obviamente, nosotros estábamos bien seguros de lo contrario, pero aún así analizamos los videos, las imágenes de la Comisión para así poder aportar a los medios la evidencia gráfica de que todos los diputados socialistas estaban presentes y votaron afirmativamente. Esta fue la foto que remitimos a los medios y que obtuvimos de los videos de esta Cámara, donde se ven las manos levantadas. Eso sí, anunciamos que a nuestro juicio no se habían realizado bien los recuentos, ya que las manos levantadas afirmativamente mostraban un voto afirmativo más que los indicados desde la Mesa. En definitiva, un sorprendente y nada habitual error contable. Antes de continuar, quisiera señalar que me dirigí personalmente al presidente de la Mesa, don Celso Delgado —el podrá corroborarlo—, para decirle que en ningún caso albergábamos duda alguna de su honestidad ni de la del resto de la Mesa, entendiendo que fue un desafortunado error humano, sorprendente sí, pero error humano al fin y al cabo.

Por ello, dado los antecedentes señalados, damos por bien traído de nuevo a esta Comisión el texto transaccionado relativo a la transferencia de la AP-9, aunque sí, ahorraré a sus señorías la repetición de nuestro alegato a favor del mismo. Creo que para ello bastará —lo dijo el señor Delgado— referirnos a la nueva proposición de ley para la transferencia de la AP-9, registrada en el Parlamento de Galicia por todos los grupos parlamentarios, con la firma de todos los diputados y diputadas y que encabeza el propio presidente de la Xunta de Galicia, el señor Núñez Feijóo, algo que aconteció el 18 de enero. Un nuevo texto con el que desde el Parlamento de Galicia se pretende, repito, con el señor Feijóo a la cabeza, que el Gobierno del Estado no pueda abusar de forma torticera de su derecho al veto, como sí ha hecho

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 122

15 de febrero de 2017

Pág. 37

recientemente al impedir que el primer texto remitido por el Parlamento de Galicia pudiera ser debatido. El señor Núñez Feijóo, presidente de la Xunta de Galicia, señala es sus declaraciones, con música de defensa imposible, que ahora con el nuevo texto no se engaña a los ciudadanos y que la posición se clarifica. Con memoria de pez parece olvidarse de que el y su grupo votaron afirmativamente como los demás este texto vetado por el Gobierno. Y no quiero pensar que el lo votara para engañar a la ciudadanía.

Coincido con mi compañero y portavoz en el Parlamento de Galicia, el señor Fernández Leiceaga, en su afirmación de que el Gobierno del Estado decidió un veto político y que con el nuevo texto se trata de evitar la triquiñuela reglamentaria, utilizada por el Gobierno de Rajoy, sobre la influencia de la ley en los presupuestos. Dije antes que esta nueva proposición de ley del Parlamento de Galicia fue registrada y es cierto, aún no ha sido debatida, aún no ha sido votada, pero queremos pensar que esa geometría variable que suele utilizar el señor Núñez Feijóo, según se exprese en gallego en Galicia y en castellano en Madrid, no le hará desdecirse de un texto que el mismo encabeza con su firma. Es obvio que el Grupo Parlamentario Socialista votará a favor de un texto que hemos transaccionado, pero creo que el Grupo Parlamentario Popular debiera votar hoy afirmativamente esta PNL, salvo que la esquizofrenia política alcance cotas de lo inverosímil. Por cierto, señor Delgado, señorías del Grupo Parlamentario Popular, dense cuenta de lo absurdo de su enmienda. El señor Feijóo y el ministro, señor De la Serna, habían acordado que esa comisión bilateral tuviera lugar antes del día 15 de febrero. Hoy es día 15 de febrero y ustedes en su enmienda solicitan que esa reunión tenga lugar en el mes de febrero. Lo que usted está haciendo, señor Delgado, es enmendar dilatando el compromiso ya contraído por los Gobiernos de Rajoy y Feijóo.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Bernabé Pérez): Señor Meijón, debe ir terminando.

El señor **MEIJÓN COUSELO**: Acabo ahora mismo, señor presidente.

Pongan, señorías, las luces largas y sean coherentes con lo firmado y presentado por sus compañeros de partido en el Parlamento de Galicia, voten a favor. ¿O acaso, señorías del Grupo Parlamentario Popular, nos están anticipando ya su negativa a que se debata el nuevo texto firmado por unanimidad en el Parlamento de Galicia?

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Bernabé Pérez): Muchas gracias, señor Meijón.
Tiene la palabra doña Alexandra Fernández.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Muchas gracias, señor presidente.

Como antes expliqué, no aceptamos la enmienda del Grupo Parlamentario Popular. Y pido disculpas al portavoz del Grupo Parlamentario Ciudadanos por no referirme a su enmienda, por la que le doy las gracias, pero nuestra voluntad es la de mantener el texto tal como fue aprobado por unanimidad en el Parlamento gallego y transaccionado después con el Grupo Parlamentario Socialista. Por eso pensamos que no tiene cabida modificar el texto.

Gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Bernabé Pérez): Muchas gracias.

— SOBRE LAS AYUDAS DE SUBSIDIACIÓN DE PRÉSTAMOS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/001002).

El señor **VICEPRESIDENTE** (Bernabé Pérez): Pasamos al punto 7.º del orden del día: proposición no de ley sobre las ayudas de subsidiación de préstamos, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista.

Tiene la palabra doña Mar Rominguera.

La señora **ROMINGUERA SALAZAR**: Muchas gracias, señor presidente.

El Grupo Parlamentario Socialista trae una proposición no de ley con un objetivo claro, que es el de restituir derechos y dar protección a las miles de familias afectadas a consecuencia de la supresión de las ayudas de subsidiación para préstamos protegidos. Han pasado casi cinco años desde que el Gobierno suprimió la subsidiación de préstamos hipotecarios a la vivienda protegida mediante la aprobación del artículo 35 del Real Decreto 20/2012, de 13 de julio. Ello no solo supuso eliminar las ayudas para nuevos adquirentes de este tipo de viviendas, sino también eliminar las que ya estaban en tramitación, tanto las

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 122

15 de febrero de 2017

Pág. 38

nuevas solicitudes pendientes de aprobación como las solicitudes de prórroga de ayudas ya concedidas. Y esto pese a ser un derecho reconocido con anterioridad en los planes estatales de vivienda, conforme a los cuales habían adquirido su vivienda protegida. Esto afectó a cerca de 300.000 familias que habían cumplido las condiciones socioeconómicas reguladas en dichos planes, y que fueron víctimas de una medida antisocial e injusta que las dejó en una completa desprotección por parte del Estado, sin opción a prorrogar las ayudas protegidas, atrapadas en hipotecas, muchas de ellas sobrevaloradas, y teniendo que asumir un sobrecoste en muchos casos de entre 90 y 300 euros más mensuales por sus préstamos. Además sin posibilidad lógicamente de vender o alquilar para salir de esa situación de asfixia económica, dadas las condiciones que —insisto— son propias de este tipo de vivienda, porque los propietarios de vivienda protegida son personas responsables y solidarias. Lo del senador Espinar que vendió su vivienda protegida mofándose del resto de propietarios que no pueden hacer frente desahogadamente al pago de su hipoteca es la lamentable excepción que confirma la regla y que nos avergüenza a todos los aquí presentes, espero. Insistimos en que la supresión de las ayudas a la vivienda protegida no contó con la debida seguridad jurídica hacia los derechos de los afectados. Se paralizaron justificadamente las solicitudes presentadas con anterioridad a la entrada en vigor de ese Real Decreto 20/2012, se establecieron plazos arbitrarios para la formalización de las ayudas ya reconocidas y, sobre todo, no se tuvieron en cuenta principios como el de buena fe o el de confianza legítima. Principios que protegen, como sabemos, a un particular contra las modificaciones imprevisibles de las normas, con lo cual la eliminación de la subsidiación mantiene las obligaciones a la familia y a la vez las desprotege de sus derechos. La situación de crisis económica que podría justificar no otorgar más ayudas por falta de presupuesto no puede legitimar que se prohíba la renovación de la ayuda a quien adoptó una decisión, como es la de pedir un préstamo hipotecario, confiando en que iba a obtener un subsidio para pagar parte de los intereses durante diez años, los cinco que se concedían, cinco de prórroga, y en algunos casos incluso otros cinco años más si se cumplían los requisitos. Entendemos que el perjuicio que esto ha ocasionado a los beneficiarios de estas ayudas no se puede justificar en las ventajas que para la economía general podría conllevar no renovarlas, dada la mínima incidencia que la supresión de estas prórrogas puede tener en la mejora de la economía. Porque frente a esa mínima incidencia nos encontramos con familias que ven como se ha encarecido su préstamo aumentando así su riesgo de vulnerabilidad, sobre todo de aquellas familias cuya situación económica no les va a permitir fácilmente asumir ese incremento de los intereses. Esto no es justificable, pero ni esto ni la evolución de los tipos de interés de la vivienda protegida, porque los tipos aplicables a la vivienda de protección oficial son fijados por el Ministerio de Fomento siguiendo unas tendencias que muchas veces están por encima del mercado libre. Así se está incumpliendo su función social y precisamente la subsidiación iba destinada a ayudar al pago de los intereses de los préstamos protegidos. De manera que los afectados no solo no se quedaron sin la ayuda, sino que además han de pagar más intereses. Pese a esta pérdida de poder adquisitivo. Por tanto, insistimos, es una injusticia. Por eso, señorías, les pedimos ayuda. Pedimos apoyo a esta proposición no de ley que presentamos. Ayuda y apoyo, en definitiva, a esas familias, porque ya no podemos seguir permitiendo ni un minuto más esta situación a la que hemos sometido a quienes en su día —insisto— decidieron, sobre todo, solicitar un préstamo subsidiado para la compra de vivienda protegida. Estas personas calcularon hasta dónde podían endeudarse sobre la base de unas condiciones que posteriormente y de modo arbitrario el Gobierno decidió cambiar. Por eso, por estas familias se hace necesario reestablecer estas ayudas y devolverles, en la medida de lo posible, la garantía, la tranquilidad de que podrán afrontar esos pagos con la ayuda del Gobierno, tal y como se contemplaba en el Plan estatal de vivienda 2009-2012. Gracias, señor presidente.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Bernabé Pérez): Gracias, señora Rominguera.

Para defender sus enmiendas, tiene en primer lugar la palabra, en nombre del Grupo Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, doña Lucía Martín González.

La señora **MARTÍN GONZÁLEZ**: Intervengo muy rápidamente.

Solo quiero comentar que hemos presentado una enmienda de modificación a la PNL que presenta el Grupo Socialista con la intención básicamente de asegurarnos dos cosas. La primera es que efectivamente es necesario que se restituyan unos derechos que han sido vulnerados por el Partido Popular, que una vez más —y ya van no sé cuántas— se dedican a vulnerar derechos. En este caso a más de 300.000 familias que son cifras que nos ha dado la propia plataforma que agrupa a las personas afectadas por esta cuestión. Estamos hablando de personas a las que se les había concedido una ayuda para poder pagar sus hipotecas de vivienda protegida y que el Partido Popular decide suspender de forma unilateral,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 122

15 de febrero de 2017

Pág. 39

arbitraria y con efectos retroactivos. Con el evidente perjuicio que esto supone para estas familias que evidentemente contaban con esos ingresos en el momento de contratar sus hipotecas. Esas ayudas deben ser recuperadas para aquellas personas que se habían acogido al Plan estatal de vivienda que las garantizaba. Por tanto, se deben restituir unos derechos que estaban previamente concedidos en el Plan estatal de vivienda 2009-2012, pero de ninguna manera queremos implementar nuevas ayudas a la subsidiación de préstamos hipotecarios. Eso queda claro en el texto que proponemos en la enmienda. De hecho las agresivas políticas de subsidiación a la compra de vivienda, ya sea esta vivienda protegida o vivienda libre que durante años han impulsado los Gobiernos del Partido Popular y también del PSOE, son las que entre otras cosas nos han hecho llegar a la situación en la que hoy estamos: sin parque público de alquiler y con una situación de vulneración sistemática de derecho a la vivienda como consecuencia de políticas públicas que como esta han favorecido la especulación y han permitido que entidades financieras, constructoras e inmobiliarias amasen beneficios multimillonarios.

En segundo lugar, nuestra enmienda introduce la cuestión de que en el momento que se acabe el régimen legal de protección de esas viviendas, que entendemos que eso depende de cada comunidad autónoma, las administraciones públicas competentes tengan garantizado un derecho de adquisición preferente. Es decir, que antes de poder venderlas en el mercado libre sean las administraciones públicas las que puedan acceder prioritariamente a la compra de esas viviendas a precio de vivienda protegida. Creemos que es una enmienda imprescindible, porque si el Gobierno asumiera algún día el contenido de esta PNL, cosa que por ahora visto lo visto cómo funcionan las cosas aquí dentro veo difícil y no va a pasar, de un lado se devolverían las ayudas que habían sido legalmente concedidas a la gente afectada y de otro aseguraríamos que la vivienda protegida cumpliera su función social, es decir, evitaríamos que esas viviendas pudieran volver automáticamente al mercado libre y daríamos oportunidad a las administraciones públicas para incrementar su parque de viviendas. Hoy en día ese parque de vivienda pública que tanto necesitamos no existe. Muchos ayuntamientos no pueden hacer frente a la demanda de vivienda social ni para realojar a las personas en situación de vulnerabilidad ni para permitir el acceso a la vivienda a precios asequibles. De hecho en algunas ciudades la gente se tiene que ir de sus barrios porque la presión especulativa es insoportable. Estoy hablando de gente que tiene trabajo. No únicamente de personas en situaciones de extrema vulnerabilidad, que también. Todo esto no ha sucedido porque sí o porque en este país la gente tenga escrito en su ADN que lo mejor es comprar y especular con la vivienda. Esto ha sucedido porque durante años —y aún sigue siendo así—, las políticas de vivienda que se han implementado en este país, impulsadas por el Partido Popular y también por el PSOE, han fomentado que la vivienda se considerara básicamente un bien que servía para hacer negocio, para ganar dinero. Pues bien, esto se tiene que acabar. Para acabar con esto son necesarios cambios legislativos diversos que pongan en el centro de las políticas del ministerio garantizar el derecho a la vivienda y en el caso que nos ocupa es lo que busca nuestra enmienda, recuperar esas ayudas y asegurarnos de que en veinte o treinta años no sigamos impulsando políticas especulativas que nos perjudican a una gran mayoría. Está claro que benefician a unos pocos. Por tanto, si el Grupo Socialista acepta nuestra enmienda tiene nuestro voto a favor. Si no lo acepta nos vamos a abstener.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Bernabé Pérez): Muchas gracias, señora Martín.
En defensa de la enmienda del Grupo Popular, doña Ana Zurita.

La señora **ZURITA EXPÓSITO**: Muchas gracias, presidente.

Muy buenas tardes a todos. Nosotros hemos presentado una enmienda a esta PNL del Grupo Socialista, en la que instamos al mantenimiento de las ayudas de subsidiación reconocidas al amparo de todos los planes estatales de vivienda anteriores al vigente. Pero no solo del 2009-2012, como propone el Grupo Socialista, sino de todos los planes anteriores al vigente. Mantener todas las ayudas reconocidas. Me gustaría que entendieran cómo ha sido la actuación del Partido Popular en este asunto que aunque algunos no lo entiendan así, demuestra bastante sensibilidad con el colectivo de perceptores de ayudas de subsidiación de préstamos convenidos. Cuando el Partido Popular llega al Gobierno se encuentra en diciembre de 2011 con 450 millones de euros en ayudas estatales a la vivienda provenientes de ejercicios anteriores y que estaban pendientes de abonar y a ello se le suma también una insuficiencia presupuestaria de 250 millones de euros debidos a la prórroga del presupuesto del 2011 para abordar los compromisos de ayudas estatales a la vivienda en el año 2012. O sea que ya se empieza con un déficit presupuestario de 700 millones de euros. Estos préstamos, como ha apuntado también la portavoz del Grupo Socialista, funcionan en aplicación de los planes estatales y con carácter general. La ayuda de subsidiación de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 122

15 de febrero de 2017

Pág. 40

préstamos se reconoce al adquirente de la vivienda protegida por un plazo de cinco años y se le puede prorrogar por cinco años más, siempre que lo solicite y que obtuviera una resolución favorable de la ayuda de la administración autonómica. **(El señor presidente ocupa la Presidencia)**. Como consecuencia de esta normativa que hace referencia a la proposición del Grupo Socialista, que es el Real Decreto 20/2012 y la Ley 4/2013 de medidas de sensibilización y fomento del alquiler, no se admiten nuevos reconocimientos de subsidiación de ayudas de préstamos hipotecarios. También como consecuencia de esta normativa tampoco se admiten los reconocimientos de prórroga, pero los resueltos con anterioridad a la entrada en vigor de estas disposiciones sí que se admiten. Se admite tanto el reconocimiento inicial como la prórroga. Todos los que estaban reconocidos serán admitidos. Estos derechos se mantienen por todo el plazo reconocido y por el cien por cien de la cantidad reconocida. Esto, hay que decirlo, ha supuesto un gran esfuerzo para el Ministerio de Fomento. Se han seguido abonando todas esas ayudas de subsidiación y se han abonado durante el periodo del Plan vigente, es decir, 2013-2016, 1.354 millones de euros y se les ha resuelto el problema a 232.000 familias. ¿Esto que ha supuesto? Si conocemos la financiación total del Plan estatal de vivienda, que eran unos 2.828 millones de euros, es casi el 50 %. Casi el 50 % del presupuesto estatal del Plan de vivienda ha servido para el reconocimiento de estas ayudas de planes anteriores de los préstamos hipotecarios. Hemos hecho lo que se ha podido. Lo que se ha considerado justo y que podría afectar lo menos posible a los compromisos que se tenían de planes anteriores.

Me gustaría decirle también a la portavoz del Grupo Socialista lo que hizo el Partido Socialista cuando empezó a vislumbrar la crisis con los planes anteriores de vivienda: se suprimieron las ayudas directas a la entrada; se suprimieron las subvenciones estatales para la urbanización del suelo edificable destinado a viviendas protegidas; se redujeron las subvenciones a los promotores de vivienda de nueva construcción para arrendamiento y se redujeron también las subvenciones para la construcción de equipamientos para colectivos especialmente vulnerables. También le digo —y lo saben, porque hemos mantenido conversaciones previas a esta Comisión— que nosotros no nos estamos cerrando en banda a una negativa. De hecho hemos intentado que el problema se resuelva de otra manera, que se garantice que no se merme el poder adquisitivo de los afectados, a los que no se les ha reconocido, pero que fueron posteriores a la aplicación de la ley. Lo que tenemos ahora mismo sobre la mesa es una normativa aprobada y que no tiene carácter retroactivo, así se ha pronunciado el Tribunal Constitucional ante un recurso de inconstitucionalidad que presentaron los diputados del PSOE la pasada legislatura. Si queremos aprobar esto y si modificamos la ley se tendría que disponer de 700 millones de euros para hacer frente a todos estos pagos posteriores al a Ley de 2013. Además le digo que si el Partido Popular ahora mismo no acepta esta propuesta del PSOE es porque se ha hecho un estudio bastante riguroso de la bajada de tipos de interés hipotecarios, que se supone que se sule con creces el dejar de percibir la ayuda. Ahora mismo los beneficiarios del Plan 2009-2012 tienen un tipo de interés de euríbor + 0,29. Con eso intentamos que se puedan suplir, por lo menos en el estudio que se ha hecho, el mantenimiento de las ayudas reconocidas al amparo de todos los planes anteriores. Ahora mismo es lo que podemos ofrecer. Pero si entre todos con posterioridad a esta Comisión, porque vamos a adquirir el compromiso de estudiar el problema, de seguir resolviendo el problema a la gente a la que se le ha suprimido esas ayudas. Si entre todos hacemos un estudio serio y estimamos que esa reducción de los tipos de interés no alcanza para que estas personas puedan restituir su capacidad, su poder adquisitivo, miraremos a ver a nivel presupuestario si se puede disponer de esos 700 millones, si no, tenemos el compromiso de seguir estudiando el problema. Pero en los términos en que viene la proposición no de ley del Grupo Socialista ahora mismo no la podemos aceptar y nos vamos a abstener. **(El señor vicepresidente, De la Encina Ortega, ocupa la Presidencia)**. Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): Muchas gracias, doña Ana Zurita.
Para fijar posición, en nombre del Grupo Mixto, don Isidro Martínez tiene la palabra.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Muchas gracias, señor presidente.

Con el recuerdo hacia las personas que también en Asturias han luchado por estas cuestiones tan importantes, expreso con esta intervención mi apoyo al acuerdo por el que se insta al Gobierno al restablecimiento de las ayudas de subsidiación de préstamos convenidos para la compra de vivienda protegida. En 2012 se aprobaron una serie de medidas para tratar de hacer frente a la calamitosa situación de las cuentas públicas españolas y también para adaptar los Presupuestos Generales del Estado a la reforma del artículo 135 de la Constitución española, reforma que por cierto yo voté en contra y a los mandatos europeos so riesgo de intervención de nuestra economía. Hoy el crecimiento económico de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 122

15 de febrero de 2017

Pág. 41

España permite que podamos hablar de recuperar algunas medidas previas que tienen un marcado carácter social y este tipo de ayudas a las viviendas entran de lleno en esa recuperación que en caso de las viviendas de protección oficial a las que me voy a referir específicamente alcanza a unas 300.000 familias que tienen una coordinadora que trata de hacer ver la necesidad de que en nuestro país se atiendan a los beneficiarios a la vivienda que de golpe vieron como se les suspendía con carácter retroactivo las prórrogas de subsidiación con efectos demoledores sobre las ya de por sí mermadas economías domésticas, por no citar otros factores y circunstancias. La supresión de las prórrogas de subsidiación supuso también la ruptura de una tradición política española por la que se facilitaba el apoyo a la vivienda protegida. Por tanto, el mandato que tiene que salir esta tarde del Congreso recupera también esa tradición y tiene que sumarse a las medidas que el Gobierno, a través del Ministerio de Fomento, ya anunció ante esta misma Comisión, para abordar un Plan de vivienda a partir de 2018. Un plan que recupere el protagonismo especial y la orientación hacia las personas que más lo necesiten. Esta es una materia muy compleja en la que lo primero que tenemos que hacer es responder al mandato constitucional del artículo 47 que señala que todos los españoles tienen derecho a disfrutar de una vivienda digna y adecuada. He visto que hay varias enmiendas. No sé si será posible elaborar un texto transaccional para alcanzar el mejor de los acuerdos, pero en todo caso y como señalé al principio estaré a favor de esta proposición no de ley.

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): Muchas gracias, señor Isidro Martínez. Para fijar posición también en nombre de Ciudadanos, don Miguel Garaulet.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Gracias, señor presidente.

Nosotros desde Ciudadanos nos definimos asimismo como el Partido de la Ciudadanía y eso implica, en primer lugar, trabajar para que los ciudadanos reciban un trato justo y equitativo por parte de las administraciones públicas. De esa forma, solo así ellos podrán comprender y podrán considerar las instituciones como algo propio y sentirse en la obligación moral de cumplir con sus deberes para ella. No se puede considerar justo que una administración se desentienda en un momento dado, por la causa que sea, de los compromisos adquiridos, independientemente de las circunstancias ni del Gobierno que los haya asumido. Por tanto, esta es una injusticia. Como diría mi compañero Fernando Navarro, esto es un hecho y como tal debemos de solucionarlo. La adquisición de la vivienda dentro de un proyecto de vida es un hecho muy relevante y que afecta a la capacidad adquisitiva de las personas, tanto por su modo de vida como en un largo periodo de tiempo en el que la certeza tiene que ser superior a las incertidumbres. En este caso, personas que adquirieron viviendas con un compromiso de subsidiación de intereses por parte de la Administración se vieron privados de ellos en mitad de la crisis económica y de forma inmediata en un mes de julio. Fue una decisión unilateral y potencialmente fuera de la ley, ya que esta potencial ilegalidad se ha visto constatada en las posteriores sentencias judiciales, lo que hizo que la eliminación de la subsidiación de intereses tuviera que limitarse simplemente al Plan de vivienda 2009-2012. Además la defensora del pueblo ha resuelto abrir una investigación formal al Ministerio de Fomento en relación con los elevados tipos de interés que se aplican a los afectados de las VPO. Ya saben ustedes que el tipo de interés IRPH actualmente es superior al interés del mercado y para los afectados del Plan de vivienda 2009-2012 hay un diferencial de 1,25. Ahora nos ha comentado la diputada Zurita que se ha rebajado a un nominal del 0,29. Esperemos que sea así. Por tanto, las reivindicaciones de este colectivo que son unas medidas compensatorias, la vuelta atrás de la supresión retroactiva de la prórroga de subsidiación y unas medidas correctoras de aplicación de intereses que sean justos y no sean injustos y antisociales las vemos lógicas, las vemos de justicia. Por tanto, desde el Grupo Parlamentario de Ciudadanos vamos a votar favorablemente esta propuesta y pedimos que sean restituidos de inmediato a los ciudadanos los derechos de subsidiación de intereses que les fueron otorgados y posteriormente retirados por la ley. He de decir una cosa más, señor presidente, entendemos la enmienda que ha propuesto el Grupo Podemos. Seguiremos trabajando en ello para tener una posición en el futuro que yo desearía que fuera común entre todos los grupos. Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): Muchas gracias. Doña Mar Rominguera para aceptar o no las enmiendas que hemos debatido.

La señora **ROMINGUERA SALAZAR**: No vamos a aceptar la enmienda de Podemos, porque supone aumentar las ayudas, y la del Grupo Popular tampoco, con lo cual no vamos a aceptar ninguna enmienda.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 122

15 de febrero de 2017

Pág. 42

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): En todo caso, hasta las votaciones finales tienen tiempo de acercar posiciones.

— **SOBRE LA CONSTRUCCIÓN DEL TRAMO DE LA A-27 ENTRE VALLS Y MONTBLANC. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE ESQUERRA REPUBLICANA. (Número de expediente 161/001007).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): Entramos en el punto 8, construcción del tramo de la A-27 entre Valls y Montblanc que defiende y presenta el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana, doña Teresa Jordà, tiene la palabra.

La señora **JORDÀ I ROURA**: Muchas gracias, presidente. **(El señor presidente ocupa la Presidencia).**

Intentaré ser rápida entre otras muchas cosas, porque la problemática de esta autovía y las obras paradas y las demandas son ya más que conocidas y aparte los tres portavoces enmendantes son de Tarragona y conocen mejor que yo la problemática y ya les acabarán de ilustrar. La A-27 o la autovía de Tarragona a Lleida, que es conocida por la mayoría como la autovía de la Costa Daurada, es una autovía que una vez finalizada, digo finalizada porque aunque dicen que se han reanudado las obras, pero es cierto que sobre el terreno no pueden apreciarse los trabajos que *a priori* se están ejecutando, va a conectar la AP-7, a la altura de Tarragona, con la AP-2, a la altura de Montblanc. Consta de seis tramos en los cuales solamente están construidos tres. Desde Tarragona a Valls y en el cuarto Valls-Montblanc se encuentra proyectado pero las obras todavía no se han iniciado. El importe de esta adjudicación del tramo Valls-Montblanc asciende a 81 millones de euros. A lo largo de todo el tramo se prevé la construcción de un enlace con la N-240, en Lilla, tres viaductos, dos pasos superiores, dos pasos inferiores, un túnel y el acondicionamiento de la N-240 entre el enlace de Lilla y el existente al sur del término municipal de Montblanc. Inicialmente el trazado es paralelo al de la actual N-240 en sus primeros 700 metros y al de la antigua N-240. En los 1.300 metros siguientes hasta alcanzar el túnel de Lilla. En ese tramo de autovía se requiere la construcción de dos viaductos: uno sobre la rasa de Serralles y otro sobre la rasa de Alborada. Pese a la aprobación del proyecto y al destino de estos 81 millones de euros para la construcción de dicho tramo, las obras, como ya he dicho, se encuentran paradas y además sin calendario de inicio. Esto es evidente que repercute negativamente en varias cosas. En primer lugar, a la accesibilidad de vehículos de mercancías al puerto de Tarragona, un puerto que tiene presupuestados más de 28 millones de euros para el año 2016 —tenía en este caso— y que se está acabando de configurar el nuevo modelo de gestión de cara a la terminal intermodal. Unas cifras importantes que suponen consolidar la tendencia creciente del puerto de Tarragona, como puerto de referencia del Mediterráneo, cosa muy importante, y además para la llegada de mercancías, sobre todo, teniendo presente la proximidad que tiene este puerto y su ubicación con la zona petroquímica y la zona química. Es importantísimo, porque la repercusión que tiene no terminar estas obras, repercuten también en el puerto de Tarragona. Por ende también en la competitividad de este. Todo esto porque se tiene que asumir el sobre coste de gravámenes de la autopista y en carburante para circular por la AP-2 de los vehículos y mercancías y las mercancías peligrosas conocidas internacionalmente como ADR.

Por todo ello, hemos presentado dos puntos para que fueran tomados en consideración en esta Comisión, pero, señor presidente, estamos trabajando con los grupos enmendantes, tanto con el Grupo Popular, con el Grupo Socialista como con el PDC en una posible transacción para concluir las obras, para concluir con la mayor brevedad posible el estudio técnico sobre el paso de mercancías peligrosas en el túnel del Coll de Lilla y que ahí es donde está aún el tema de iniciar las obras del túnel. Gracias, señor presidente.

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

A continuación para defender la enmienda del Grupo Parlamentario Mixto, el diputado don Ferrán Bel tiene la palabra.

El señor **BEL ACCENSI**: Muchas gracias, presidente.

En primer lugar, hay que agradecer la presentación de esta PNL para ver si también desde diferentes ámbitos podemos impulsar la finalización de estas obras. No es el momento, desde el Partido Demócrata, de hacer historia y repasar el tiempo que se ha estado ejecutando esta obra. Seguramente tampoco es el momento de evaluar la falta de planificación y diligencia en el momento de proyectar el túnel del Coll de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 122

15 de febrero de 2017

Pág. 43

Lilla y si ahora cuando ya estamos a punto de empezar el túnel tenemos que evaluar —que lo tendremos que hacer— si es apto tal como está proyectado el transporte de mercancías o de mercancías peligrosas.

Nosotros hemos presentado una enmienda que entendemos que no por parte del grupo proponente, que por supuesto, sino por el grupo que ostenta en estos momentos la responsabilidad del Gobierno tendría fácil aceptación, lo digo porque yo mismo presenté al Gobierno una pregunta por escrito en este ámbito y el Gobierno me contestaba que, tal como también se enmendaba por parte del Partido Popular el pasado 25 de noviembre de 2016 se habían retomado las obras del tramo Valls-Montblanc por la autovía A-27 y se han comenzado los trabajos de obra exterior y está previsto iniciar las obras de excavación del túnel en este año 2017. Nuestra enmienda es que se concrete que va a haber dotación suficiente en los presupuestos del 2017 para iniciar este túnel. Esto es lo que están reivindicando los alcaldes, las corporaciones locales, los empresarios, las cámaras de comercio, el puerto de Tarragona y toda la sociedad civil del camp de Tarragona, que se empiecen las obras del túnel de una vez definitivamente. El Gobierno se compromete mediante esta respuesta escrita. Sería bueno que dejásemos constancia con la aprobación de esta PNL de este compromiso respaldado por las diferentes formaciones políticas que son las que vamos a garantizar, directa o indirectamente, la aprobación de un presupuesto. Por tanto, si hay este compromiso nadie podrá aprobar el presupuesto de 2017 si esto no está reflejado. De hecho la contestación y también una de las enmiendas dice que las obras han comenzado. Les comentaré lo que me comentaba hace pocos días un alcalde de la zona que me dice: habrán comenzado de forma muy discreta e intentando disimular, porque la verdad de hecho no hay mucha actividad. En todo caso, damos el beneficio de la duda y ya han empezado las obras, no lo vamos a discutir. Pero es importante que quede reflejado en el presupuesto del 2017 que va a haber dotación, no para las actuaciones exteriores al túnel, que eso no nos facilita nada, sino para empezar a construir el mencionado túnel. Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Bel.

Para defender la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el diputado don Joan Ruiz.

El señor **RUIZ I CARBONELL**: Graciàs, senyor president.

Para que nos entendamos esta obra básicamente es continuar la autovía A-27 de la que ya se han hecho, aparte de la conexión con el puerto, tres tramos y que ahora en estos momentos acaba al pie de una montaña. De manera que tras 22,5 kilómetros de una magnífica autovía —repito, magnífica— te encuentras con un cuello de botella que sube el Coll de Lilla con kilómetros de curvas peligrosas, con fuertes desniveles. Es verdad que en algunos tramos hay un carril adicional, pero la mayor parte con un solo carril en cada uno de los dos sentidos de la marcha. El nuevo tramo contará con un túnel que permitiría acortar considerablemente tiempo y distancia y aumentar la seguridad en un trayecto que en muchas ocasiones es de tránsito pesado, procedente de la zona industrial de Tarragona y de los polígonos industriales cercanos, que actualmente han de buscar trayectos alternativos por donde pasar para alcanzar el trazado de la autopista, dando rodeos de bastantes kilómetros. Por tanto, se trata de disminuir tiempo y distancia y de aumentar la seguridad en un trayecto que uniría el puerto de Tarragona y las zonas industriales —pero también la potente industria turística, y solo diré algunos sitios, Costa Dorada, Cambrills, Salou, PortAventura— con Lleida y Zaragoza, para desde allí conectar con todo el norte de la península y con el centro y el sur de España.

En estos últimos cinco años, el Grupo Socialista ha presentado enmiendas a los Presupuestos Generales del Estado, sin éxito, puesto que tropezaban con la mayoría absoluta del Grupo Popular, así como numerosas iniciativas y preguntas solicitando siempre saber el estado de la tramitación, pidiendo un calendario de obras, y saber si el proyecto había sido modificado para adaptar el inicial y recoger lo que señala el real decreto que traspone la directiva europea aprobada tras el accidente del túnel del Montblanc. Precisamente, como se puede comprobar, una de las primeras preguntas que registró el Grupo Parlamentario Socialista en esta legislatura, a mediados de julio, nada más constituirse las Cámaras, solicitaba que se concretase más o menos lo que pide esta iniciativa. Hasta que ha habido un nuevo Gobierno el ministerio no ha tenido a bien contestar a nuestra pregunta, y fue justo en los días previos a la Navidad. Nos dijeron que las obras se habían reiniciado el 25 de noviembre, y en un alarde de imaginación y de transparencia, de esos a los que nos tiene acostumbrados el Partido Popular, decían —lo leeré para no equivocarme— exactamente —abro comillas—: «La fecha de finalización de las obras es la prevista en los Presupuestos Generales del Estado». Cierro comillas y punto final. A principios de diciembre, en una reunión en la Subdelegación del Gobierno, se comunicó a los representantes de los

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 122

15 de febrero de 2017

Pág. 44

municipios de Valls y Montblanc, por los que transcurre este nuevo tramo de autovía, que las obras terminarían en 2019. En resumen, que no se hizo público un calendario muy detallado. Es verdad que se dio el plazo de un año para la finalización, que se anunció que las obras se reiniciaban y que se estaba estudiando cómo adaptarse al real decreto que ya he citado. Tras años de falta de información, algo era algo. Espero que solo sea una nueva falta de información por parte del ministerio, pero es que hemos empezado a dudar del anuncio, y les explicaré por qué.

Tras conocer que hoy íbamos a tratar de este nuevo tramo de la autovía A-27, el jueves pasado llamé a mi amigo Juanma, que vive precisamente en Lilla, una pedanía de Montblanc, que es un pueblo cuyas calles están muy cerca de una de las entradas del futuro túnel, y le pedí que me acompañara a las obras. Me dijo que acompañarme sí, pero que ver las obras que según el ministerio habían empezado, no, porque no las hay. De obras no hay nada de nada, y esto lo pude comprobar este domingo sobre el terreno. Según parece, así me lo explicaron los vecinos de Lilla, a finales de noviembre y primeros de diciembre vieron por allí una furgoneta roja y a unos trabajadores, parece ser que topógrafos. Luego no han vuelto a ver a nadie. Por el lado de Valls, en la pedanía de Fontscaldes, por las mismas fechas se vio un camión con algunos operarios que parece que arrancaban hierbas. Eso sí, a un lado y a otro, como pude comprobar, están los carteles que se colocan para anunciar la obra, sus costes, el escudo de la Administración que los lleva a cabo, etcétera. Luego llegaron Navidad, Año Nuevo, Reyes y la cuesta de enero, estamos a mediados de febrero y no ha vuelto a haber ninguna actividad. Eso sí, precisamente este sábado —debe ser casualidad— los medios de comunicación de Tarragona recibieron una nota de prensa de la Subdelegación del Gobierno diciendo que en pocos días se reiniciaban los trabajos, o sea, admitiendo que no se estaba trabajando, y que continuaban estudiando la mejor solución para los problemas que presenta el Coll de Lilla por el paso de vehículos con mercancías peligrosas.

Por todo lo dicho, como no puede ser de otra manera, estamos a favor de esta iniciativa. Hemos presentado una enmienda a la redacción del punto 1, que a nuestro juicio lo precisa un poco mejor, y hemos hecho todo lo posible para llegar a una transacción que deje claro que las obras se iniciarán o reiniciarán, nos da igual la palabra, no vamos a discutir por ello, porque lo que queremos es ver que las obras se empiezan y se llevan a cabo. **(Aplausos).**

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Ruiz.

Para defender la enmienda del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el diputado señor Roca.

El señor **ROCA MAS**: Muchísimas gracias, señor presidente.

Debatimos una PNL de Esquerra sobre la A-27, que es una carretera que sale del puerto de Tarragona y nos une con resto de la península. Llevo ya unos años en política y recuerdo que hace como quince o diecisiete años ya se hablaba de esta carretera y que en algún municipio algún alcalde intentaba aprovechar y decía: Quiero este tramo, quiero el otro. Las peleas hacían que los habitantes del propio territorio vinieran al ministerio a pedir cambios de trazado. Estoy hablando de hace tiempo y ya han pasado unos cuantos ministros de Fomento. No es una historia nueva. El siguiente recuerdo que tengo —es una carretera importante que nos comunica con el *hinterland* del puerto de Tarragona, porque todos sabemos que Cataluña vende más a Aragón que a Alemania— es que en 2011, cuando se produjo un cambio en el Gobierno de España, las obras estaban paradas *sine die* porque se habían hecho muchas cosas mal; es decir, sabíamos que no íbamos a tener esa carretera.

Nuestro compromiso electoral, sabiendo que venían tiempos de restricciones presupuestarias, que había muchos agujeros que tapar, que había muchas facturas que pagar, era que había que priorizar y sabíamos que esta era una carretera prioritaria. Así nos comprometimos en las elecciones de hace cinco años, así nos comprometimos en las de hace un año y así nos comprometimos en las de hace seis meses. ¿Qué ha pasado en estos cuatro años de restricciones presupuestarias severas? Se han hecho, tal y como nos comprometimos, tres de cuatro tramos, 22 kilómetros, un gasto de unos 170 millones de euros, y se está haciendo el cuarto tramo que comunica la capital de la comarca del Alt Camp-Valls con Montblanc, que ha de superar un tramo de carretera muy complicado y que ralentiza mucho la marcha y perjudica mucho a los usuarios —yo entre ellos— de esa carretera. Ese fue nuestro compromiso electoral y ese es el cumplimiento del Gobierno. Evidentemente, queda mucho por hacer, porque son carreteras complicadas y el cuarto tramo seguramente será el más complejo. De todas formas, todos sabemos lo que pasa con los Gobiernos cuando hay que hacer túneles en montañas y obras complejas.

Hemos presentado una enmienda a esta PNL, porque carecía de cierto rigor, en la que se solicita que se sigan las obras. En el mes de noviembre el ministro ya anunció que se reiniciaban las obras, pero luego

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 122

15 de febrero de 2017

Pág. 45

ha venido un periodo vacacional. Ya sabemos todos que los diputados de la provincia siempre queremos que las obras vayan más rápidas. Otro tema que nos preocupa, y que reflejamos en la enmienda, es saber qué nos dicen los técnicos del túnel y del paso de mercancías peligrosas, porque el sector así nos lo reclama.

Si la crítica es que vamos despacito, seguramente, porque todas las cosas de palacio van despacio y habrá razones para ello. A todos nos hubiera gustado tener los cuatro tramos acabados hace dos años. También es verdad que la lentitud o la velocidad se mide con los de al lado, y aquí habría que ver qué otras carreteras han hecho en la provincia otros Gobiernos, porque a lo mejor a alguno le subían los colores. ¿Es una actuación discreta? Creo que en España deberíamos aprender de aquella etapa en la que las obras costaban menos que el cartel que las anunciaba. Esa es una política que debemos abandonar. Seguramente este Gobierno no se gasta mucho dinero en propaganda, pero las obras se están haciendo.

Por último, quiero dar las gracias por el tono de los que me han precedido y por esa pasión que han demostrado por los presupuestos. Me estoy preguntando a ver si vamos a tener un apoyo mayoritario a los presupuestos, que por supuesto será bienvenido, sobre los que estamos dispuestos a dialogar.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Roca.

Para fijar la posición del Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra el señor Navarro.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Gracias, señor presidente.

Por no repetir mucho todo lo que ya se ha dicho, comentaré que la A-27 es una autovía que conectará la AP-7 a la altura de Tarragona con la AP-2 a la altura de Montblanc, que está construida en sus tres primeros tramos y que ahí acaba la cosa. A partir de ahí, hay dos maneras de hacer el recorrido Valls-Montblanc: uno, es el de la N-240, que son 15 kilómetros a través de Fontcalda y Lilla; otro, el de la C-14, a su vez con dos posibilidades de conexión, la T-742, de 18 kilómetros, por Picamoixons, o 27 kilómetros de 37 por Alcover, La Riba y Vilaverd. Cualquiera de estos dos corredores conectaría la A-27, los tres tramos ya ejecutados, con la AP-2.

Por ser un poco exhaustivo, diré que estos tramos no es que estén saturados, ya que la IMD de la N-240 son 2.600 vehículos al día, que no es que sea mucho, y la otra tiene 14.500. Si bien es cierto que no están saturadas, son unas carreteras con un alto índice de siniestralidad, entre otras cosas, por el tráfico de pesados que tiene. También se ha dicho lo que cuesta esto, que son 81 millones de euros, que si se divide entre los 15 kilómetros resulta que son 5,5 millones de euros por kilómetro. Es una obra costosa, entre otras cosas, porque requiere grandes infraestructuras, un túnel y viaductos. Si bien estos corredores no están saturados, no hay una vía alternativa de alta capacidad, por lo que, dado que la conexión de Tarragona con Montblanc es de vital importancia y que se han acumulado muchísimos retrasos, el Grupo Parlamentario Ciudadanos piensa votar a favor de esta iniciativa.

Hemos sido exhaustivos en el detalle de intensidades, medias diarias, etcétera, porque, como en todo, intentamos abordarlo procurando trasladar la evidencia científica y técnica al problema de las infraestructuras; intentando, como siempre, alejar los sesgos regionales y políticos.

Apoyaremos esta proposición no de ley.

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

Por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, tiene la palabra don Felix Alonso.

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: Gracias, señor presidente.

Las señorías que me han precedido ya han explicado lo que es la A-27, la importancia que tiene y no voy a insistir en el tema, porque comparto lo que han dicho. Pero sí hay una cosa que nos preocupa mucho, sobre todo a los miembros de la Comisión de Fomento del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, y es que nos parece que está muy mal asesorado el ministro De la Serna, en el sentido de que hoy hemos podido comprobar el problema que ha tenido con el real decreto-ley de la estiba, pero también con esto de la A-27, porque el día 22 de noviembre aparece una nota de prensa del ministerio —la tengo aquí perfectamente guardada. Ir a la sala de prensa del ministerio es acudir a la fuente— en la que dice: De la Serna anuncia que este mes se retomarán las obras del tramo de la A-27 entre Valls y Montblanc. El subtítulo dice: Contarán con dotación presupuestaria suficiente para garantizar la continuidad de los trabajos hasta su finalización y puesta en servicio. Perfecto,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 122

15 de febrero de 2017

Pág. 46

no ha ningún problema. Pero es que días después —estamos hablando del día 22 y pasamos al día 28— nos encontramos con que *La Vanguardia* saca una nota en la que habla de que el subdelegado del Gobierno ha reunido a las autoridades, que en este caso son diferentes alcaldes del territorio, para decirles lo que en cierta forma ya sabíamos, que las obras están paradas desde el año 2010 por falta de presupuesto, que tienen un grado de ejecución del 15 % y que en estos momentos se están haciendo los estudios técnicos correspondientes para saber cuál es la mejor solución para resolver los problemas geotécnicos del Coll de Lilla. Por este motivo, lo que queda de este año —estamos hablando de 2017— se hará en unidades de obra exterior y no será hasta entrado el año 2017 cuando se proceda a la excavación del túnel. Los estudios técnicos también determinarán bajo qué condiciones podrán pasar por el túnel las mercancías peligrosas. Por tanto, el día 22 le hacen decir una cosa al ministro y el día 28 le rectifican desde la Subdelegación del Gobierno porque dicen que efectivamente no se harán hasta avanzado el año 2017. No pasa nada, porque lo que queremos es que esa autovía llegue a su destino, que es su enlace con la AP-2. Aquí creo que todos los grupos y todos los diputados y diputadas del territorio estamos absolutamente de acuerdo.

En estos momentos —lo he repetido muchas veces, pero también las otras señorías de Tarragona— estamos muy preocupados por las infraestructuras de toda la provincia de Tarragona. Y también nos preocupa que la supuesta operación diálogo, que algunos llaman maquillaje, tenga el mismo recorrido que tiene la A-27. Por tanto, exigimos al Gobierno que se ponga las pilas, que trabaje y que se asesore bien.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Alonso.
Señora Jordá, ¿acepta las enmiendas?

La señora **JORDÀ I ROURA**: Estamos en ello.

El señor **PRESIDENTE**: De acuerdo.

— SOBRE LA NECESIDAD DE DEPURAR LAS RESPONSABILIDADES POLÍTICAS OPORTUNAS POR EL RESCATE DE LAS CONCESIONES DE LAS AUTOPISTAS DE PEAJE QUEBRADAS Y DE IMPULSAR REFORMAS PARA EVITAR QUE ESTAS SITUACIONES SE REPITAN EN UN FUTURO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CIUDADANOS. (Número de expediente 161/001095).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente proposición no de ley, sobre la necesidad de depurar las responsabilidades políticas oportunas por el rescate de las concesiones de las autopistas de peaje quebradas y de impulsar reformas para evitar que estas situaciones se repitan en un futuro, presentada por el Grupo Parlamentario Ciudadanos.

Para su defensa, tiene la palabra don Fernando Navarro.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Muchas gracias.

Hace poco más de diez años se pusieron en servicio las radiales de acceso a Madrid. Ahora, transcurridos diez años, las concesionarias han quebrado o están en riesgo de liquidación. La situación es ejemplar, es paradigmática, porque pone de manifiesto todos los errores cometidos en la planificación de infraestructuras, en este caso de vías de alta capacidad, tanto por los Gobiernos del PP como por los del PSOE, que ahora tendremos que soportar todos los contribuyentes.

Las causas técnicas de la quiebra serían unos tráficos mucho más bajos de lo previsto, con reducciones entre el 30 y el 45 % de lo estimado inicialmente, y una expropiaciones mucho más costosas de lo que se pensaba al principio. Insisto en que desde el punto de vista técnico estas radiales no tenían mucho sentido. Han tenido que competir con otras vías de acceso libre que cubrían las mismas rutas. Por ejemplo, la R-3 y la R-5 son ahora mismo vías fantasmas, porque cuentan con la A-5 y la A-3 que hacen prácticamente recorridos similares y que no están ni mucho menos saturadas. El trazado también es dudoso. Hay vías con verdaderos cuellos de botella, por ejemplo, la R-5 y su conexión con la A-5. De manera sistemática, ante la posibilidad de elegir una autovía libre y una radial, obviamente los conductores se van por la autovía libre. Estas autopistas no eran necesarias, como más de una década después ha puesto de manifiesto el uso reducido que se hace de ellas, y por eso las concesiones están en quiebra. La construcción y el planeamiento de estas autopistas fueron una irresponsabilidad.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 122

15 de febrero de 2017

Pág. 47

Pero aquí viene la segunda parte que nos interesa recalcar, que es la legislativa. Ante esta situación, las empresas concesionarias se han limitado a presentar concurso de acreedores y la legislación las ampara por una doble vía: la rentabilidad patrimonial que la Administración debe asumir, y la valoración de las concesiones que está establecida en la ley; valoración que no está hecha sobre el precio de mercado de las concesiones —que en este caso sería casi igual a cero en algunos de los casos—, sino sobre el lucro cesante que el proyecto inicial ofrecía. A esto hay que sumarle, por supuesto, el inadecuado reparto de riesgos entre la Administración y la concesionaria. De hecho, la Administración asumía riesgos que debería haber asumido el empresario, concretamente el riesgo de operación. Este sistema legal hace desaparecer virtualmente el riesgo y ventura del empresario y produce un fenómeno de socialización de pérdidas y privatización de ganancias. ¿Ven ustedes el mecanismo perverso? Al final, una confluencia de politización y mala legislación, provoca que se financien proyectos absurdos, porque las entidades de crédito saben que les pongan lo que les pongan delante al final respondemos todos los ciudadanos. Insisto en que los bancos financiarán los proyectos más disparatados, como si queremos traer el mar a Madrid, porque saben que todos lo pagaremos. A todo esto se unen los tradicionales problemas de falta de transparencia. Todavía en febrero de 2015 la ministra Ana Pastor nos decía que esto nos iba a costar a los contribuyentes cero euros.

Con esta PNL queremos poner de manifiesto lo que nos preocupa, lo que repetimos en todas las iniciativas que presentamos, en todas las que contestamos, que es alejar la decisión política de la decisión de infraestructuras. Pero en este caso concreto queremos incidir en la otra pata del mecanismo perverso que denunciábamos, que es la legislación. Precisamente mañana se debate la enmienda a la totalidad del proyecto de ley de contratos del sector público. Tenemos una oportunidad para mejorarlo, para sentar las bases de un mercado de la contratación del sector público que realmente funcione con criterios de competencia y eficiencia. Nuestra PNL va dirigida a esto. Lo que pretendemos es que se depuren estas responsabilidades políticas que finalmente han quedado en el aire por unas obras imprudentes que tendremos que pagar todos nosotros. Concretamente pedimos que se haga un informe en el que se detalle el coste total que va a tener para la Administración, es decir, para nosotros, el rescate de las concesiones; qué alternativas se han considerado; qué plazos hay, etcétera. Esto, por un lado. Por otro lado, que se promueva la reforma de la legislación; que entremos en la valoración de las concesiones; que entremos en el reparto de los riesgos entre concesionario y Administración; que entremos en todo lo que nos va a afectar; que en el mercado de la contratación pública florezca la competencia y la eficiencia. También, una vez más, por supuesto, conseguir que funcione una oficina nacional de evaluación verdaderamente independiente que evalúe los proyectos de inversión, porque esto nos evitará que en el futuro tengamos que volver a hablar de unas radiales, de un Castor, de aeropuertos sin aviones o de puertos sin barcos.

Muchas gracias.

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

Quiero hacer una observación. Llevamos cuatro horas de sesión —no estoy apremiando con el tiempo— y como empezamos a cansarnos hablamos más de la cuenta, dificultando que el orador hable con comodidad y que los demás escuchemos. Si no podemos impedir la conversación, a ver si podemos bajar el tono.

Pasamos, a continuación, a la defensa de las enmiendas presentadas a esta iniciativa. En primer lugar, por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra doña Carlota Merchán.

La señora **MERCHÁN MESÓN**: Gracias, señor presidente.

Señorías, el Grupo Parlamentario Ciudadanos trae hoy a esta Comisión una proposición no de ley cuyo contenido o motivación desafortunadamente ya aventuró mi grupo parlamentario. Digo desafortunadamente, porque la quiebra de las autopistas de peaje es la crónica de una muerte anunciada. La historia de estas vías es la de un modelo de política urbanística y de infraestructuras que no debe volver a este país. En el caso de la Comunidad de Madrid lo conocemos muy bien, porque es una política de falso coste cero que tanto nos está costando a los madrileños y al conjunto de los españoles. Es un modelo caracterizado por su judicialización, porque, aunque por motivos diferentes, la práctica totalidad de los grandes proyectos de infraestructuras de la Comunidad de Madrid han pasado por los juzgados, y las radiales y autopistas de peaje no han sido una excepción. Estas autopistas de peaje se diseñaron mal, se planificaron mal, se calculó mal el tráfico que absorberían, se calculó mal el coste de las expropiaciones y el rendimiento del negocio. Todo se hizo mal, y prueba de ello es el punto en el que nos encontramos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 122

15 de febrero de 2017

Pág. 48

hoy. Se sobredimensionó la proyección del tráfico que tendrían estas vías, de tal modo que en casos como el de la R-2 el tráfico real llegó a ser casi un 85 % inferior al previsto. Faltó prudencia en la valoración de las ofertas económicas y sobró prisa en la adjudicación, optando por la oferta que presentó menor coste inicial, que no coste total del proyecto, como quedó patente. Se calcularon mal los costes de las expropiaciones, lo que se tradujo en que pasaran de los 387 millones de euros previstos a 2.217 millones, gracias a la Ley del Suelo de 1988, que poco menos que venía a proclamar que todo el suelo era urbanizable.

A pesar de los recursos interpuestos tanto por las empresas como por Gobiernos posteriores, las sentencias fueron rotundas y hubo que pagar. En definitiva, fue un despropósito tras otro. Ahora estamos a la espera de saber cuánto nos va a costar el rescate de unas autopistas que, a tenor de la realidad, no debieron haberse construido. No sabemos si costará 4.600 millones, como dice el Gobierno, 5.500 millones, como dice Seopan, o si será cero, como dijo en varias ocasiones la anterior ministra de Fomento, doña Ana Pastor. El Grupo Socialista comparte la necesidad de que los españoles conozcamos cuánto nos va a costar el rescate y cómo piensa gestionar esta situación el Gobierno.

Estamos de acuerdo con que, efectivamente, la legislación en materia de responsabilidad patrimonial del Estado precisa ser revisada, en aras de buscar el equilibrio en la asunción de riesgos entre el sector privado y el sector público en cuanto a concesiones se refiere. En definitiva, hay que poner los medios para que no se repitan situaciones como la que debatimos hoy.

Sin embargo, tenemos algunas diferencias respecto a los puntos 2 y 4 que hemos plasmado en las correspondientes enmiendas. Por lo que se refiere al punto 2, el grupo proponente solicita que se encargue con carácter urgente una auditoría externa. Nosotros consideramos que es a la Administración a la que le corresponde vigilar y contratar el cumplimiento de las obligaciones del concesionario. Aunque legalmente es posible realizar una auditoría externa, dudamos del alcance y eficacia de la misma. Somos partidarios de que esta auditoría la realice la propia Administración en vez de externalizar y aumentar el coste de un fracaso tan evidente como el de la concesión. La garantía de la independencia en el ejercicio de la función pública está salvaguardada por la profesionalidad de sus empleados públicos, que estamos seguros de que el Grupo Parlamentario Ciudadanos no pone en duda.

Respecto al punto 4, el grupo proponente reitera su petición de una oficina nacional de evaluación, como ha venido repitiendo durante toda la Comisión. Nosotros creemos que esta oficina forma parte del acuerdo que tienen ustedes con el Partido Popular, por lo que entenderán que es su compromiso y no el nuestro. No compartimos el planteamiento que hacen de desvincular la política de la planificación. Señorías, la planificación de las políticas públicas es precisamente eso, política. Por eso nuestra enmienda lo que solicita es que se aborde de forma inmediata un plan de evaluación y promoción de infraestructuras, que entendemos que se ajusta mejor a las necesidades que venimos detectando y que puede dar respuesta a los problemas que hoy nos ocupan.

Gracias.

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

Para la defensa de la enmienda del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Barrachina.

El señor **BARRACHINA ROS**: Muchas gracias, señor presidente.

El Grupo Popular ha enmendado este texto, porque lo cierto es que hay dos formas de hacer carreteras en España: o bien las abona directamente el Estado, o bien las hacen empresas privadas y el Estado asume la responsabilidad patrimonial de la Administración, como se hace en el resto de naciones europeas y como se viene haciendo desde el año 1972 con las primeras autopistas. La normativa ha sido la misma, una única, hasta que recientemente, hace dos años, el Gobierno del Partido Popular la modificó para trasladar el riesgo de demanda a los concesionarios.

El coste que existe, motivo por el cual no podemos votar favorablemente la propuesta, no es caprichoso, sino que son sentencias de los tribunales —en los juzgados de lo mercantil está la valoración de la que el ministerio no dispone—, porque cada una de las concesionarias que ha ido cayendo en situación de quiebra tiene un coste. Por ello, nos resulta enormemente llamativo que un partido como Ciudadanos diga que estamos socializando las pérdidas y privatizando los beneficios. ¿Qué beneficios? Por sentencia, son empresas quebradas. De los 5.500 millones de euros que costaron esas autopistas, que forman parte de la red de carreteras del Estado, hasta el día de hoy el Estado ha pagado cero euros; es decir, no ha pagado nada. Pagará en función de las resoluciones. Recientemente hubo una. En plenas navidades se resolvió un contrato con ACS, que pedía 500 millones y el Gobierno de España pagó cero. Hasta el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 122

15 de febrero de 2017

Pág. 49

momento hemos pagado cero euros, y nuestra aspiración es recuperar para todos los españoles ese patrimonio y cumplir los contratos.

Desde que salieron las concesiones hasta hoy, fundamentalmente han sucedido dos cosas: la primera, que efectivamente los 400 millones de las expropiaciones se convirtieron en 2.000. Ya hay una reforma para cambiar los jurados provinciales de expropiación y dotarlos de una mayor cualificación económica a la hora de hacer esas valoraciones, que me imagino que se responsabilizará y se culpará de las decisiones del jurado provincial de expropiación a Rajoy. La segunda, que aquellas previsiones que hicieron consultoras especializadas del tráfico no contemplaban que en España iba a gobernar el Partido Socialista, que 3.700.000 españoles se iban a ir al paro y que 300.000 empresas iban a cerrar sus puertas. Lo llamativo, lo raro es que todavía haya empresas concesionarias de autopistas que no sean parte de las 300.000 empresas que cerraron. En consecuencia, tanto para las que adjudicó Rodríguez Zapatero antes de marcharse como para las que se hicieron en la etapa de González, con la misma normativa durante cuarenta y cinco años en España, también habría que cumplir el contrato de concesión y aplicar esa responsabilidad patrimonial de la Administración. Es cierto ese desplome en la demanda, es decir, la demanda iba creciendo en la etapa de Gobierno Popular entre un 5 % y un 10 %, como hoy estaría creciendo si no hubiese ese valle, ese desplome, esa ruina nacional que se produjo no solamente en el sector de las autopistas. Es decir, los 3.700.000 despidos produjeron un exceso de oferta. ¿Qué quiere decir un exceso de oferta? Pues que se quedaron cientos de miles de viviendas vacías, que hubo que cerrar 2.300 organismos públicos y miles de oficinas bancarias porque España tenía un exceso de oferta por el desplome de demanda al que la izquierda nos abocó con los 3.700.000 parados. Por lo tanto, naturalmente esa caída de un 78 % en algunas autopistas, de media un 48 %, implicó la quiebra. No es un negocio ni el chollo, no, están quebradas. Lo ha dicho un juez, si el juez no lo hubiera dicho, naturalmente España no tendría que hacer frente a la responsabilidad patrimonial de la Administración. Para eso hemos hecho tres cosas: cambiar la ley de jurados, en 2015 creamos la oficina de evaluación que valora cada una de las concesiones y, además, lo que hemos hecho es trasladar, que no quiere decir que sea el gran chollo; porque si no hay responsabilidad patrimonial de la Administración no se construye ninguna autopista ni en España ni en el resto del mundo. No hay nadie que ponga 5.500 millones de euros para construir patrimonio del Estado que no pida un aval o garantía. Por tanto, esa modificación tuvo lugar en 2015.

Como veo sonrisas y antes he escuchado que algún portavoz me nombraba por citar datos positivos, voy a dar otro dato positivo: en España hay 166.000 kilómetros de carretera, 2.500 kilómetros de autopistas, más baratas que la media europea y un 75 % más baratas que lo que la Generalidad de Cataluña obliga a pagar allí a los ciudadanos. España no tiene un problema de cantidad de kilómetros de carretera ni de kilómetros de AVE ni en el número de puertos o aeropuertos, España tiene un problema de mantenimiento de una dotación pública enorme. Solo hay que consultar Eurostat y ver que España —esto debe ser doloroso para algunos— es el país de los veintiocho de la Unión donde más han crecido en los últimos diez años los kilómetros de autovía, es decir, gratis total. Por tanto, disfrutamos de una infraestructura pública enorme, la que los españoles se merecen y los 75 millones de visitantes reclaman, solo que después hay mantenerla. Algunos durante su período de Gobierno de ocho años simplemente tomaron tres decisiones, a cual de ellas mejor; una para prestar a estas concesionarias 483 millones de euros en préstamos participativos del Gobierno de Rodríguez Zapatero, que le dijeron: con este nivel de demanda aquí caemos todas. Y luego una segunda decisión brillante, unas cuentas de compensación de otros 80 millones de euros. Lo digo por aquellos que luego hablan de socializar los beneficios. Son las mismas autopistas y concesionarias que había cuando en los años 2010 y 2011 se tomaron dos decisiones: alargar los períodos de la concesión y elevar los peajes. Digo yo que esas serán las empresas privadas que obtienen privados beneficios, pero cuando gobiernan unos son muy buenos y cuando gobiernan otros quieren beneficiar a los amigos.

Muchas gracias, señor presidente. **(Aplausos).**

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

Señor Martínez Oblanca, ¿desea fijar posición en nombre del Grupo Parlamentario Mixto? Tiene la palabra.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Muchas gracias, señor presidente.

Tengo para mí que los autores de esta iniciativa y los que afirman que esto es la crónica de una muerte anunciada son los que suelen hacer las quinielas los lunes y acertar el pleno al quince; o sea, profetas *a posteriori*, porque cuando se licitaron las autopistas a las que hace referencia esta PNL, nadie discutía

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 122

15 de febrero de 2017

Pág. 50

su validez, tampoco su necesidad, dada la situación de los tráficos en el entorno de Madrid y su creciente evolución. Si se puso en cuestión el sistema de contratación, eso es una discusión constante, la discrepancia sobre si se construye como una inversión pública o como una concesión, pero no se cuestionó jamás la oportunidad de construir las radiales. Entre los años 2000-2004, recuérdense sus señorías, España iba bien, crecíamos económicamente, se generaban puestos de trabajo por millones, y se construían infraestructuras dignas del siglo XXI. Infraestructuras innecesarias, nadie podía prever, nadie, la brutal crisis económica que más allá de 2004, con el señor Rodríguez Zapatero al frente del Gobierno, nos alcanzó de lleno y que hasta pasado el año 2008 fue negada por el propio presidente, incluso contra el criterio de su propio vicepresidente económico. Es decir, se falseó que en España estábamos inmersos en una crisis brutal, de la que indudablemente se deriva el fiasco de estas infraestructuras viarias. Por lo tanto, repito, cuando se gestaron las radiales nadie las discutía porque nadie preveía la crisis. Es cierto, evidentemente, que los flujos de vehículos, los tráficos, son mucho menores de los previstos, pero es conveniente recordar el escenario económico del año 2000, cuando no había ni el más remoto indicio de la crisis de 2008. Señorías, en cada época se promueven acciones políticas con los datos disponibles y previsibles en ese preciso momento.

Se ha hecho referencia al incremento de los precios de las expropiaciones, pero esto no es producto de una mala planificación de infraestructuras, sino de un sorprendente e imprevisible nuevo criterio de los tribunales que pasaron a decir que el precio de expropiación de los terrenos catalogados como rústicos para vías que servían a ciudades era el de suelo urbano. Es decir, que la responsabilidad por este criterio tan copernicano habría que exigírsela a los tribunales porque para la Administración era imposible prever semejante y novedoso criterio jurisprudencial y tan difícil de entender objetivamente, o sea, que el suelo rústico debía pagarse a precio de suelo urbano.

Que en el año 2000 las radiales se veían como algo razonable y viable lo acreditan varios hechos: el primero, las entidades financieras arriesgaron su dinero, financiaron a las concesionarias y, además, en condiciones de mercado. Segundo hecho, el Estado obligó a las concesionarias de las radiales a hacer a su costa los tramos correspondientes de la M-50 libres de peaje, con cargo a la concesión radial, y que fue aceptado por las concesionarias al presentarse a concurso con tal condición.

Respecto al texto de la proposición, no tendría nada que objetar al punto número uno en el que se solicita un informe, pero rechazo el resto de los puntos porque lo de descubrir la pólvora no es serio en un Parlamento serio. Las concesionarias ya se auditan, al igual que sus financiadores, y lo hacen además con auditores externos e independientes. El Estado también audita año tras año a las concesionarias a través de las respectivas delegaciones del Gobierno en las sociedades concesionales de autopistas. Lo que ustedes solicitan está todo en la legislación vigente, en la Ley de Contratos del Sector Público, en leyes que se están tramitando y también en diferentes directivas. El Grupo Parlamentario Ciudadanos y el resto de grupos parlamentarios tenemos la posibilidad de plantear enmiendas a los correspondientes textos legislativos. Si el modelo es mejorable es ahí donde hay que plantearlo, en el trámite parlamentario de las Cortes Generales y no por este procedimiento ante esta Comisión de Fomento. Reitero, por tanto, señor presidente, mi rechazo a esta proposición.

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), tiene la palabra el señor Barandiaran.

El señor **BARANDIARAN BENITO**: Gracias.

Hay varios aspectos con los que no estoy de acuerdo no tanto de la proposición como de lo que se ha comentado en este debate. Primero, no es que las cosas se hicieran mal, creo que se hicieron bien, aquí hay alguien que se ha llevado mucho dinero. Punto primero, de esto alguien se ha llevado bastante dinero. Segundo, el señor Martínez Oblanca lo acaba de recordar y creo que tiene razón, esto es un problema de perspectiva; como decía el señor Barrachina, de saber cuáles son los costes de la carretera, de las infraestructuras, de los servicios y, efectivamente, del mantenimiento. Al final lo que más cuesta pagar de todas las infraestructuras no es la construcción sino el mantenimiento. Y mi pregunta es si el mantenimiento es el coste del futuro respecto al cual debemos tener una incógnita, cómo nos metemos en una política de gasto en infraestructuras sabiendo que también tenemos un gasto social muy elevado y no lo vamos a poder pagar. ¿Por qué nos metemos en un modelo en el que la concesión es el sistema y la gratuidad en el uso es la compensación? Y tercero, las Diputaciones Forales de Guipúzcoa, Vizcaya, Álava y Navarra, que son titulares de la competencia en carreteras, han optado por un modelo determinado precisamente

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 122

15 de febrero de 2017

Pág. 51

de sostenimiento del presupuesto sobre la base de la compensación por el uso, gracias al cual pueden mantener esas carreteras, las construyen y mantienen los usuarios. Y eso, efectivamente, permite evitar errores como este, errores graves que deben dar lugar a este tipo de responsabilidades.

Entendemos la filosofía de esta iniciativa, aunque no tanto en el punto cuatro que propone conseguir una oficina nacional de evaluación que, como siempre, pretende ser una injerencia en un ámbito competencial que no es completamente del Estado sino que está repartido, pero al fin y al cabo de lo que se trata es de que se han hecho mal las cosas, mal para unos y bien para otros. Seguramente es producto de una perspectiva equivocada, puesto que el mantenimiento de los servicios y de las infraestructuras es el coste que debemos tener en cuenta. Y por último, en ese dibujo permítanos reivindicar nuevamente que nos respeten nuestras competencias y que no se caiga en el error de pretender imponer oficinas nacionales allí donde estamos controlando bien estas cosas.

Muchas gracias.

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

Es el turno del Grupo Parlamentario Confederal Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, tiene la palabra el diputado don Sergio Pascual.

El señor **PASCUAL PEÑA**: Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, recordemos que la pasada semana estuvo aquí el señor Niño, secretario general de Infraestructuras, y no tuve la fortuna de conseguir que me respondiera a dos preguntas bastante sencillas. Una era el monto de la cantidad que tendríamos que pagar entre todos y todas en concepto de responsabilidades patrimoniales de la Administración, cosa que me sorprende enormemente porque ya no estamos hablando de falta de transparencia, sino de ocultación de una información. No me cabe duda de que el Ministerio tendrá algún tipo de cálculo sobre esta cantidad. Y la segunda sobre las responsabilidades que podrían haber concurrido en este caso concreto, a lo que me respondió: no hay comentarios. No creo que vayamos a conseguir mucho más a partir de aquí.

En cualquier caso, creo que hay que poner encima de la mesa algunas cosas; por un lado, respecto a la defensa ímproba del señor Barrachina de las responsabilidades patrimoniales de la Administración, yo le diría que podrían aplicar el mismo concepto a otros emprendedores con menores recursos que las constructoras de este país, porque si se respaldara tanto como se respalda a esas constructoras cuando construyen aeropuertos sin aviones o AVE sin viajeros, probablemente tendríamos más emprendimiento y no tantos sobrecostes. En segundo lugar, alguna responsabilidad tendrá su Gobierno cuando no es un caso, no es el caso de las radiales, estamos hablando de aeropuertos sin aviones, de la red ferroviaria de alta velocidad con menos usuarios por kilómetro del mundo, estamos hablando, como en este caso, de carreteras que acaban teniendo que ser rescatadas. Algún tipo de responsabilidad tendrá la Administración, máxime —y permítame decir aquí que para los ciudadanos y en particular para este grupo huele a chamusquina— cuando el director general de carreteras de la época, el que diseñó las radiales, es ahora el presidente de la Confederación nacional de constructoras españolas que valora en 5.500 millones de euros el rescate de esas radiales que el mismo diseñó. Es algo que cuando menos huele a chamusquina.

En ese sentido, junto con la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista, que el Grupo Parlamentario Ciudadanos anunciaba que es posible que acepten, apoyaremos esta proposición no de ley con muchas esperanzas de que podamos poner en claro de una vez lo que ha sucedido con estas radiales. Tengo que decirles también que hacer aproximadamente un mes presentamos una solicitud para constituir una Comisión de investigación en materia de sobrecostes en este Congreso de los Diputados, y espero que los grupos que ahora se animan a apoyar esta proposición no de ley, también se animen a apoyar esa Comisión de investigación.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

No está el señor Navarro para posicionarse sobre las enmiendas. Tiene la palabra el señor Garulet.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Señor presidente, como han comentado los compañeros, estamos viendo la posibilidad de hacer una enmienda transaccional.

El señor **PRESIDENTE**: Muy bien, pues esperaremos entonces.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 122

15 de febrero de 2017

Pág. 52

— RELATIVA A LA LIBERACIÓN DEL TRAMO RIOJANO DE LA AUTOPISTA VASCO-ARAGONESA AP-68. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA. (Número de expediente 161/001205).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la proposición no de ley que figura en el orden del día con el número once, relativa a la liberación del tramo riojano de la autopista vasco-aragonesa AP-68. Es una iniciativa del Grupo Parlamentario Confederal Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea.

Para su defensa, tiene la palabra la diputada doña Sara Carreño.

La señora **CARREÑO VALERO**: Buenas tardes. Gracias, señor presidente.

Señorías, hoy traemos una propuesta a esta Comisión de Fomento que tiene especial relevancia para las Comunidades Autónomas de Aragón y de La Rioja. Para que entiendan el problema el resto de diputados y diputadas de los diferentes territorios, querría explicarles que esta vía fue construida entre los años 1975 y 1980 y conecta Zaragoza con Bilbao atravesando los territorios navarro y riojano. Hoy, en el año 2017, continúa siendo una vía de peaje y, de hecho, así continuará hasta el año 2026. Estamos hablando en total de cincuenta y tres años de concesión que, desde luego, nos parecen una exageración. Esto se debe a que la concesión con Abertis se ha ido prorrogando una y otra vez. En el año 2000, don José María Aznar establece la última prórroga hasta noviembre de 2026. Los costes de peaje de esta vía son sumamente elevados y están provocando que todo el tráfico se desvíe a vías alternativas. Estas vías alternativas son un problema muy grande tanto en La Rioja como en Aragón, porque en estas dos comunidades la vía que transcurre en paralelo a la AP-68 es una carretera nacional, en concreto la N-232, una vía obviamente de doble sentido que está en mal estado, sumamente peligrosa, y que muchos alcaldes han calificado como cementerio o tercermundista. Para darles datos concretos les diré que en Aragón la N-232 es la carretera con mayor índice de siniestralidad. En 28 kilómetros que transcurren del tramo Mallén a Figueruelas hay diez puntos peligrosos. En La Rioja la DGT califica cinco puntos como muy peligrosos. Esto ha supuesto que desde el año 2000, es decir, el año en que se hace la última prórroga, 125 personas hayan muerto en Aragón y más de 180 en La Rioja. Fíjense en los fallecimientos que se podían haber evitado. Solamente en lo que va de año, y estamos a 15 de febrero, en La Rioja, mi comunidad autónoma, contabilizamos ya cuatro muertes, además de varios accidentes en los que, afortunadamente, no ha habido víctimas mortales. De hecho, el último ocurrió ayer mismo, un camionero de cuarenta y un años, en el municipio de Agoncillo. La mayor parte de los accidentes se deben a los camiones, hay muchísimo tráfico pesado discurriendo por la N-232.

Por todo ello, reclamamos que se tomen ya medidas urgentes para paliar el alto índice de siniestralidad porque, desde luego, no podemos seguir tolerando esta cantidad de fallecimientos. Como mínimo, sería necesario desviar el tráfico pesado a la AP-68 y negociar ya la liberación de toda la vía, puesto que los planes que tiene ahora el Gobierno —que no pasan desde luego por liberar la vía— es construir una nueva carretera siempre en paralelo. Es decir, tendríamos en La Rioja, un territorio que, obviamente, es bastante pequeño, tres vías en paralelo, la AP-68, la N-232 y la nueva vía paralela a esta última. Construir una nueva carretera es una obra costosa y un desastre medioambiental en una región en la que, además, la agricultura tiene un enorme peso y, obviamente, se tardaría muchísimo tiempo. Y mientras ese tiempo transcurre siguen los accidentes y fallecimientos en esta carretera. Por tanto, creo que no necesitamos otra vía, sino utilizar la que ya tenemos, de sobra amortizada por la empresa, fíjense en los años que lleva de concesión. Hace unos meses preguntamos al Gobierno cuánto costaría rescatar la AP-68. El Gobierno respondió es su momento que el coste para la totalidad del tramo —ahora mismo solamente estamos pidiendo la liberación del tramo riojano y del tramo aragonés— serían 1.300 millones de euros, puesto que habría que pagar a la empresa concesionaria la totalidad de los peajes de aquí hasta el 2026. Creemos que se podría negociar y adoptar otras medidas, lo que no puede ser es que el lucro de una empresa esté por encima de la vida de las personas.

Ya adelanto que rechazamos las enmiendas tanto del Grupo Parlamentario Socialista como del Grupo Parlamentario Popular. En concreto, la del Grupo Parlamentario Socialista porque no se refiere a la totalidad del tramo, sino a la circunvalación de Logroño. La mayor parte de los accidentes se concentran en el tramo de La Rioja Baja, con lo cual no entiendo por qué no habríamos de liberar la zona en la que están falleciendo más personas. No nos valen ya medias tintas, esta es una situación que se prorroga desde hace muchísimo tiempo. Los Gobiernos regionales han estado haciendo lo que pueden para reducir la siniestralidad, pero son medidas limitadas porque, por ejemplo, en La Rioja se ha implantado el Via-T, pero qué ocurre, que está condicionado a que se entre y se salga por la misma salida y en el plazo de 24

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 122

15 de febrero de 2017

Pág. 53

horas, con lo cual todos los camiones que vienen desde otro país obviamente no pueden acogerse al Via-T y siguen circulando por la N-232, con los consiguientes accidentes y muertes. Desde luego no podemos seguir con un cementerio hasta el año 2026. El Gobierno tiene que hacer algo frente a esta situación, habrá que negociar con la empresa porque, como decía, no puede ser que los intereses financieros estén por encima de las vidas de las personas.

Por último, me parece increíble que los Partidos Popular, Socialista y Ciudadanos que en el Parlamento autonómico sí se posicionan a favor de la liberación de la AP-68 —allí tenemos pronunciamientos unánimes—, cuando llegamos al Congreso todos cambian las palabras y nadie quiere hablar de liberación. Consideramos que un Gobierno valiente debería poner por delante las vidas de las personas.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

Es el turno de defensa de las enmiendas. En primer lugar la del Grupo Parlamentario Socialista, que defiende el diputado don César Luena.

El señor **LUENA LÓPEZ**: Muchas gracias, señor presidente.

Doy las gracias a la diputada riojana, doña Sara Carreño, por traer este asunto al Congreso de los Diputados y a la Comisión de Fomento. Siempre está bien traer asuntos de la comunidad a la que uno representa. Y así como traer el tema está bien, el enfoque no me parece el adecuado. Por cierto, respecto a sus últimas palabras, en campaña electoral en un debate en el que también participaba la señora Carreño, yo dije —entre comillas—: «no se puede rescatar la AP-68, no lo prometan, ningún Gobierno lo podrá hacer.» ¿Por qué enmienda el Grupo Parlamentario Socialista? Porque hay una dificultad casi insalvable del Estado para rescatar este tramo, estos tramos, las autopistas en general, digámoslo. Yo no quise comprometer ni prometer en campaña lo que el PSOE de gobernar no iba a hacer. Por tanto, no quiero apoyar aquí lo que creo que el Gobierno no puede hacer. Si la propuesta responde a buena voluntad, de acuerdo. Es más, creo que responde a buena voluntad, por eso el Grupo Parlamentario Socialista ha presentado una enmienda, en la que solicitamos que el Gobierno inicie negociaciones con la empresa concesionaria de la AP-68 para que pueda convertirse en la circunvalación de Logroño, libre de peaje entre Arrabal y Navarrete-Cenicero, porque cree que esto sí se puede hacer. Y a esta Cámara hay que traer cosas que sean útiles y que generen cierto consenso. La señora Carreño habla de la unanimidad, a mí me asusta la unanimidad en todo en la vida. No creo que haya unanimidad en ningún sitio y en La Rioja tampoco. Hagamos algo útil, pidamos esto. Si no acepta la enmienda, como creo que traer este asunto aquí responde a buena voluntad, adelanto que el Grupo Parlamentario Socialista se abstendrá en esta iniciativa que, al fin y al cabo, le está diciendo al Gobierno: inicie usted negociaciones para algo que no se puede hacer. Bien, que no quede por nosotros cuando se trata de iniciar negociaciones. En todo caso esta es la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista fundamentada en aquello que es útil.

Para terminar, es verdad que entre Suárez al principio y después Aznar, prorrogaron hasta 2026. Aviso para que conste en el *Diario de Sesiones*, esta es una de las autopistas en la que menos tiempo queda para terminar la concesión, que a nadie se le pase por la cabeza, señor Del Río, al menos en esta legislatura prorrogar más allá de 2026, que nos conocemos. Segundo, respecto a los supuestos de gratuidad, si se pueden hacer más adelante. Tercero, tramo Arrabal-Navarrete-Cenicero, peajes troncales y que se eliminen los demás porque es la garantía de que esa zona de la circunvalación sur queda libre. Y cuarto, hagamos más permeable la AP-68 porque en nueve años va a ser libre. La vergonzosa salida todavía unidireccional de Lodosa-Pradejón, hagámosla bidireccional. Y sobre todo, en Aldeanueva de Ebro, en San Asensio, en Briones, hagamos nuevas salidas porque esa autopista cuando sea libre debe tener estas nuevas salidas. Y ya que estamos, porque seguro que intervendrá el diputado riojano, el señor Del Río, aproveche su intervención porque pinta mal para las infraestructuras en La Rioja en esta legislatura y para poder comprometerse. Escuché al ministro, señor De la Serna, con bastante escasez, es decir, poco comprometido cuando se refería a este tema. Por tanto, en política de infraestructuras, señora Carreño, utilidad y consenso. Creo que estas dos categorías no se cumplen, ni es útil lo que usted propone porque no se puede o no se va a hacer y, además, porque no genera consenso por lo que podido hablar con el resto de los grupos parlamentarios. Aun así, como le reconozco buena voluntad y le agradezco que traiga este asunto al Congreso de los Diputados, el Grupo Parlamentario Socialista se abstendrá.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 122

15 de febrero de 2017

Pág. 54

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

Es el turno de defensa de la enmienda del Grupo Parlamentario Ciudadanos. Tiene la palabra don Fernando Navarro.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Muchas gracias, señor presidente.

Como no he estado presente mientras hablaban mis compañeros, igual me repito en algunas cosas por lo que pido disculpas. La Rioja es la comunidad que cuenta con menor cantidad de kilómetros de calzada gratuita de doble vía, 57 kilómetros, a muchísima distancia de cualquier otra con la que se quiera comparar, bien por cercanía —Soria, por ejemplo, tiene 121 kilómetros y Teruel 141 kilómetros— o por extensión de territorio —Cantabria tiene 230 kilómetros y Murcia 547—. La AP-68 es el eje vertebrador de la comunidad, cuenta con siete accesos y discurre paralela a la N-232 a lo largo de 125 kilómetros y comparte con ella itinerario y funcionalidad. La concesión finaliza en 2026, una concesión de cincuenta y tres años, nada menos, a base de sucesivas prórrogas a partir de la adjudicación inicial. A cambio de las prórrogas lógicamente se han ido abaratando determinados peajes para vehículos. Ahora en determinados tramos como el de Haro-Alfaro hay un descuento del 50 %, también hay una gratuidad si se hace ida y vuelta en 24 horas, y en determinados tramos también hay gratuidad. Sin embargo, a pesar de estos peajes la AP-68 es una de las autopistas más caras de España. Si comparamos el precio de peaje por kilómetro está muy por encima de la media de la Administración General del Estado. A partir de 2014 se rompió la tendencia negativa de tráfico por lo que concesionaria tampoco tiene ahora muchos problemas. En resumen, la situación que tenemos es la siguiente: una concesión de cincuenta y tres años que es manifiestamente atípica por su extensión. La ruta alternativa, la N-232, actualmente con una intensidad media diaria muy superior a la de la propia autopista, se encuentra saturada en todos sus tramos y, además, tiene un alto índice de siniestralidad. Está prevista la duplicación desde 2006 pero parece lejana por distintas razones: no están aprobados los estudios informativos, su coste es elevadísimo, incluso hay problemas ambientales. Por tanto, la AP-68 solo cuenta con siete accesos y las bonificaciones son limitadas.

En el Grupo Parlamentario Ciudadanos no consideramos justificable que los riojanos tengan que hacer frente a unos costes tan elevados de la AP-68. En otras autopistas también hemos optado por estas mismas soluciones, sobre todo, insisto, dado el elevadísimo plazo de la concesión de cincuenta y tres años. Ahora bien, no podemos estar de acuerdo con la inmediata liberación que se propone en la PNL, sencillamente por los costes elevadísimos a los que tendríamos que hacer frente. Para empezar los correspondientes a la rentabilidad patrimonial de la Administración y otras penalizaciones de rotura unilateral del contrato podrían llegar a los 380 millones de euros. Ahora bien, dado que no podemos asumir la liberalización, básicamente proponemos lo mismo que recogía el texto de la nuestra proposición no de ley que planteamos sobre este mismo tema hace algunas semanas. Esta proposición no de ley —no voy a detallar más porque es un poco prolija— sí que prevé ofrecer bonificaciones, en especial para el tráfico pesado que ahora circula por la N-232. Con eso conseguiríamos un doble propósito: por un lado, descongestionar esta vía, y por otro, evitar o al menos atenuar la siniestralidad. Por la misma razón ya expresada por nuestro compañero anteriormente, nos abstendremos si no es aceptada nuestra enmienda.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

Para defender su enmienda, por el Grupo Parlamentario Popular tiene palabra el diputado don Emilio del Río.

El señor **DEL RÍO SANZ**: Muchas gracias, presidente.

Asistimos hoy a un ejercicio que si hubiese que dar clase de demagogia, se podría poner como un buen ejemplo de demagogia populista. Es muy fácil pedir la liberalización de la autopista a su paso por La Rioja y no decir, a la vez, de dónde va a salir ese dinero. Se ha mencionado la cantidad, algo más de 1.000 millones de euros; en concreto son 1.300 millones de euros, el pico es algo también. Habría que pagar 1.300 millones de euros, porque estamos hablando de que estamos en un Estado de derecho, en una democracia, hay que cumplir la ley y los contratos. Entiendo que la propuesta, por tanto, se hace dentro del ámbito democrático y del Estado de derecho en el que estamos y que habría que pagar esta cantidad. ¿Esta cantidad de dónde va a salir? ¿Va a salir de las pensiones de todos los españoles, de las becas o de subir los impuestos? Ante eso no cabe ponerse de perfil, es una propuesta demagógica e irreal, porque

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 122

15 de febrero de 2017

Pág. 55

no se puede cumplir. Sin embargo, ante esta propuesta algunos se abstienen. Desde luego, desde el Partido Popular no nos vamos a abstener, vamos a votar en contra de esta propuesta.

Hemos presentado una enmienda alternativa basada en la realidad, que ahora voy a intentar explicar brevemente, sobre los intereses de los riojanos y sobre el trabajo que realiza el Gobierno, que trata de solucionar los problemas de la gente, de los ciudadanos, en este caso de los riojanos y no plantear cosas imposibles como las que plantea Podemos. Para que se hagan una idea aproximadamente 1.300 millones es el presupuesto de la Comunidad Autónoma de La Rioja. Aquí hablamos de dos cuestiones: la primera, se refiere a la propuesta del partido Podemos, y la segunda, al modelo territorial al que se ha hecho también alguna referencia.

Como ya se ha señalado, la concesión de la autopista finaliza en el año 2026. Yo le agradezco al señor Luena que piense que en ese año el Partido Popular va a seguir en el Gobierno, ya que apela a que el Partido Popular no renueve la concesión en el año 2026. **(El señor Luena López: Esa decisión se toma ahora).** Voy a hacer todo lo posible para que esto sea así, y estoy convencido de que los riojanos también. Tal como han venido haciendo en los últimos veintidós años, que han dado la mayoría del Gobierno en La Rioja al Partido Popular. Me alegro de que tenga el señor Luena esta misma opinión, al igual que la tiene el Gobierno de La Rioja e incluso el Gobierno de España.

Mientras tanto, lo que está haciendo el Gobierno del Partido Popular de España y el Gobierno de La Rioja es aplicar un conjunto de bonificaciones de peaje. Esto es realista, esto se puede hacer, esto va en beneficio de los ciudadanos. Por ejemplo, en este caso el Ministerio de Fomento dedica cada año casi 5 millones de euros para la financiación de las bonificaciones en La Rioja y el Gobierno de La Rioja destina otro tanto, y por cierto, se destinan algo más de 3 millones de euros en el tramo aragonés. Para quienes no lo sepan voy a explicar que se aplican también otros descuentos. Por ejemplo, está la gratuidad del peaje para todos los vehículos ligeros con Vía-T que realicen trayectos de ida y vuelta en veinticuatro horas con origen y destino en dos enlaces comprendidos en todo el ámbito de la comunidad autónoma, siempre que coincida el origen del tránsito y destino. Como he dicho, esta bonificación está financiada al 50 % por el Gobierno riojano, y creo que también lo ha señalado la portavoz del partido Podemos. Sin embargo, no ha señalado que hay otras bonificaciones como la gratuidad de los movimientos internos en el entorno de la ciudad Logroño, tanto para vehículos ligeros como pesados. Ahí está cofinanciado también al 50 % por el Gobierno de La Rioja, como tampoco ha mencionado que desde julio de 2014 se bonifica el 50 % del peaje para los vehículos tanto ligeros como pesados que realicen movimientos internos en el tramo Haro-Alfaro, en todo el ámbito de la comunidad autónoma de La Rioja. En este caso, esta bonificación está exclusivamente financiada por el Ministerio de Fomento.

En este contexto, el Gobierno de España del Partido Popular de Mariano Rajoy está trabajando para acordar nuevas bonificaciones juntamente con el Gobierno de La Rioja, así como con el de Aragón, en especial para el caso de los vehículos pesados. Asimismo, se está trabajando en la mejora de la carretera N-232 y su conversión en autovía A-68. Para ello, se está redactando el proyecto que contempla el uso de la AP-68 como circunvalación de Logroño libre de peaje entre Arrúbal y Navarrete. El proyecto supone cerca de 2 millones de euros, ya está en fase de información público y el presupuesto de obra es de 137 millones de euros. En el resto del trazado se consideran prioritarias las variantes Briones, Fuenmayor y El Villar de Arnado y, asimismo, están en redacción ya los proyectos de las dos primeras. En Aragón las obras de la duplicación de la A-232 están pendientes de ejecución. Esto en cuanto a la liberación de la autopista y en cuanto a las medidas que se están tomando al respecto, mientras acaba la concesión en 2026. Esta concesión no se renovará, tal como ya se ha comprometido el Partido Popular y yo me congratulo, con algún otro interviniente, de que estará entonces gobernando el Partido Popular.

Se hacía referencia también a otras cuestiones relacionadas con el modelo de infraestructuras en nuestra comunidad. Desde el Partido Popular hemos apostado desde el principio y estamos trabajando para que la alta velocidad sea una realidad en nuestra comunidad. El partido político de Podemos ya dicho claramente que no, porque el anterior interviniente estaba también en contra la alta velocidad en general en nuestro país. Desde el Partido Popular consideramos que la AP-68 es una vía que no vertebraba la comunidad. Por tanto, hay que hacer compatibles determinados tramos, como por ejemplo el tramo de la ronda sur que ahora mismo está en fase de proyecto en Logroño con el desdoblamiento de la N-232, o determinados tramos como Arrúbal-Calahorra y Aldeanueva-Alfaro con el aprovechamiento de la AP-68, allí donde sea posible. Además, la ronda sur de Logroño debe ser compatible con las variantes de Haro y de Calahorra. ¿Para qué? Pues para crear una vía de comunicación más operativa y para hacerlo con el menor coste de impacto ambiental posible.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 122

15 de febrero de 2017

Pág. 56

Este es el modelo de infraestructuras que quiere el Partido Popular, no el modelo que plantea Podemos, porque dejaría a muchos municipios de nuestra comunidad incomunicados por una vía que sí es de paso, pero que no vertebra internamente La Rioja. Mientras acaba la concesión —y por tanto cumplimos la ley, los contratos y el Estado de derecho— se están tomando medidas para potenciar el uso de la AP-68. Hemos presentado una enmienda que es útil, que es realista, que responde a los intereses de los riojanos, pero a la que Podemos ya ha anunciado que va a votar en contra.

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

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Del Río.
Señora Carreño, sobre las enmiendas qué nos dice.

La señora **CARREÑO FERNÁNDEZ**: ¿El Grupo Ciudadanos está dispuesto a votar la enmienda por puntos o solo íntegramente?

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Solo la integridad de la enmienda.

La señora **CARREÑO FERNÁNDEZ**: De acuerdo, entonces rechazamos tanto la enmienda de Ciudadanos como las enmiendas del Partido Popular y del PSOE.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Señorías, antes de pasar al debate de la última proposición no de ley les quiero pedir algo, que va a ser la norma en las votaciones de proposiciones no de ley que se hagan en esta Comisión para evitar problemas de recuento. Les pido a los portavoces de los grupos parlamentario que hagan una relación del número —si puede ser, que pongan también los nombres de los diputados que están presentes— de enmiendas para evitar que luego nos podamos involuntariamente confundir.

Debatiremos la siguiente iniciativa y después pasaremos a la votación.

— RELATIVA A LA JUSTA FINANCIACIÓN EN INFRAESTRUCTURAS DE LA CIUDAD DE VALENCIA PARALIZADAS POR FALTA DE INVERSIÓN POR PARTE DEL MINISTERIO DE FOMENTO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/001233).

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, pasamos a la última proposición no de ley, relativa a la justa financiación en infraestructuras de la ciudad de Valencia paralizadas por falta de inversión por parte del Ministerio de Fomento. Ha sido presentada por el Grupo Parlamentario Mixto, que defiende el diputado don Joan Baldoví, a quien doy la palabra.

El señor **BALDOVÍ RODA**: *Moltes gràcies, senyor president.*

Valencia es una ciudad de 800.000 habitantes y su área metropolitana tiene 2.500.000, aproximadamente. Digo esto, por contextualizar lo que luego solicitamos. Hace seis años que se inauguró provisionalmente la estación del AVE Joaquín Sorolla, es decir, llevamos seis años de provisionalidad. Al paso que vamos igual le tenemos que cambiar el nombre y pasar a llamarla estación La provisional, porque parece que esto no avanza de ninguna de las maneras.

Hace poco el ministerio hizo público que el proyecto de entrada del AVE a Valencia se rebajaba en más de 300 millones; que la estación central subterránea en lugar de tener dos niveles solo tendría uno; sobre el túnel pasante norte-sur para que la estación del norte de Valencia deje de ser un cuello de botella, no sabemos nada; y del parque central, desde el año 2003 cuando se hicieron las fotos los principales mandamases del Partido Popular, poco se ha hecho desde entonces. Recordemos que todas las estaciones del AVE del Estado español —todas— están en subterráneo, excepto la de Valencia que sigue provisional. Del túnel pasante norte-sur, que tendría que servir para que el AVE y las mercancías pudieran que atravesar Valencia sin tener que salir otra vez de la estación y bordear toda la ciudad para poder encarar el norte, seguimos sin saber nada. Sin embargo, Madrid está ahora construyendo su tercer túnel pasante y Barcelona su segundo túnel. Yo no estoy en contra de las obras de nadie, que nadie me malinterprete. No estoy en contra de las obras de nadie, lo único que digo es que creo que estamos cargados de razón para pedir que se hagan estas obras. Además, Valencia es una ciudad que no tiene contrato-programa de transporte, como lo tienen Madrid o Barcelona y otras ciudades. Recordemos que Madrid tiene 126 millones al año y Barcelona 98 millones, pero Valencia tiene cero euros. Este año ya no

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 122

15 de febrero de 2017

Pág. 57

hay excusas, porque ya está constituido el ente metropolitano. Por tanto, entendemos que los presupuestos tienen que atender también esta demanda.

Por último, tenemos la línea de metro T2, una línea que ideó el anterior Gobierno del Partido Popular, que ya tiene invertidos 200 millones, pero que está parada por la irresponsabilidad del equipo anterior. Se estima que hacen falta 130 millones de euros para acabar las obras, pero evidentemente ni el ayuntamiento puede asumir el coste de esas obras, ni tampoco la Generalitat porque sufre una infrafinanciación que solo le permite atender —los valencianos tenemos la expresión pasar casa— a los gastos de todos los días, los gastos de la educación, de la sanidad y de los servicios sociales, es decir, poco margen tiene la Generalitat para poder invertir. Además —no me gusta emplear estas palabras pero no me salen otras—, hay que añadir el castigo que los Presupuestos Generales del Estado vienen infligiendo a lo que es el territorio valenciano un año tras otro. Hay que recordar que representamos un 11 % de los habitantes y durante estos cinco años del Gobierno de Mariano Rajoy hemos tenido una financiación, unas inversiones por valor del 5, del 6, del 7 y alguna vez hemos llegado al 8 %. Creo que pedimos cosas de sentido común, que se concrete la inversión en la estación, que se acabe la estación central, que se haga de una vez por todas y se proyecte el túnel pasante de Valencia, la nueva estación central y que se incorpore una partida en los Presupuestos Generales del Estado para desbloquear la línea de metro T2. Para ir adelantando, y debido a la hora que es, ya anuncio que aceptamos la enmienda del Partido Socialista. En cuanto al primer punto de la enmienda del Grupo Ciudadanos nos parece razonable, pero el alcalde de Valencia me ha insistido mucho en que mantuviéramos el texto, y el segundo punto no lo podría admitir. Y por último, la enmienda del Partido Popular me parece un brindis al sol, no quisiera decir una animalada.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos al turno de defensa de las enmiendas.

En primer lugar, por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el diputado don José Ábalos.

El señor **ÁBALOS MECO**: Gracias, presidente.

Los socialistas valencianos hemos venido reclamando mayores inversiones para nuestra comunidad, ya en muchas ocasiones en esta Cámara. Además, está en tramitación el proyecto de reforma del Estatuto, que va justamente en esta dirección e intenta lograr alcanzar mayores inversiones para nuestra comunidad.

El Gobierno de Rajoy ha sido claramente letal para nuestra comunidad. En la pasada legislatura llegamos a unos niveles de inversión tremendamente escandalosos, estamos muy por debajo de lo que representa nuestra población, de lo que representa nuestro producto interior bruto, muy por debajo de la media nacional. En el caso de la provincia de Valencia, es peor todavía respecto de la propia comunidad. A la falta de inversiones, se une el sistema de financiación autonómica, que es claramente deficitario, lo que provoca que el Gobierno de la comunidad no pueda prestar los servicios públicos esenciales de los valencianos y, por tanto, se crea un agravio respecto del conjunto de los españoles. Es decir, el déficit inversor del Gobierno asfixia las posibilidades financieras de nuestra autonomía e impide, además, acometer importantes infraestructuras, que sin embargo el Gobierno central sí que impulsa en otras regiones, desviando inversiones en obras que siempre vienen bien, pero que desde luego tienen un carácter menos estratégico e incluso de menor rentabilidad económica y social.

La proposición no de ley que plantea Compromís, del Grupo Parlamentario Mixto, se refiere a la línea del metro T2 y al túnel pasante del parque central, que son parte de las reivindicaciones valencianas que ya tienen un carácter permanente y que vienen a acreditar el cordón sanitario que el Gobierno de Rajoy ha impuesto a nuestra comunidad. Evidentemente, Valencia también necesita otras inversión —ya el diputado Baldoví ha hecho mención a alguna— como es la ausencia de un contrato-programa para el transporte de la ciudad. Hemos venido presentando año tras año el Grupo Socialista enmiendas en el presupuesto para que Valencia salga de esta discriminación y la verdad es que nunca hemos conseguido que el Gobierno facilite este contrato-programa del transporte urbano. Igual nos pasa con los compromisos que tenemos con respecto al ferrocarril de cercanías, que seguimos sin tener las inversiones necesarias.

Los valencianos, en definitiva, no merecemos este castigo tan particular. El Ejecutivo no puede quedarse en buenas palabras ni en buenas intenciones, ni mucho menos con algunas declaraciones que nos sorprenden, como recientemente las del ministro Catalá que ha afirmado que se exageraba la importancia, por ejemplo, del corredor mediterráneo, una obra estructural. Además, hemos conocido estos días —como algo escandaloso y que produce indignación— que para el Gobierno español, según comunicó en su día la Unión Europea, el corredor mediterráneo también es la conexión Algeciras-Madrid-Zaragoza y que ello ha permitido desviar fondos del Estado y de Europa para ejecutar obras como el túnel

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 122

15 de febrero de 2017

Pág. 58

Atocha-Chamartín, el tercer túnel ferroviario que cruza Madrid, hasta Torrejón de Velasco, las conexiones a Coslada y el aeropuerto a Barajas, o bien la conexión Vicálvaro-San Fernando, con un presupuesto global de unos 1.000 millones de euros. No apostar por el corredor mediterráneo, por ejemplo, es un gran error estratégico, pero resulta muy indignante que fondos destinados a esta infraestructura acaben invirtiéndose en la capital del Estado, en Madrid. Los valencianos no deseamos hacer de esto una política de agravio, ni de victimismo. No queremos que esta sea una seña de identidad nuestra, pero sí exigimos una distribución de las inversiones más equitativa, porque además de ser justo estamos hablando de pura necesidad. Además, hablamos también de un interés para toda España porque toda inversión que se haga en nuestra comunidad, que es aportante en términos netos a la riqueza nacional, implica una rentabilidad que beneficia al conjunto del Estado español.

Por todo ello, votaremos favorablemente a esta proposición. Hemos presentado una enmienda de carácter técnico, que tal como acabo de escuchar al proponente ha sido admitida, así que se lo agradecemos.

Muchas gracias. **(Aplausos).**

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Ábalos.

Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, para defender su enmienda tiene la palabra don Fernando Navarro.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: La proposición no de ley hace referencia a dos asuntos diferenciados: el primero, son las obras de la nueva estación central de Valencia y el túnel pasante para ferrocarril, y el segundo, son las obras de la línea de metro T2.

Con relación al primer punto se insta al Gobierno a mantener el diseño inicial de la Estación Central soterrada, intermodal, pasante y a dos niveles, así como a programar un calendario sobre las obras del túnel pasante y de la nueva estación central de Valencia. Tenemos que empezar por reconocer que el problema de la estación de central de Valencia es real y que necesita una solución. La actuación diseñada inicialmente para la estación central, que fue proyectada por César Portela, se englobaba en una gran operación urbanística para todo el parque central y su elevado coste se pretendía financiar a base de las plusvalías urbanísticas que se obtendrían al liberar los terrenos. Estas plusvalías son hoy impensables.

Este es un buen momento para hablar de los soterramientos, porque es un asunto que va a ir saliendo en esta Comisión y sería bueno tener una idea al respecto. Es obvio que lo que se plantea, a lo mejor no eran mala idea en un momento de burbuja inmobiliaria para aprovechar las plusvalías de los terrenos liberados. Hay que decir, por cierto, que no solo son caros los soterramientos de construir, sino también de mantener. El mantenimiento de un kilómetro de vía soterrada cuesta cuatro veces más, con respecto a uno de vía en superficie. La rentabilidad socioeconómica, por tanto, actualmente es muy inferior a la esperada porque al reducirse los ingresos se ha multiplicado el coste de la Administración.

En la exposición de motivos se recoge que es de justicia recordar que todas las estaciones de AVE de España tienen soterrada la entrada del tren, gracias a la inversión del Estado. Sin embargo, hay que decir tres cosas: en primer lugar, no es del todo cierto, porque hay algunas estaciones que no están soterradas, como Atocha o Santa Justa o Alicante o —hasta a este paso— Valladolid; en segundo lugar, que se hicieron soterramientos en momentos distintos y que ahora estas plusvalías no existen, y en tercer lugar, que estos soterramientos con frecuencia se afrontaban creando sociedades con participación de todas las administraciones involucradas, nacional, autonómica y local. Este es el caso de Valladolid y del AVE, que por cierto ha acabado como el rosario de la aurora, porque en el momento en que el ayuntamiento ha tenido que poner dinero, la sociedad de una manera un poco esperpéntica se ha declarado en suspensión de pagos. La cuestión de las participaciones es interesante porque plantea el tema de la corresponsabilidad, ya que cuando hay corresponsabilidad entran en juego los criterios de coste de oportunidad, a diferencia de cuando no hay corresponsabilidad porque solo hay una entidad que da y otra receptora y esos criterios de rentabilidad socioeconómica o coste de oportunidad se difuminan. En todo caso, el problema de la estación es obvio y, por eso, hemos propuesto un texto alternativo en el que sencillamente dábamos nuestra opción.

Con relación al segundo punto, donde se insta al Gobierno a incorporar en los Presupuestos Generales del Estado una partida para desbloquear la infraestructura de la línea de metro, volvemos otra vez —pero de manera aún más clara— a la corresponsabilidad. Estoy dispuesto, señor Baldoví, a reconocer que según estudios serios, como los de Fedea, Valencia no ha salido muy beneficiada en la financiación. Pero tiene competencias exclusivas sobre ferrocarriles regionales, como es este caso de la T2. Exigir que la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 122

15 de febrero de 2017

Pág. 59

financiación se lleve a cabo por parte del Estado, plantearía inmediatas reivindicaciones por parte del resto de autonomías. Es cierto que ha participado en otras ocasiones, pero en tiempos muy anteriores, casi preconstitucionales, por ejemplo, con el metro de Sevilla con la Ley de 1975. Entendemos que la participación del Estado en la construcción de ferrocarriles debe entenderse más que como una obligación, como una colaboración entre administraciones. Del mismo modo que las comunidades autónomas participan en ciertas ocasiones en actuaciones municipales, cuando lo justifica el interés y la envergadura excesiva de las inversiones para afrontarlo localmente. Pero también se debe contar —insisto— con la financiación por parte de la comunidad autónoma, porque como competente en la materia debe corresponsabilizarse de las cargas.

De este modo, hemos propuesto un texto alternativo que nos parecía bastante razonable en lo que se refiere a este segundo punto que dice: «Abordar con el Gobierno de la Generalitat Valenciana la problemática de las obras». Este es el texto que nosotros proponemos, que nos parece bastante razonable.

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

Para defender la enmienda del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra don Óscar Clavell.

El señor **CLAVELL LÓPEZ**: Muchas gracias, señor presidente.

Sin decir ninguna animalada, pero dando muchos datos objetivos y concretos, voy a dar inicio a mi intervención.

En primer lugar, quisiera que quedase muy claro que el presupuesto del Grupo Fomento en los presupuestos de 2016, que todavía siguen en vigor en la Comunidad Valenciana, asciende a un total de 1.337,9 millones de euros, lo que representa un incremento del 12,25 % respecto a los presupuestos del año anterior de 2015. Es decir, son 146 millones de euros más en los Presupuestos Generales del Estado respecto a los del año 2015 y está en un 48 % sobre la media nacional de las comunidades autónomas. La suma de los cinco presupuestos del Gobierno del Partido Popular, desde 2012 hasta 2016, preparados y aprobados durante la legislatura en la Comunidad Valenciana asciende a 6.013,4 millones de euros. La inversión en ferrocarriles, que es lo que nos preocupa y lo que nos trae esta PNL, en la Comunidad Valenciana en 2016 fue de 532,4 millones, lo que supone un aumento del 19,7 % respecto a 2015; es decir, 87,6 millones de euros más que los Presupuestos Generales del Estado de 2015 y un 90,8 % sobre la media nacional.

En la provincia de Valencia, para ir centrándonos en la proposición no de ley, el presupuesto del Grupo Fomento para 2016 fue de 695,7 millones, un incremento de un 25 % respecto al año anterior; es decir, 139 millones de euros más, un 110,7 % sobre la media nacional por comunidad autónoma. Valencia es la cuarta provincia de toda España, según el presupuesto que destina el Grupo Fomento. Podría ser la primera, por supuesto. ¿Que los valencianos quisiéramos que fuese la primera? Por supuesto que sí, pero también podría ser la que hace el número cincuenta, pero es la cuarta. La suma de los cinco presupuestos entre 2012 y 2016 en la misma provincia suponen 3.146,9 millones de euros.

En cuanto a ferrocarriles, la inversión en la provincia de Valencia, de acuerdo con los Presupuestos Generales del Estado de 2016, asciende a 185,5 millones de euros, mientras que la inversión prevista en 2015 fue de 82,3 millones de euros; es decir, ha aumentado en 100 millones de euros de un presupuesto a otro. Destinan 40,7 millones para subvenciones al transporte, mientras que en 2015 fueron de 38,9 millones. Dentro de las actuaciones a desarrollar por la Sociedad Valenciana Parque Central, se continuará con las obras de urbanización de la fase 1 del parque central, que permitirá la obtención de recursos —que aquí ya se ha comentado— para que la actuación de integración en Valencia sea viable técnica y financieramente. En las estaciones del ferrocarril de la Comunidad Valenciana también se están llevando a cabo diversas mejoras. Entre otras, en Valencia se ha restaurado la conexión de las estaciones de San Isidro y Fuente de San Luis, conocida por nosotros como Fonteta de Sant Lluís, que desde el año 2008 estaba cortada como consecuencia de la ejecución de las obras de la alta velocidad en Valencia, lo que ha permitido que en septiembre de 2015 se prolongarán los servicios de media distancia Madrid-Cuenca-Valencia hasta la estación de València-nord y en julio de 2016 los servicios de cercanías de la línea C-3. Además, Renfe invertirá 17 millones para modernizar los servicios de cercanías del núcleo metropolitano de Valencia.

En relación con este primer punto, las obras mencionadas hacen referencia a actuaciones que se marcan en el convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento, Renfe, la Generalitat Valenciana y el ayuntamiento de la capital firmado el 26 de febrero de 2003. Que quede claro: convenio firmado entre el ministerio, Generalitat Valenciana y Ayuntamiento de Valencia. En este convenio se establecen los

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 122

15 de febrero de 2017

Pág. 60

objetivos que se persiguen y las aportaciones de cada Administración para la consecución de los mismos, estableciendo en el momento de la firma, año 2003, que una de las principales fuentes de financiación de las obras son las plusvalías generadas por los suelos ferroviarios situados en el centro de la ciudad, aportación que debe hacer el Ayuntamiento de Valencia, que a fecha de hoy todavía no ha hecho. Dentro de los compromisos del Ministerio de Fomento, en ese convenio, este organismo ya ha aportado mediante proyectos y obras de remodelación de la red arterial de Valencia 345 millones de euros de los 419 comprometidos. Es decir, un 82,3 % el ministerio ya ha cumplido el compromiso que tenía pactado y firmado con las otras instituciones públicas. En las actuaciones ferroviarias que a día de hoy están pendientes de ejecución para completar la remodelación ferroviaria de Valencia son, como se ha dicho: el soterramiento del canal de acceso hasta la estación, la estación central y el túnel que atraviesa la ciudad y convierte la estación en pasante. Estas tres infraestructuras, según la solución planificada y aprobada, han de ser construidas simultáneamente. Los costes de estas actuaciones se han incrementado notablemente. Estos costes de las obras, junto con la situación actual del mercado inmobiliario, haciendo referencia a las plusvalías anteriormente citadas, sumado al escenario de restricción presupuestaria de las administraciones públicas, las dificultades de financiación vía endeudamiento hacen inviable actualmente continuar con las obras, tal y como estaban previstas. Por ello, en el marco de la sociedad Valencia-Parque central se decidió elaborar un estudio de diseño y fases en el que se permita dividir en fases las obras ferroviarias pendientes y minorar los costes de ejecución mediante soterramientos de menor profundidad. En noviembre de 2015, es decir, apenas hace un año, se presentó una única alternativa viable a ejecutar en tres fases, para lo que hay constituida una comisión técnica. Por eso, el Grupo Popular ha presentado, lo que aquí se ha intentado no comentar por no decir alguna animalada, que se inste al Gobierno a continuar trabajando dentro del marco de la sociedad Valencia-Parque central, donde están recogidos todos los organismos, instituciones y colectivos, entre ellos la Generalitat Valenciana y el Ayuntamiento de Valencia a que sigan todos trabajando consensuadamente sobre la base del pacto y del consenso para completar la remodelación ferroviaria de la ciudad de Valencia.

En cuanto al segundo punto —y acabo, señor presidente— de la PNL, la conclusión de la línea T-2 es una prioridad que no se debe demorar. Esta no parece ser una prioridad urgente para los actuales Gobiernos autonómico y municipal de la Generalitat Valenciana y del Ayuntamiento de Valencia. Prueba de ello es que ya teniendo los presupuestos aprobados del 2017 los dos organismos no han presupuestado ni un céntimo de euro para aportar la parte que corresponde a la Generalitat Valenciana y la parte correspondiente al Ayuntamiento de Valencia. Solamente han presupuestado la contratación del servicio de mantenimiento preventivo, correctivo y ejecución de obras accesorias en la infraestructura de la futura línea T-2 de Valencia, presupuesto inicial que superará los 1,6 millones de euros para el mantenimiento y conservación de una obra que no está finalizada. Ya me dirán en qué van a invertir esos 1,6 millones de euros en una obra no finalizada. Por eso, gobernar es priorizar. Gobernar es marcar prioridades con el dinero que hay y la Generalitat Valenciana y el Ayuntamiento de Valencia tienen el dinero lo que tienen son otras prioridades. Solamente en los presupuestos de la Generalitat Valenciana del 2017 que están aprobados hay cinco agencias inventadas, con un total de 384 millones de euros, entre ellas la Agencia de la Innovación de 30 millones y la apertura de la nueva Radiotelevisión valenciana de 55 millones de euros. La T-2 es invisible para los presupuestos municipales y autonómicos. Por supuesto que existe el dinero, pero se gasta según la prioridad de los gobernantes y la prioridad de los gobernantes del Ayuntamiento de Valencia y de la Generalitat Valenciana no tiene absolutamente nada que ver con lo que aquí se ha defendido hoy. Buenas tardes. **(Aplausos.—Una señora diputada: ¡Muy bien!).**

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

Para fijar posición por el Grupo Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, tiene la palabra la diputada doña Rosana Pastor.

La señora **PASTOR MUÑOZ**: Moltes gràcies, senyor president.

La verdad es que una se indigna de escuchar las cosas que se escuchan en esta Comisión y le vienen ganas de rebatir con argumentos saliéndose de lo que estamos tratando, pero verdaderamente como dice el señor que acaba de hablar del Partido Popular gobernar es priorizar y está claro que para el Gobierno del Partido Popular la Comunidad Valenciana no es una prioridad en absoluto. Da vergüenza los argumentos que utilizan. Se les llena la boca hablando de millones y millones que no se sabe de donde salen como si estuviéramos en los mundos de Yupi, cómo se atreve a cuestionar el dinero que el Gobierno

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 122

15 de febrero de 2017

Pág. 61

valenciano piensa destinar a la reapertura de la Radiotelevisión valenciana que el Gobierno del Partido Popular cerró. Me parece inenarrable.

Me voy a centrar en la cuestión que nos ocupa. Desde luego, estamos de acuerdo y respaldaremos, como no podía ser de otro modo, las peticiones contempladas en esta proposición no de ley para una justa financiación en infraestructuras en la ciutat de Valencia. En esa línea se manifestó esta diputada que les habla en la intervención el pasado día 6 de febrero durante la comparecencia del ministro de Fomento y del mismo modo lo hizo en el día de ayer en sesión plenaria de esta Cámara, denunciando la falta de inversión pública y de una correcta gestión derivadas del desequilibrio histórico que padece la Comunidad Valenciana en materia de financiación. A ese respecto pondremos el acento en la urgencia de reanudar las obras en la línea T-2 de metro paralizadas por falta de inversión. La T-2, como se ha comentado, es una línea de tranvía que se diseñó para unir los barrios de la zona del puerto con la zona norte de la ciudad, atravesando el centro histórico. Las obras fueron paralizadas en 2011 por falta de presupuesto. Durante los últimos seis años solo el mantenimiento técnico de la obra inacabada y de su seguridad ha supuesto un coste de 1,6 millones según figura en el último pliego de las condiciones de la Generalitat. La entrada en servicio de este tramo es una de las reivindicaciones del comercio valenciano cuyas organizaciones incluyeron esta propuesta de infraestructuras dentro del decálogo de necesidades que hicieron llegar a los diferentes partidos políticos en 2015. Asimismo también es una de las demandas prioritarias recogidas por voz de las diferentes asociaciones de vecinos. A día de hoy estas peticiones de la ciudadanía siguen sin ser atendidas. Claro no estamos entre las prioridades del Gobierno y el paisaje de estaciones fantasmas y vías abandonadas es desolador en el tramo que ya está ejecutado. De hecho la Generalitat Valenciana se ha visto obligada en el último año a retirar parte de las vías por su deterioro. El Gobierno valenciano ha estimado que deberá pagar hasta 2020 un total de 195 millones de euros por la obra hecha a día de hoy y que para finalizarla harían falta otros 100 millones de euros. La nefasta política del Partido Popular, digan lo que digan los portavoces del Grupo Popular en esta Comisión, ha dejado hipotecado el servicio de transportes, un servicio de transportes sostenible para miles de valencianos y valencianas. Es imprescindible, lo diremos una y mil veces, una financiación justa para ejecutar y poner en marcha las obras paralizadas como la que se está abordando hoy aquí. El Gobierno del Partido Popular permanece inmóvil, incapaz de concretar plazos ni realizar un mínimo gesto que invite a pensar en una solución al bloqueo a corto plazo, permitiendo que valencianos y valencianas tengan que pagar las obras de un servicio inexistente. Ya ha dicho el compañero Baldoví las cifras de habitantes de la ciudad de Valencia y de su área metropolitana. Estos habitantes se desplazan a diario para trabajar, estudiar, efectuar compras o por motivos de ocio. Concluir las infraestructuras pendientes, como la línea T-2 es vital, si realmente queremos reducir el uso del coche privado. Por eso, desde el Grupo Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea exigimos un compromiso de la Administración Central para que Valencia pueda acceder a la financiación del contrato programa que otorga el Gobierno central para subvencionar el transporte de las diferentes áreas metropolitanas de España y de forma urgente la línea T-2.

El diputado de Ciudadanos ha hecho mención a la corresponsabilidad que debería atender el Gobierno valenciano, querría decirle también que en esa corresponsabilidad sería posible si el Gobierno valenciano gozara de una financiación justa, si habláramos de que el Gobierno valenciano recibe lo que justamente le corresponde podría probablemente hacerse cargo y ser corresponsable. Mientras tanto seguiremos reclamando las inversiones necesarias para acometer la estación central y su soterramiento, así como activar el túnel pasante. Eterna promesa de los sucesivos Gobiernos tanto del Partido Socialista como del Partido Popular y cuyo proyecto es consustancial al corredor mediterráneo.

Por todo ello, les invitamos a reaccionar y a paliar este despropósito con la inclusión en los Presupuestos Generales del Estado de las partidas necesarias para la conclusión de las obras y puesta en funcionamiento de las infraestructuras a las que hemos hecho referencia. En efecto, en los últimos días ha saltado la noticia de que los fondos europeos destinados al corredor incluyen la financiación del enlace entre las madrileñas estaciones de Atocha y Chamartín, mientras la Comunidad Valenciana y también la ciudad de Valencia siguen siendo ignoradas. No hay derecho a este maltrato. Desde el Grupo Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea reivindicamos el derecho a desarrollar las infraestructuras de nuestros pueblos y ciudades y por el transporte metropolitano, que no es un lujo, sino una necesidad. Como representantes del pueblo es nuestro deber trasladar las peticiones. Así como es el deber de los buenos gobernantes atender y dar respuesta a las necesidades de la ciudadanía. Moltes gràcies. **(Aplausos).**

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 122

15 de febrero de 2017

Pág. 62

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

Hemos terminado el debate de las proposiciones no de ley. Según las informaciones que tengo aquí nos encontramos en la sala 14 diputados del Grupo Parlamentario Popular, 9 diputados del Grupo Parlamentario Socialista, 7 del Grupo Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, 3 del Grupo Parlamentario de Ciudadanos, la diputada de Esquerra Republicana de Cataluña, el diputado del Grupo Parlamentario Vasco y hay 2 diputados del Grupo Parlamentario Mixto. Por tanto, estamos los treinta y siete integrantes de la Comisión, para conocimiento de todos. Vamos a hacer las cosas diligentemente y bien.

Votamos en primer lugar la proposición no de ley que figura en el orden del día con el número 1, sobre el impulso a la autovía A-33 Blanca-Font de la Figuera. Es del Grupo Parlamentario Popular. Se vota en los términos de una enmienda transaccional, que creo que todos ustedes tienen. Si alguien necesita que la lea me lo dice.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 35; abstenciones, 2.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Vamos a la número 2, sobre la ejecución del corredor de alta velocidad entre Murcia y Almería. Es a iniciativa del Grupo Parlamentario Popular y se vota en los términos de una transaccional.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 17; en contra, 17; abstenciones, 2.

El señor **PRESIDENTE**: De conformidad con el artículo 88 hay que volver a realizar nueva votación. Esto está previsto en el Reglamento. Simplemente hay que repetir votación.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 17; en contra, 18; abstenciones, 2.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición no de ley número 3, sobre transparencia en las infraestructuras. Es del Grupo Parlamentario Socialista. Se vota en los términos de una transaccional.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

La número 4, sobre la situación de falta de personal en el aeropuerto de Menorca. Es del Grupo Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. Se vota en los términos de una transaccional.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 19; en contra, 14; abstenciones, 4.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

La número 5, relativa a la necesidad de transferir a Galicia la autopista del atlántico AP-9. Es del Grupo Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. Se vota en sus propios términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 20; en contra, 17.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Pasamos a la número 6, relativa a medidas a implementar en la Línea C-3 correspondiente al tramo ferroviario Bilbao-Orduña. Del Grupo Parlamentario Vasco. Se vota en los términos de una transaccional.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 20; en contra, 14; abstenciones, 3.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

La número 7 sobre las ayudas de subsidiación de préstamos. Es del Grupo Parlamentario Socialista. Se vota en sus propios términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 15; abstenciones, 22.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

El señor **BARRACHINA ROS**: Señor presidente, es que hemos cometido un error. La anterior votación, la número 6, había una transaccional firmada por nosotros y deberíamos haber votado favorablemente,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 122

15 de febrero de 2017

Pág. 63

pero nuestro ponente don Leopoldo Barreda no está. Con lo cual va a prosperar igualmente. Simplemente que se sepa que nuestro voto en el punto anterior era favorable. Se ha aprobado igualmente sin nuestro voto. Si se quiere repetir la votación votaremos favorablemente junto al resto y, si no, que quede constancia de que estamos de acuerdo con el texto que se ha aprobado.

El señor **PRESIDENTE**: La repetición de votación no es posible. Pero se hará constar en el «Diario de Sesiones» que en la votación del punto número 6 el Grupo Popular, que votó en contra, cometió un error, porque en realidad apoya el texto transaccional. Ha sido simplemente un error.

Votamos a continuación la número 8, sobre la construcción del tramo de la A-27 entre Valls y Montblanc. Es del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana de Cataluña y se vota en sus propios términos.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Vamos a la número 9, sobre la adaptación del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres a las modificaciones introducidas en la misma por la Ley 9/2013, de 4 de julio. Se vota en los términos de una transaccional.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 35; abstenciones, 2.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

La número 10, sobre la necesidad de depurar las responsabilidades políticas oportunas por el rescate de las concesiones de las autopistas de peaje quebradas y de impulsar reformas para evitar que estas situaciones se repitan en un futuro. Es una iniciativa del Grupo de Ciudadanos. Se vota en los términos de una transaccional.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 22; en contra, 14; abstenciones, 1.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

La número 11, relativa a la liberación del tramo riojano de la autopista vasco-aragonesa AP-68. Es del Grupo Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 8; en contra, 14; abstenciones, 15.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Finalmente, la número 12, relativa a la justa financiación en infraestructuras de la ciudad de Valencia paralizadas por falta de inversión por parte del Ministerio de Fomento. Es iniciativa del Grupo Parlamentario Mixto. Se vota en los términos de la iniciativa más la enmienda del Grupo Socialista.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 18; en contra, 14; abstenciones, 5.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Sin más asuntos que tratar y dándoles las gracias a todos ustedes por sus intervenciones y por el ambiente, levanto la sesión.

Eran las nueve y veinticinco minutos de la noche.