



CORTES GENERALES
**DIARIO DE SESIONES DEL
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS**
COMISIONES

Año 2017

XII LEGISLATURA

Núm. 160

Pág. 1

FOMENTO

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

Sesión núm. 9

celebrada el miércoles 15 de marzo de 2017

Página

ORDEN DEL DÍA:

Preguntas:

Del diputado don Antonio Ramón María Trevín Lombán, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre explicación del hecho de que un menor extranjero pudiera llegar a la bodega de un avión en el aeropuerto de Melilla destino Málaga el día 07/01/2017 (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/006538). (Número de expediente 181/000113) 3

Proposiciones no de ley:

- Sobre el transporte en Canarias. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/000044) 5
- Relativa a medidas a implementar en el aeropuerto de Foronda, Vitoria-Gasteiz. Presentada por el Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV). (Número de expediente 161/000844) 11
- Relativa a la discriminación de la ciencia canaria por la negativa de las compañías aéreas a transportar animales destinados a la investigación. Presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. (Número de expediente 161/000861) 16
- Sobre las mejoras de las instalaciones ferroviarias en Cuenca. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/000642) .. 20
- Sobre la puesta en marcha de la Ronda Sur y rescate urgente de la AP-68 entre Arrúbal y Navarrete. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000830) 25

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 160

15 de marzo de 2017

Pág. 2

- Sobre el acuerdo para la solución del consorcio ferroviario de Burgos. Presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. (Número de expediente 161/001178) 29
- Relativa a mejorar la gestión del procedimiento y los trámites para la ejecución y liquidación de subvenciones a compañías aéreas a residentes en las comunidades autónomas de Canarias y las Illes Balears y en las ciudades de Ceuta y Melilla. Presentada por el Grupo Parlamentario Ciudadanos. (Número de expediente 161/001249) 35
- Relativa a avanzar en el desarrollo normativo previsto en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/001282) 39
- Sobre el impulso de la circunvalación exterior de Granada. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/001374) 42
- Sobre la financiación estatal del transporte público de la Autoridad del Transporte Metropolitano. Presentada por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana. (Número de expediente 161/001469) 46
- Relativa a combatir el dumping social en el transporte de mercancías por carretera. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/001478) 50

Preguntas (continuación):

Del diputado don José Juan Díaz Trillo y de la diputada doña Josefa Inmaculada González Bayo, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre:

- Situación de las obras en la carretera N-435 (futura A-83), en la línea del AVE Sevilla-Huelva y en la línea ferroviaria Huelva-Zafra (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/000115). (Número de expediente 181/000051) 57
- Inversiones relacionadas con los accesos al Centro de Alta Resolución (Chare) ubicado en el término municipal de Lepe (Huelva) (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/003695). (Número de expediente 181/000055) 60

Del diputado don Sergio Pascual Peña, del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, sobre ejecución de la SE-40 a su paso por Coria del Río (Sevilla) (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/00002907). (Número de expediente 181/000056) 62

De la diputada doña Margarita Pérez Herráiz, Grupo Parlamentario Socialista, sobre previsiones acerca de retomar las obras y la redacción de los proyectos pendientes de la línea de alta velocidad y de la estación intermodal de Lugo (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/004014). (Número de expediente 181/000070) 64

Del diputado don Sergio Pascual Peña, del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, sobre:

- Aplicación del Reglamento de Circulación Ferroviaria (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/007189). (Número de expediente 181/000174) 66
- Inversión total ejecutada en el corredor mediterráneo, en el corredor atlántico y en los proyectos que discurren por diversas comunidades autónomas enmarcadas en el corredor mediterráneo (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/005356). (Número de expediente 181/000175) 69

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 160

15 de marzo de 2017

Pág. 3

Del diputado don Gonzalo Palacín Guarné, Grupo Parlamentario Socialista, sobre ampliación de la estación de Selgua para trenes de 750 metros (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/005067). (Número de expediente 181/000176) 72

Se abre la sesión a las cuatro y cinco minutos de la tarde.

PREGUNTAS:

DEL DIPUTADO DON ANTONIO MARÍA TREVÍN LOMBÁN, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE EXPLICACIÓN DEL HECHO DE QUE UN MENOR EXTRANJERO PUDIERA LLEGAR A LA BODEGA DE UN AVIÓN EN EL AEROPUERTO DE MELILLA DESTINO MÁLAGA EL DÍA 07/01/2017. (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA (184/006538). (Número de expediente 181/000113).

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, vamos a comenzar con el orden del día, si bien hay una alteración que tiene que ver con la circunstancia de que la señora secretaria general de Transporte, que está a mi derecha, doña Carmen Librero, que ha de responder a una de las preguntas que estaban fijadas al final del orden del día, por razones inexcusables de su trabajo no puede hacerlo al concluir la sesión de las proposiciones no de ley. Por este motivo hemos accedido, porque también está el preguntante, señor Trevín, a que comencemos con esta pregunta. Luego nos vamos a las PNL. Las restantes preguntas quedan en el lugar previsto. Después de que termine la señora secretaria, les anuncio que nos han pedido que la cuarta proposición pase a ser la primera. Luego continuaríamos con todo igual, salvo modificaciones.

Sin más dilación, voy a darle la palabra al diputado don Antonio María Trevín Lombán, para que formule su pregunta.

El señor **TREVÍN LOMBÁN**: Muchas gracias, señor presidente.

Tenemos un problema de seguridad en dos de las ciudades que tienen mayores singularidades en el ámbito de seguridad, Ceuta y Melilla. Le pregunto por un caso reciente, del 7 de enero, en Melilla. Hay un ciudadano extranjero que ha logrado pasar los tres filtros de control del aeropuerto más un sistema con 50 cámaras de vigilancia, y se introduce como polizón en un avión. No estamos ante un caso más; la inseguridad la dan las propias circunstancias que tiene en este caso la ciudad Autónoma de Melilla, su situación geográfica concreta, y ahí está la importancia que tiene para nuestras fronteras.

Lamento tener que hacerle a usted la pregunta; la pregunta la hice al Ministerio del Interior, por las razones que consideren oportunas la propia Cámara o el Gobierno, deciden que sea usted la que responda, y es verdad que hay una parte importante que corresponde al Ministerio de Fomento. Desde mi punto de vista, no es el único ni seguramente el más importante para explicar este caso por el que preguntamos, que no se nos contestó en tiempo y forma, y ahora nuevamente le hago la pregunta.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra para contestar la señora Librero.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE** (Librero Pintado): Gracias, señor presidente.

Muchas gracias, señor Trevín. El aeropuerto de Melilla, como saben, dispone de distintas medidas de seguridad, tanto activas como pasivas, siendo las activas las relativas al personal de seguridad compuesto por vigilantes de seguridad y miembros de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado. Las medidas pasivas son las que se refieren a los medios técnicos que se instalan en los aeropuertos para dar apoyo y facilitar la actuación de los medios activos como cámaras y sistemas de control perimetral. En el programa nacional de seguridad para la aviación civil, se detallan las medidas de seguridad de estas instalaciones y de las aeronaves; además se establece la protección de las aeronaves contra los accesos no autorizados, con el fin de la interceptación de aquellas personas que pretendan entrar en esos recintos sin la autorización, como fue en este caso al que usted se refiere, ya que se produjo una vulneración indebida de las medidas existentes, para lo cual, desde el mismo momento del suceso acontecido, en el aeropuerto de Melilla se empezó, dentro de su comité de seguridad, a analizar la implantación de medidas adicionales, y entre ellas se ha considerado el refuerzo del actual sistema de protección perimetral, desde

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 160

15 de marzo de 2017

Pág. 4

una doble vertiente, tanto de mejora y renovación del equipamiento como del procedimiento más adecuado para evitar situaciones como la que se produjo en ese aeropuerto recientemente.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Librero.
Señor Trevín, tiene la palabra.

El señor **TREVÍN LOMBÁN**: Muchas gracias por su contestación, y aunque se nota que el Gobierno sigue con las contestaciones de libro, no obstante, se lo agradezco.

Melilla es un coladero por una parte, y Melilla tiene unas circunstancias, y unas características de seguridad en la valla que no merece tenerlas un Gobierno democrático europeo. Voy a explicarle por qué. Me dice: hemos tomado medidas para resolver esta situación y es una cuestión puntual, y yo se lo he reconocido, pero es una cuestión puntual en una ciudad española, geográficamente en África, con un nivel antiterrorista 4, un nivel 4 antiterrorista. En una aeronave, con 3 niveles de control para llegar, con 50 cámaras para controlar. Como la vida política en Melilla está muy tensionada, el presidente, además de calificar de hipócritas a los líderes de la oposición por denunciar este caso, les pide directamente la dimisión. Pero claro, la dimisión hay que pedírsela al delegado del Gobierno de Melilla y al responsable de seguridad, en este caso de Fomento. ¿Por qué? Porque, ¿saben ustedes la razón por la que califica de hipócritas el presidente Imbroda al resto de líderes de la oposición? Porque se han fijado en el caso del aeropuerto y, sin embargo, no han dicho nada de que hay una presión tal en el puerto que de 3.078 personas merodeando para colarse como polizontes en 2012, hemos pasado en 2016 a 7.200 —palabras del señor Imbroda—. Dice: esta gente, qué hipócrita es; miren cómo se ponen por un caso, pero si tenemos miles de casos y cientos de casos que se nos cuelan, es verdad que no en un avión, pero sí en un barco de forma irregular. Por tanto, aquí tenemos un problema de seguridad muy serio; lo tienen ustedes en Fomento para el control de las comunicaciones en una ciudad de esas características y lo tiene el Gobierno.

Por eso le decía que aquí estamos ante un problema de los responsables de seguridad del Estado, a nivel sectorial ustedes, pero sobre todo a nivel de la Delegación del Gobierno. Melilla el año pasado acabó con un 63% más de robo con fuerza en domicilios. Se considera situación de alerta en cuanto pasa del 10%, y estamos hablando del 63% de aumento. Hay un 18% en los robos con intimidación en la ciudad; hay un 7,8% de aumento en daños, y eso sí, hay una disminución: disminuyen los delitos en Melilla el pasado año por tráfico de drogas. ¿Y sabe por qué disminuye? No disminuye porque haya menos tráfico, es mentira; disminuye porque hay menos policías y guardias civiles para controlar el tráfico de drogas, y como hacen menos intervenciones aparecen menos delitos. Por tanto, estamos ante un problema serio de seguridad y yo les pido que ustedes, como Ministerio de Fomento, en el aeropuerto y en el puerto. Tomen las medidas drásticas que les pide el presidente de su propio partido, el señor Imbroda, y para que él que califica de hipócritas a los demás y no sea él, háganle caso, que está exigiendo una mayor seguridad. Después, que el Gobierno tenga en cuenta que las características singulares de la Ciudad Autónoma de Melilla, en este caso, exige que las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado sean reforzados, que tengamos medidas de refuerzo para vigilar la frontera, que se apliquen los derechos humanos en la misma y que, al mismo tiempo, se resuelvan problemas que pueden incidir en ámbitos muy serios de seguridad.

Muchísimas gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Trevín.
Responde doña Carmen Librero.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE** (Librero Pintado): Muchas gracias, presidente.

Muchas gracias, señor Trevín. El aeropuerto de Melilla ha sido objeto de seguimiento periódico por parte de los servicios de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y como resultado de las actuaciones inspectoras realizadas y las subsiguientes medidas correctoras adoptadas, ha venido dando cumplimiento a las exigencias del programa nacional de seguridad y a los contenidos de los reglamentos comunitarios aplicables en esa materia.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 160

15 de marzo de 2017

Pág. 5

No obstante, quiero señalar, por último, que AESA, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, ya ha iniciado las actuaciones precisas para la investigación del hecho que aconteció en enero, y en virtud de las mismas, cuando se resuelva esa investigación, se tomarán las medidas oportunas.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, doña Carmen.

Suspendemos dos minutos para despedir a la señora secretaria general de Transporte. **(Pausa)**.

PROPOSICIONES NO DE LEY:

— SOBRE EL TRANSPORTE EN CANARIAS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO (Número de expediente 161/000044).

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, vamos a reanudar el orden del día en los términos de las proposiciones no de ley.

En primer lugar, vamos a ver el número 1.º, de doña Ana Oramas, que tiene unas dificultades insalvables; después veremos la proposición no de ley que figura en el orden del día con el número 4.º y, después, seguiremos el orden, salvo cambios que notificaremos. El señor Navarro ha pedido si puede ir el número 5.º después de la 4.º Por mi parte no hay inconveniente. **(Asentimiento.—Rumores)**. Si no hay inconveniente, veríamos después la número 5.º **(Rumores)**.

Vamos a debatir la proposición no de ley que figura con el número 1.º, sobre el transporte en Canarias, del Grupo Parlamentario Mixto. Doy la palabra a la señora Oramas y ruego, por favor, guarden silencio.

Tiene la palabra doña Ana Oramas.

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

Pido disculpas porque yo siempre soy muy flexible, porque yo duermo aquí, y no me hubiera importado incluso haber sido la última, pero tengo a las cinco de la tarde una reunión con un colectivo muy importante de un tema que hay en este país. Quiero pedir que me disculpen por esta vez, por no haber sido flexible en el cambio.

Esta es una proposición no de ley que intenta englobar lo que supone la lejanía, la insularidad, el abuso de las compañías aéreas, la falta, muchas veces, de consciencia de lo que supone vivir en una isla, no solo en una isla sino en lo que conocemos como las islas no capitalinas, porque entonces ya hablamos de la doble insularidad y en el caso de la isla de La Graciosa, hasta de la triple insularidad. Los canarios, como he dicho siempre, cogen el avión para ir al médico, para ir a trabajar, para ir a estudiar, para muchas cosas, y lo que siguen sin entender es que un inglés o un alemán o un polaco que llega a Canarias, vienen y van a Canarias por 80 euros, y miren que son kilómetros y horas, cinco o seis horas, y que incluso por 400 euros se puede pasar cinco días en Canarias con todo incluido y el billete de avión incluido. Sin embargo, un canario para venir a Madrid o para ir a Barcelona, si tiene la suerte de vivir en una isla en la que haya línea directa, hay épocas que le puede salir por 800, 400, 600 euros. Y estamos hablando de las épocas donde se mueven las familias y los canarios, que es la Navidad, la Semana Santa, las vacaciones. Además, los canarios no pueden planificar en la época barata sus viajes, porque uno se mueve para hacer cosas. En ese sentido, tengo que agradecer muchísimo las aportaciones de los grupos, y he intentado hacer una transaccional de lo que es posible y de lo que va en la línea. Por eso no he podido admitir ni las enmiendas del Grupo Popular ni las de Podemos, porque entramos en otros debates y se desvirtúa lo que es una PNL, que no es un proyecto de ley, sino una propuesta política que lo que hace es generar un debate e instar en la parte legal, en la parte de presupuestos, en la parte de un Gobierno, a que se vaya a eso. Estoy convencida de que todos queremos esto; es más, conozco a la portavoz del Grupo Popular en esta materia y entiendo que, en este momento, donde en los próximos días se aprobará el REF y hay cuestiones que están aquí, que se van a aprobar en ese nuevo Régimen Económico y Fiscal; hay cuestiones que están aquí, que se van a aprobar en los presupuestos del Estado, hay cuestiones que están aquí, que firmó el Partido Popular en el acuerdo de legislatura y de investidura, pero creo que hoy no se está en condiciones de llegar al consenso para que se apruebe. De todas formas, quiero agradecer el esfuerzo de la portavoz del Grupo Popular para haber llegado a algo, pero no es posible.

Voy a hacer la defensa de lo que prácticamente he transaccionado con la portavoz de Ciudadanos, doña Melisa Rodríguez, y con el portavoz del Grupo Socialista, señor Franquis. Hemos cambiado los puntos 1, 2 y 3 por la propuesta que planteaba Ciudadanos en su enmienda, sobre todo, porque creo que está mejor redactada en unos casos y en otros por el afán de construir. Hemos añadido bastantes puntos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 160

15 de marzo de 2017

Pág. 6

del Grupo Socialista, porque se trata de asuntos que yo he traído a este Congreso de los Diputados reiteradamente a distintas Comisiones, como puede ser el transporte regular de viajeros, pero también el transporte de los deportistas, de los equipos base canarios que no pueden venir a los campeonatos de España de cadetes. ¿Por qué? Porque hace cuatro años se eliminó la compensación al transporte, y el deporte base no puede viajar a la Península a un campeonato, aunque los chicos de Jaén, por ejemplo, solo tengan que coger una guagua, se montan en Madrid y vuelven por la noche. Los canarios eso no lo pueden hacer. Y también extendiendo este ejemplo al mundo de la cultura.

Al final, como digo, los tres primeros puntos son: el establecimiento del precio máximo, sobre todo, en las épocas donde es abusivo para los canarios, y ver si se hace a través de una obligación de servicio público, como plantea Ciudadanos, con una negociación que aumente la competencia y con las compañías. En el caso de la isla de La Palma, que es un tema paradigmático, es muy importante que tenga línea directa con Barcelona y que se mejoren las frecuencias con Madrid. La Palma no está en el mercado turístico porque mientras no tenga conexiones directas no puede atraer un turismo de calidad. Lo que es absurdo es que vengan compañías alemanas y que las compañías españolas no viajen a La Palma y que los de La Palma tengan que ir a Gran Canaria o a Tenerife. Eso es lo que propone la enmienda de Ciudadanos.

En tercer lugar, la posibilidad de aumentar el descuento de residentes a lo que se llama la doble insularidad de las islas menores, que es una materia que esperamos seguir negociando con el Gobierno pero que planteamos hoy como reivindicación política, el que algún día se llegue al cien por cien de la bonificación al transporte de mercancías, porque nuestros tomates siguen sin poder competir. Esta mañana, respecto al *brexít* pude explicar lo que supone para nosotros el asunto de Gran Bretaña, y es una aspiración que tenemos los canarios de poner competir en igualdad de condiciones. En el punto quinto reflejamos el deseo de que Canarias sea el gran *hub*, con esa posibilidad de quinta libertad en el tráfico hacia África y Latinoamérica, en lo que esperamos que se pueda seguir trabajando; hay que mejorar la conectividad de la isla de El Hierro en calidad, frecuencia y precios, porque es la imposible; al turista que va al Hierro se le regala la casa porque es heroico, es heroico llegar allí desde cualquier punto del mundo.

Debemos recuperar el interés público de las inversiones de los aeropuertos canarios, ya que los aeropuertos canarios están generando millones y millones al sistema y, sin embargo, la pista de Lanzarote sigue sin ampliarse —esto además lo expone muy bien el señor Franquis en otro punto que le incluyo—, y no pueden entrar los aviones que necesita Lanzarote por el tamaño de los aviones, y ¿hacia dónde va el tamaño de los aviones en el futuro? No tiene sentido la terminal Tenerife Sur, la tercera en España, que genera al sistema 30 millones de beneficios, y los turistas están tirados en el suelo porque no se ha hecho ni la conexión de las terminales ni la terminal 9, como si fuéramos a Nigeria, con todos mis respetos para Nigeria, cuando es el tercer aeropuerto de este país. Proponemos también las zonas logísticas de los intercambiadores; también hablamos del transporte terrestre, que está recogido en el REF y que se ha introducido por la enmienda del Partido Socialista; hay que incorporar la red aeroportuaria canaria a las líneas estratégicas de AENA para garantizar la conectividad a los máximos niveles de seguridad, y la viabilidad y la eficiencia económica en la red aeroportuaria canaria.

Estamos financiando aeropuertos fantasmas con los beneficios de Canarias, y en el aeropuerto de Los Rodeos no se arreglan ni las goteras de las últimas lluvias —no sé si vieron el vídeo, llovía más dentro que fuera—. Estamos financiando todo el resto de los aeropuertos de la Península, así que no pedimos nada ajeno.

Resumiendo, estoy hablando de las obras de Tenerife Sur; de la unión de las terminales; de la revisión del aeropuerto de Lanzarote; de las subvenciones en los desplazamientos de los deportistas y también de los artistas, actores y de las obras de teatro para que Canarias pueda estar en el mundo global de este país.

Termino ya, señor presidente, agradeciendo al Grupo Socialista y a Ciudadanos sus aportaciones; agradezco las aportaciones también de Podemos y del Grupo Popular, pero hay que hacerlo así en aras de sacar esta PNL en la línea de lo que se hizo inicialmente, lo cual no quiere decir que, si Podemos y el PP presentan en su momento otras PNL en ese sentido, estoy segura de que habrá puntos en los que se podría ayudar.

Tengo entendido, porque así ocurre en Comisiones, que cuando se enmienda no se puede votar por puntos, pero me ha dicho la portavoz del Grupo Popular que en esta Comisión sí se ha permitido votar por puntos, aunque haya enmiendas. **(El señor presidente realiza gestos negativos)**. Yo no tendría inconveniente en que se votara por puntos el texto de la enmienda transaccional que le voy a presentar a la Mesa, pero lo dejo al criterio de la misma.

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 160

15 de marzo de 2017

Pág. 7

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

Es el turno de los grupos enmendantes. En primer lugar, tiene la palabra, por el Grupo Ciudadanos, la diputada doña Melisa Rodríguez.

La señora **RODRÍGUEZ HERNÁNDEZ** (doña Melisa): Buenas tardes presidente.

Señorías, que existe un problema de conectividad y de precios con las islas no es una novedad; de hecho, yo misma como estudiante y como residente o natural de la isla de La Palma, padezco los efectos de la doble insularidad y puedo garantizar que es muy complicado. Recuerdo, además, el primer billete de avión en Semana Santa de mi primer año en la universidad, que me costó 380 euros, con el descuento de residente ya hecho, con lo cual imagínense lo que puede ser para un estudiante querer volver a su casa y tener que asumir esos precios. Por supuesto, lo que hemos dicho es que es necesario reforzar los acuerdos y, por eso, instamos a que el Gobierno se sienta con las compañías aéreas para que, en las épocas festivas, como Semana Santa o Navidad, se pueda incrementar la competencia, quizá con mayor número de afluencias, para que los precios al final sean más competitivos. Eso es lo que necesita la ciudadanía de las islas, porque como bien ha dicho la señora Oramas hay veces que, es muy curioso, viajar desde las islas a Inglaterra es mucho más económico que viajar hacia otras partes de tu propio país. Creo que es un problema que hay que analizar.

En cuanto al punto de La Palma y por qué hemos hecho la enmienda, primero hay que hacer un estudio de la viabilidad. Yo soy de la isla de La Palma, pero al analizar la oferta y la demanda y una vez se establezcan los parámetros de oferta y la demanda, hay que establecer la conveniencia de que exista esa ruta fija y decir cuál tiene que ser la afluencia semanal y si es necesario que se considere como una OSP o no. En este momento, hay una conexión diaria Madrid-La Palma; es cierto que Barcelona-La Palma, que es la que yo sufrí y padecí no existía cuando yo estudiaba, pero ahora, en algunos periodos existe una semanal. Es un problema que hay que solucionar.

El problema que tiene un archipiélago que está geográficamente lejos, es la sensación de aislamiento y, por eso, también hemos enmendado planteando que se estudie la posibilidad de incrementar esa bonificación de residente a las islas menos pobladas, para evitar el efecto de doble insularidad. Lo que se está dando hoy es que en las islas que padecen la doble insularidad, como son La Palma, El Hierro, La Gomera, inclusive Lanzarote y Fuerteventura, aunque ellas tengan mayores líneas de conexión aérea, las personas no se desplazan no solo por el elevado coste de transporte, sino porque supone realmente un trastorno. Es cierto, un compañero de partido intentaba llegar a El Hierro porque su hijo iba a competir desde Madrid y tuvo que abortar la misión y mandar solo a su hijo porque los precios eran totalmente inasumibles y era imposible llegar hasta allí. Es necesario que se recuperen esas ayudas del transporte a las mercancías, y así lo propusimos en nuestro programa electoral. La única manera de garantizar la igualdad de todos los ciudadanos de este país es poniendo las medidas que sean necesarias para competir en igualdad de condiciones, y también para que no existan distintas categorías de ciudadanos en este país en cuanto a desde qué casilla van a partir.

La posición estratégica de Canarias, a nuestro juicio, entendemos que no se está aprovechando ni por este país ni tampoco por la Unión Europea; somos la parte más remota de la Unión Europea, tenemos una posición privilegiada, específica que podría ser un *hub* potencial de Europa para conectar con África y con Sudamérica, pero no se está desarrollando en esa materia. También lo llevábamos en la parte canaria de nuestro programa electoral de las pasadas elecciones nacionales y vamos a seguir trabajando en esa línea, además de apoyar ese punto en esta iniciativa.

Es necesario, además, que se garantice una red de transporte entre las islas que a su vez garantice los suministros. Aunque sea un debate que parezca muy lejano cuando lo hablamos aquí, ha habido muchos problemas de suministro en islas poco pobladas, como es el caso de El Hierro, llegando incluso a amenazar con la eliminación de una ruta, con lo cual esa isla podía estar desprovista de víveres. Es necesario que haya una conectividad que garantice el suministro de mercancías a todas las islas, por supuesto. Cuando se habla de los aeropuertos de las islas tenemos que hablar de que la puerta de entrada que tiene un archipiélago como el canario —y cualquier archipiélago— o como el balear son los puertos y los aeropuertos; no hay más, y la primera imagen que se va a llevar no solo el residente español, sino también el turista es lo que ve en el aeropuerto. Nosotros presentamos una pregunta sobre qué pasaba en el aeropuerto de Los Rodeos con las goteras en invierno, que llovía más dentro del aeropuerto que fuera. Se nos respondió que se estaban efectuando obras de mantenimiento y que por eso existían las goteras. Vale, perfecto, damos por buena la respuesta esperando que en el próximo invierno no se vuelva a repetir esa imagen, porque la imagen remitida en directo por los turistas era dantesca.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 160

15 de marzo de 2017

Pág. 8

Se da la curiosa problemática de que tenemos aeropuertos rentables, como es el caso del aeropuerto de Tenerife Sur y no efectúan las adecuaciones necesarias para que pueda incrementarse no solo el número de pasajeros, sino para que el tipo de aviones que entre pueda ser también mayor. Y pasa lo mismo con la pista de Lanzarote; no se trata de privilegios, se trata de que, si un aeropuerto es rentable, necesita una adecuación para que siga su vida, para que sea más rentable, y para que siga moviendo el tránsito de pasajeros, y no entendemos por qué no se ha realizado.

Queda mucho por hacer; este grupo parlamentario va a seguir trabajando, y esperamos contar con todas las fuerzas políticas, para que Canarias deje de estar lejos geográficamente, por lo menos en la parte política; que se garanticen las medidas para que los canarios no sientan el sentimiento no solo de aislamiento, sino incluso de doble aislamiento, si son de una isla pequeña, y al final garantizar los mismos derechos a todos los ciudadanos de este país, que es lo que estamos defendiendo.

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Confederal de Podemos, tiene la palabra doña Carmen Valido.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Muchas gracias, presidente.

El archipiélago canario sufre dos situaciones territoriales, que es la lejanía de la Península y la disgregación de su territorio. El transporte aéreo y marítimo para la ciudadanía canaria es vital para la movilidad dentro del Archipiélago; no podemos desplazarnos entre las islas ni por tren ni por carretera. Por tanto, son los dos niveles de compensación en cuanto al transporte. En el primer caso podría solventar la declaración de línea de obligación de servicio público y en el segundo las bonificaciones y las subvenciones al transporte.

A nivel estatal la ruta de servicio público continente-islas, supone un 6% del total, muy alejado del 38% de la media comunitaria, y se refiere solo a la conexión entre Menorca y Madrid y solamente en temporada baja. No existe ninguna línea de servicio público entre Canarias y la Península. Los concursos para cubrir las líneas de obligación de servicio público suelen quedar desiertos para que las compañías entren después en un concurso restringido a negociar lo que más les interesa; pasa lo mismo con el transporte marítimo. Por otro lado, el sistema de subvención a residentes no consigue plena incidencia al abaratar los billetes, dado que cuando se establecieron subvenciones del 50% en 2007, las empresas subieron las tarifas. Es decir, la aplicación de medidas de compensación no siempre repercute en la ciudadanía, dejando sin efecto el principio de solidaridad, tal y como se describe en el artículo 138 de la Constitución española, por lo que es imprescindible hacer efectiva la declaración de servicio público de las líneas entre islas y una nueva regulación, aprovechamiento y control de las bonificaciones. Además, dentro del derecho de compensación interinsular, debería distinguirse entre las personas que se desplazan por turismo interinsular y los que tienen que desplazarse por necesidad, por motivos sanitarios o tramitaciones administrativas, ya que la mayoría de los servicios están centralizados en las dos islas capitalinas, y en estos casos se hace necesaria la protección también de las personas residentes en situaciones más desfavorecidas. Aquí tenemos que resaltar que en el resto de Europa las obligaciones de servicio público tienen tarifas sociales, que ahora mismo no se contemplan para las islas Canarias, por lo que es necesario e imprescindible que tanto los trayectos entre islas como los de la Península contemplen bonificaciones para los colectivos afectamos.

Estamos de acuerdo en potenciar el papel de Canarias como plataforma logística de continentes, pero no para que operen en nuestro territorio empresas y multinacionales que utilicen nuestros puertos como punto de apoyo hacia continentes sin más, sino también para facilitar las relaciones personales, profesionales o empresariales de la ciudadanía canaria. Es necesario declarar el interés público de los aeropuertos canarios, mejorar la conectividad marítima, en términos de calidad, precio y regularidad en la prestación del servicio del transporte marítimo.

En cuando a la bonificación del cien por cien de transporte marítimo de mercancías, sería interesante que Coalición Canaria nos lo aclarase, porque en la última visita que hizo el ministro de Fomento a las islas Canarias, el presidente del Gobierno canario le propuso recuperar el 70% de bonificación, pero bueno, a cuanto más se llegue, mejor.

No estamos a favor de la construcción de ampliaciones o nuevas pistas sin antes maximizar, optimizar y reutilizar los servicios de mantenimiento de la infraestructura ya existente. Otra cosa aparte es lo de la pista de Guacimeta, en Lanzarote, que ya su plan director de hace por lo menos quince años le pide la renovación de las pistas y la ampliación de las mismas. Pero en cuanto al problema del aeropuerto de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 160

15 de marzo de 2017

Pág. 9

El Hierro es que cierra a las cinco de la tarde, es decir, no es un problema de ampliar infraestructura sino de que se optimicen los servicios que ya hay.

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Socialista, defienda la enmienda el diputado don Sebastián Franquis.

El señor **FRANQUIS VERA**: Gracias, señor presidente.

La verdad es que Coalición Canaria nos plantea una proposición no de ley que habla del transporte en Canarias de forma general, y en ese sentido hemos abordado en nuestras enmiendas, de forma general, los aspectos que queríamos incorporar a la propuesta de Coalición Canaria.

Los canarios no solo medimos la distancia con el continente o con el territorio peninsular español por kilómetros, lo hacemos también, fundamentalmente, por euros. Medimos la distancia y la capacidad que tenemos de comunicarnos, de tener más movilidad por los costes que supone para los canarios esa movilidad. Por eso hablamos aquí del transporte aéreo y del transporte marítimo, que son dos elementos clave para la movilidad de los canarios, entre el propio Archipiélago y también hacia la Península.

En Canarias en los últimos años, desgraciadamente, hemos vivido mucho más alejados del continente europeo y peninsular español. ¿Por qué? Porque estamos peor comunicados que hace cuatro años, tenemos menos comunicación directa con menos ciudades españolas, hay menos plazas para viajar en avión y además tenemos el transporte del billete de avión cada vez más caro, por tanto, nos aleja cada vez más de tener la posibilidad y la capacidad de movilidad del archipiélago canario hacia el resto del continente, y especialmente de la Península. Por eso hemos insistido mucho en las ayudas al transporte aéreo de pasajeros, fundamentalmente. Ahí está esa continua amenaza del Gobierno con anuncios que muchas veces, afortunadamente, solo se quedan anuncios, de recortar, recortar y recortar las ayudas a la subvención del transporte aéreo, o las ayudas al transporte de mercancías que nunca se han recuperado desde del año 2009; tenemos menos capacidad, menos plazas de avión para comunicarnos. Por eso para nosotros es fundamental que eso se vuelva a recuperar, lo que había especialmente en el año 2011, y sobre todo que tanto los aeropuertos como los puertos en Canarias son elementos estratégicos y forman parte del desarrollo económico de nuestra comunidad. Por eso es fundamental que la red aeroportuaria de Canarias se incorpore a las líneas estratégicas de AENA, y es fundamental que las principales infraestructuras aeroportuarias se incorporen al fondo que tiene el ministerio para comunicar las ciudades con las entradas a los puertos, porque en Canarias sus dos puertos no incorporan inversión en infraestructuras a ese fondo de acercamiento de las comunicaciones entre las ciudades y los puertos.

Hacemos especial hincapié sobre los colectivos que han sido castigados en los últimos años como son, fundamentalmente, la cultura o el deporte porque se han suprimido prácticamente todas las ayudas que había para posibilitar que los deportistas canarios compitan en la Península y que los artistas canarios compitan en igualdad de condiciones con el resto de los artistas españoles y europeos. Por eso es fundamental para nosotros recuperar esas ayudas.

Igualmente pedimos que nuestros aeropuertos se modernicen, cosa lógica. Hemos insistido al ministerio y a AENA más de una vez en que el aeropuerto de Lanzarote tiene un plan director que ya está prácticamente agotado, hemos insistido en que se tiene que corregir y estudiar ese nuevo plan director, que se analice y profundice en la ampliación de las pistas del aeropuerto de Lanzarote. Sabemos que es un debate que en las islas se produce con cierta preocupación. ¿Hacia dónde va a avanzar esa pista? Creemos que es esencial para asegurar el futuro y el crecimiento económico de la isla de Lanzarote. Por eso hacemos un paquete de medidas, que yo creo que prácticamente afectan a todo el sector del transporte, en asuntos, por ejemplo, como el transporte terrestre, que en Canarias en los últimos años sigue estando penalizado por los recortes del Partido Popular.

Hay debates que quedan pendientes, que no hemos querido introducir porque creo que corresponden más a otra comisión, pero, por ejemplo, tenemos la competencia, que Canarias tiene que recuperar, tiene que tener, del transporte aéreo interinsular que en estos momentos no tiene. O qué pasa con la quinta libertad aérea que ha sido insistentemente anunciado por cada uno de los responsables del Ministerio de Fomento, incluso por el Ministerio de Turismo, y se insiste, una vez más, en que esta quinta libertad no se ha terminado de desarrollar en Canarias.

Por eso planteamos enmiendas que creo pueden reforzar la iniciativa que ha tenido Coalición Canaria de tratar, como se trata en esta PNL, el transporte canario desde una amplitud. Sería bueno que lo que practicamos en el discurso todas las fuerzas políticas que tenemos representación en Canarias, seamos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 160

15 de marzo de 2017

Pág. 10

capaces de concentrarlo en una propuesta concreta, porque eso nos ayudará a que el conjunto de las fuerzas políticas en la Península entiendan las dificultades que tenemos los canarios de movilidad hacia el continente y especialmente hacia la Península.

Insisto —y acabo por donde empezaba—, no solamente los canarios medimos la distancia por los kilómetros, la medimos fundamentalmente por el coste que nos supone tener la capacidad para movernos, no para hacer turismo, sino para desarrollar nuestra propia actividad económica, para poder movernos en el resto de la Península, como se mueve cualquier otro ciudadano español. Eso es lo que estamos defendiendo y para eso hemos planteado las enmiendas a la PNL de Coalición Canaria.

Gracias.

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

Finalmente, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra doña Ana Zurita.

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

Esta proposición no de ley de Coalición Canaria abarca casi todo lo que se podría desear en materia de infraestructuras de transporte entre islas y de conexión con la Península. Se podrían desear más cosas, por supuesto, que mejoren la conexión social y económica de las islas y, como hemos repetido todos los canarios que estamos en esta Comisión, todos queremos lo mismo. Pero hay que reconocer que todas las medidas adoptadas también por el Gobierno del Estado no tienen otro sentido que compensar el doble coste que supone la lejanía y la insularidad, y de todas las propuestas que se piden en esta proposición no de ley —demasiadas, muy diversas— hay cosas que ya están, cosas que ya se han hablado con el Gobierno de Canarias, cosas que no son competencia del Gobierno del Estado, bien porque son de la propia comunidad autónoma o bien porque ni hay capacidad de modificación por condicionantes europeos o bien se entra en el campo competencial de las aerolíneas o las empresas que dan servicio de transporte.

Como son tantas propuestas, voy a ir una por una. Respecto a las dos primeras referentes a la obligación de servicio público, hay que decir que cualquier propuesta de obligación de servicio público debe estar en consonancia con la normativa europea y la posibilidad de intervención en el libre mercado de presupuestos muy tasados y muy justificados, en el sitio donde la oferta de vuelos de compañías aéreas sea insuficiente para dar respuesta a las necesidades de movilidad de los ciudadanos, y hay muchas veces que no es el caso, aparte de que se incumple la normativa europea, también se puede ir en detrimento del pasajero porque no daría lugar a la competitividad entre aerolíneas y no podría haber ofertas tarifarias de las que disfrutamos ahora. Hay que decir también que el ministerio, con respecto a los dos primeros puntos de esa proposición no de ley, está por la labor de seguir trabajando en ellas, es una continua labor de observación y análisis de los mercados aéreos y peninsulares, y lo que ofrecemos, que la proponente de Coalición Canaria no ha querido aceptar, es una propuesta en este sentido. Lo mismo sucede con la OSP para la ruta de La Palma, los mismos argumentos. Hay que decir también que Vueling empezó a operar en 2015, con su línea a Barcelona y tiene rutas semanales ahora mismo, salvo en verano porque no hay pasajeros que cubran la ruta La Palma-Barcelona.

Respecto al incremento de las subvenciones al transporte al 75 %, está claro que todos, todos, deseamos que subvención sea del 75 %; ahora tenemos una subvención del 50 %, a la que hay que añadir la financiación de las rutas ya declaradas como obligación de servicio público y hay un acuerdo de ir adaptando la subvención en función de la disponibilidad presupuestaria. Cierto es que está en el acuerdo de investidura, firmado con Coalición Canaria, y se está trabajando en ese sentido. También aquí hemos propuesto un acuerdo que Coalición Canaria no ha querido aceptar.

Respecto a las subvenciones de mercancías, lo mismo, se está trabajando en ello. Y hay que decir que están tasados, también con la normativa europea, qué productos entran en subvenciones agrícolas, que productos entran en subvenciones de materia industriales y también están tasados los precios máximos de subvención, que eso puede variar, se está trabajando en ello, y lo que no se puede aceptar es en los términos en que está redactada la propuesta por parte de Coalición Canaria.

Respecto a las plataformas *hub* se pueden apoyar las iniciativas que mejoren el posicionamiento en las islas o, como dicen, en aeropuertos *hub* o plataformas logísticas entre continentes, pero ahí también hay que diferenciar si un aeropuerto *hub* es un aeropuerto que usa una aerolínea o alianza de aerolíneas para distribuir a sus pasajeros hacia sus destinos, si se utiliza el aeropuerto *hub* para juntar a pasajeros de distintos orígenes y llevarlos todos juntos al mismo sitio. Pero hay que decir que el sector aéreo está

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 160

15 de marzo de 2017

Pág. 11

liberalizado, y eso depende exclusivamente de las compañías aéreas y no depende ni de Fomento ni de AENA.

Y con las rutas marítimas, parecido: la directiva europea permite subvencionar coste de pasajeros y determinados productos por razón de la insularidad, pero las autopistas del mar tienen como razón de ser establecer rutas regulares pero no se asocian a bonificaciones generales. De todas formas también hay que decir que en los Presupuestos Generales del Estado de 2016 se aprueban cada año también bonificaciones para los tráficos que unen puertos generales del Estado, del archipiélago con otros puertos, y también que las terminales de puertos canarios tienen ya la consideración de plataforma logística atlántica, y se le aplica el máximo de subvenciones, dependiendo del número de TEU movidos, y esta bonificación puede alcanzar hasta el 70%. O sea que todo eso son ayudas que ya existen respecto a considerar las islas como plataforma del Atlántico.

Respecto a la isla de El Hierro, hay que decir que es competencia del Gobierno de Canarias. ¿Qué ha hecho el Estado para mejorar la conectividad? Pues lo que es propio de su competencia: se ha adecuado el puerto de La Estaca, adecuando el acceso y se ha hecho una nueva terminal. No obstante, también está en la voluntad del ministerio seguir trabajando, seguir vigilando el transporte en El Hierro y colaborar, por supuesto con el Gobierno de Canarias.

La propuesta de recuperar el interés público de los aeropuertos en Canarias, es completamente consciente de la importancia estratégica de los aeropuertos canarios y hay que decir que el pasado 27 de enero se aprobó el DORA, que es el Documento de Regulación Aeroportuaria y que fija las inversiones en los aeropuertos en el próximo quinquenio. En el DORA los aeropuertos canarios aparecen como actuación estratégica, y principalmente el aeropuerto de Tenerife Sur. Para Canarias hay una inversión programada de 333 millones de euros y, en concreto, para el aeropuerto de Tenerife Sur, 116,5 millones de euros. Dentro de esa inversión está la unión de dos terminales, la T-1 y la T-2, que se habló y se pactó también con el Gobierno de Canarias. O sea que tampoco se le ve sentido a esa propuesta. De todas maneras también queremos decir que está en la voluntad del ministerio seguir trabajando la segunda pista, está claro que está en el Plan regulador del aeropuerto Tenerife Sur, también la de Lanzarote, pero estudios rigurosos y analizados, que no son los que encarga un determinado partido político en función de sus intereses, te dicen con rigurosidad que la ampliación de la pista no es necesaria ni a corto ni a medio plazo. En el documento del DORA aparecen las subvenciones que se asumen como estratégicas y absolutamente necesarias para mejorar la conectividad de las islas en los próximos cinco años.

Con el último punto, aquí hay competencias de muchas administraciones, por tanto lo que se propone es colaborar, pero hay carreteras, caminos, terminales intermodales, hay competencias de ayuntamientos, de cabildos, del Gobierno de Canarias y del ministerio. Lo que se ofrece es la colaboración para que todo pueda salir adelante con la coordinación, si se quiere, del Gobierno del Estado.

Muchas gracias, presidente.

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

— RELATIVA A MEDIDAS A IMPLEMENTAR EN EL AEROPUERTO DE FORONDA, VITORIA-GASTEIZ. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV). (Número de expediente 161/000844).

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar a la siguiente proposición no de ley, pero les quiero hacer una reflexión. Son las cinco menos diez, y nos quedan 10 PNL; si somos capaces de administrar el tiempo será una cosa, si somos incapaces será otra. Después tenemos las preguntas, pero creo que las PNL las vamos a votar y después vamos a hacer las preguntas, porque si no puede ser un poco caótico. De todas maneras ya saben que yo administro el tiempo con magnanimidad, pero si ustedes, en lugar de siete minutos como proponentes utilizan cinco y el que tiene cinco utiliza tres, y el que tiene tres utiliza uno y medio, es más llevadero. Lo dejo a su discreción.

Vamos a pasar a debatir la siguiente PNL que va en el número 4.º, relativa a medidas a implementar en el aeropuerto de Foronda, Vitoria-Gasteiz, del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), y que va a defender el diputado don Íñigo Barandiarán, que tiene la palabra.

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

Intentaré ser breve en esta exposición, porque los datos que se reflejan en la PNL son ya conocidos por los señores diputados.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 160

15 de marzo de 2017

Pág. 12

Hay casos en los que sabemos que se producen obras y promoción de determinadas infraestructuras sin que vayan a tener uso y en otros casos, sin embargo, podemos comprobar que se están dando, como en el caso de Foronda, el aeropuerto de Vitoria-Gasteiz, el supuesto en el que precisamente ocurre lo contrario, supuestos en los que existe ocupación y en los que existen posibilidades y en los que existe una actividad más que notable del aeropuerto y que podía haber seguido ampliando a pesar de determinadas limitaciones, han llevado, no obstante, a que desde el año 2012 el aeropuerto de Vitoria haya estado limitado en su horario. Se lo voy a explicar.

El aeropuerto de Foronda es un aeropuerto de unas características físicas envidiables, las describo en la PNL. Tiene además, como característica, ser un elemento central respecto de territorio, tanto de su entorno vasco como de otro que le circunda, que podría servir también para otros usos, como para la desviación de vuelos, cuando ha ocurrido, porque también sus condiciones climatológicas son envidiables, desde ese punto de vista. Ha tenido, además, desde el año 2012 del cierre de su actividad diurna, una progresión en su uso, hasta el punto de que hoy es la cuarta terminal de carga aérea del Estado, detrás de Madrid, Barcelona y Zaragoza, hasta el punto de que el año 2015 ha tenido un incremento de más del 12%, facturando más de 52.000 toneladas. Además, el número de viajeros también ha crecido, solo con aquellos vuelos que han sido concertados, vuelos charter y parecidos, hasta los 36.000 pasajeros. Ello ha llevado a que muchas empresas de carga estén manifestando su opción por Vitoria como un aeropuerto de referencia, y va a incrementar también sus instalaciones en ese aspecto. Pero se da la circunstancia de que a partir de final de este mes posiblemente Ryanair, una compañía privada, va a incrementar sus vuelos, lo que va a suponer que, a diferencia de como hasta ahora está funcionando solo 12 horas al día en horario nocturno, va a poder funcionar también 16 horas al día.

Como digo, esta es una situación en la que lo que estamos comprobando es que es una situación de éxito que se está alimentando de una manera irrazonable, entendemos nosotros. ¿Consecuencia? Consecuencia es que no solo la sociedad alavesa, la vasca en general también demanda, de alguna manera, que haya un elemento útil que se vuelva a poner en funcionamiento con los mismos caracteres con los que tuvo éxito en su momento, que es funcionando las 24 horas.

Esta es la petición que hace la PNL: instar al Gobierno a tomar aquellas medidas, incluidas la reapertura del PIF, del puesto de inspección fronteriza, que permiten el control de productos animales para consumo humano, de manera que aquella instalación, una instalación de las condiciones óptimas como las que tiene el aeropuerto de Vitoria, pueda ser utilizada de un modo óptimo, es decir, puede y debe ser usado de una forma mucho más eficaz de la que ahora se está utilizando, con la sola medida de ampliar el horario, que supone un incremento muy limitado del número de personas y con un gasto también limitado respecto del número de personas y con un gasto también limitado respecto del presupuesto general, no ya de AENA sino de los aeropuertos en general.

Entendemos por ello que es una medida razonable, es una medida posible, y es una medida a la que además nos han manifestado su apoyo algunos grupos políticos, y otros, con determinadas circunstancias, a los que quiero agradecer sobre todo la disposición que han mostrado a poder transaccionar algún tipo de acuerdo. En este caso, quiero manifestar que primero, mantengo, en principio mi propuesta; segundo, he transaccionado ya un acuerdo con el Partido Socialista; tercero, estamos con intención de intentar transaccionar también con el Partido Popular, ya que también nos han presentado una enmienda. En todo caso agradezco a todos los que han manifestado su apoyo, y simplemente espero que el resto de grupos pueda actuar de la misma manera.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Barandiarán.
Tiene la palabra el señor Lasarte.

El señor **LASARTE IRIBARREN**: Gracias, señor presidente.

Señorías, el año 2012 fue nefasto para el aeropuerto de Foronda, Vitoria-Gasteiz. Ese año el aeropuerto vivió una decisión traumática que ponía en riesgo su actividad y podía llevarle a una situación extrema y al cierre. La decisión del Gobierno del Partido Popular, con su ministra Ana Pastor al frente del Ministerio de Fomento, de reducir el horario de operatividad del aeropuerto de 24 a 12 horas, abriendo solo por la noche para dar servicio al transporte carguero y suspendiendo la actividad del punto de inspección fronteriza, PIF, habilitado en Foronda para atender el tráfico de perecederos y animales, además elevando sustancialmente las tasas por su uso.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 160

15 de marzo de 2017

Pág. 13

Los partidos políticos, alaveses y vascos, salvo el Partido Popular, que obedeció dócilmente las instrucciones de esa ministra, hoy presidenta del Congreso, clamaron al cielo por esas decisiones que hipotecaban el futuro del aeropuerto y lo ponían en situación crítica, un aeropuerto dotado de unas magníficas instalaciones que, con gran esfuerzo y apoyos locales, había conseguido convertirse en el cuarto aeropuerto de carga del Estado, con un potencial de desarrollo, como así lo ha demostrado en estos años, y con la vocación de ser también un referente para vuelos de pasajeros, complementando con vuelos charter y/o internacionales la oferta existente en aeropuertos del entorno.

Por fortuna, y por trabajo, la apuesta de las compañías de carga, de los trabajadores y de la Administración alavesa y vasca, la Cámara de Comercio de Álava y VÍA-VÍAS, sociedad creada para el desarrollo del aeropuerto de Foronda, Vitoria-Gasteiz, ha dado sus frutos, y AENA ha aumentado recientemente el horario hasta la H-16, ampliando 4 horas más el horario operativo anterior de 12 horas del aeropuerto. Pero sigue siendo insuficiente y reclamamos que se habiliten las 24 horas para que el aeropuerto esté plenamente operativo y dé servicios en condiciones a la creciente demanda de carga y a los vuelos de pasajeros que han empezado a operar desde Foronda y cuyo horario se encuentra restringido y limitado. Pedimos también que se levante la suspensión temporal del puesto de inspección fronteriza, PIF, procediendo a su reapertura inmediata y dotándole de los recursos humanos y técnicos necesarios para su funcionamiento en atención al tráfico de perecederos y animales.

AENA dice en respuesta a una pregunta escrita de este parlamentario que los puestos de inspección fronterizos dependen orgánicamente del Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas y funcionalmente del Ministerio de Agricultura, Pesca, Alimentación y Medio Ambiente y del Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad, siendo los dos últimos ministerios citados los que tienen competencias para llevar a cabo su reapertura y que AENA ha hecho todas las acciones posibles para promover, ante esos ministerios, que se levante temporalmente el cese de la actividad para que sea operativo y que los mismos no lo han concedido.

Por eso pedimos al Gobierno que levante esa suspensión temporal del PIF, que hasta la propia AENA ha solicitado, y flexibilice sus condiciones de demanda de actividad ante peticiones de empresas en unas instalaciones que llevan cerradas cinco años por culpa del Gobierno. Y nos parece importante que el Gobierno sea consciente del potencial de desarrollo que supone para un entorno geográfico la disponibilidad de una instalación aeroportuaria de las condiciones del aeropuerto de Foronda, Vitoria-Gasteiz, que es un motor para el desarrollo económico de un hinterland de cientos de kilómetros alrededor, que superan el ámbito de una sola comunidad autónoma. El Gobierno central también debería volcarse para dinamizar la economía y la generación de empleos de calidad en torno al mismo. Por eso, pedimos que se implique en políticas de promoción y apoyo, estableciendo una política de tasas y bonificaciones para la apertura de nuevas rutas que faciliten el desarrollo y competitividad del aeropuerto de Foronda, Vitoria-Gasteiz, en su vertientes de carga y de pasajeros. Por último, buscando la plena operatividad de ese aeropuerto cuanto antes, le pedimos que presente, con carácter de urgencia, la planificación de los recursos humanos y técnicos necesarios para dotar al aeropuerto de plena operatividad.

Estos son los planteamientos de la enmienda presentada por el Grupo Socialista, para recuperar o restaurar los servicios eliminados en 2012 por el Gobierno del Partido Popular, que puso en riesgo la misma existencia y futuro del aeropuerto. Y la tenacidad, el compromiso de las empresas y de todos los agentes, y el esfuerzo de los trabajadores, han conseguido que siga vivo y con muchas ganas y proyectos para seguir creciendo y ser rentable para AENA y para el conjunto de la sociedad. Hemos acordado una enmienda transaccional con el grupo proponente que, como decía el portavoz de ese grupo, esperamos que se pueda ampliar con más grupos políticos. Votaremos a favor de la restauración de la plena operatividad del aeropuerto de Foronda, Vitoria-Gasteiz.

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Popular tiene la palabra don Francisco Bernabé.

El señor **BERNABÉ PÉREZ**: Muchas gracias, señor presidente. Buenas tardes, señorías.

De partida creemos que este debate, evidentemente bien intencionado, está ya desfasado, y lo decimos por lo siguiente. La PNL del Partido Nacionalista Vasco está fechada el día 8 de noviembre de 2016, cuando la realidad es que es muy distinta la que nos encontramos hoy respecto a cómo funciona el aeropuerto de Foronda, y esto viene porque a raíz de la negociación colectiva, empezada en los últimos meses del pasado año entre AENA y los representantes sindicales de los trabajadores del

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 160

15 de marzo de 2017

Pág. 14

aeródromo, se alcanzó un acuerdo el pasado mes de diciembre, ya en vigor, ya operativo desde hace dos semanas, que hace que desde el pasado 2 de marzo de 2017 el aeropuerto haya ampliado su horario semanal en 37 horas, es decir, un 55% más de lo que lo tenía anteriormente, que en total supone más de 100 horas abierto a la semana. Esto se concreta en que de lunes a viernes está el aeropuerto abierto 16 horas diarias, con la opción de dos periodos extras a cierre y antes de apertura para alcanzar hasta las 20 horas diarias, 12 horas más los sábados, 7 horas los domingos y también con estas posibilidades de 2 horas extras antes y después del horario de funcionamiento. Y además, no lo olvidemos, muy importante, que el resto del tiempo el aeropuerto está en horario disponible a demanda, es decir, que están cubiertas el cien por cien de las necesidades aeroportuarias.

¿Por qué se hace esto? Señorías, está claro, porque hay que aplicar criterios de racionalidad y evitar gastos innecesarios para no incurrir en déficit público. Hay una máxima que está clara: si no hay aviones que quieran volar de madrugada, ¿para qué vamos a tener abiertas las instalaciones 24 horas al día los 365 días del año? Es un aeropuerto estupendo, lo sabemos todos, existe, está abierto, funciona de maravilla, como tantos otros servicios públicos, como colegios, institutos, universidades, esta santa Casa, que funcionan muy bien pero que no pueden estar abiertos las 24 horas del día.

Tengan en cuenta, señorías, dos factores. El actual marco horario existe después de un acuerdo alcanzado con los trabajadores, que son los que conocen las necesidades reales de funcionamiento del aeropuerto de Foronda. Esto ha traído consigo que la plantilla se aumente en un 30%, han pasado de 29 a 36 los trabajadores, y que se den por cubiertas todas las necesidades del aeródromo y, sobre todo —y creo que es una cuestión muy importante— que es una prueba evidente de sentido común. El aeropuerto está abierto 24 horas, en 2012 se limita de forma importante el uso horario del aeropuerto, habida cuenta de que por la crisis la demanda había bajado de forma notable, pero cinco años después volvemos a recuperar un gran nivel de actividad y por tanto volvemos a ampliar. No se está cerrando nada de forma definitiva, sino que se está adaptando a cómo evoluciona el mercado, que parece lo lógico, lo razonable y lo comprensible en una economía moderna y occidental como la nuestra.

Para concluir, en lo que hace referencia al punto de inspección fronterizo, el PIF, hay que recordarle al portavoz socialista que ha dicho todo lo que ha dicho, que es verdad, pero que no ha dicho toda la verdad. Y esa es la única realidad. El punto de inspección fronterizo se cerró en 2012 tras una inspección de la misión de la Oficina Alimentaria y Veterinaria de la Comisión Europea, que fue la que ordena el cierre. Es cierto de quién depende funcionalmente la apertura de esa oficina, de esos ministerios que se han indicado, pero lo que no ha dicho el portavoz socialista es que AENA ha requerido a las empresas que gestionan, que trabajan en el aeropuerto de Vitoria, para que presenten una previsión de negocio firme y suficiente, al objeto de instar la apertura de ese punto fronterizo. Y nos hemos encontrado con que las empresas no lo han presentado. No ha sido posible; en el momento en el que exista esa demanda, en el momento en el que exista esa documentación, por supuesto que el Gobierno va a estar dispuesto a que el puesto de inspección fronteriza, quede abierto.

Dicho todo lo cual, y como todos perseguimos lo mejor, si llegamos al consenso será estupendo y si no, señor presidente, proponemos el siguiente texto alternativo y es que el horario operativo del aeropuerto de Vitoria y los recursos ligados al mismo, se adecuen en función de la demanda real de tráfico.

Muchísimas gracias.

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

Pasamos al turno de fijaciones. Por el Grupo Parlamentario Mixto, quiere intervenir el señor Martínez Oblanca, que tiene la palabra.

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

He escuchado con mucha atención las explicaciones del señor Barandiarán, del Grupo Parlamentario Vasco, en relación con el aeropuerto de Foronda, Vitoria-Gasteiz, y la necesidad de dotarlo de recursos humanos para atender su puesto de inspección fronterizo y también del personal necesario para garantizar su operatividad en un horario pleno las 24 horas de cada uno de los días del año y superar restricciones aplicadas desde 2012.

Estoy de acuerdo con esta iniciativa, porque mi partido es de los que defienden que las infraestructuras, en este caso aeroportuarias, hay que aprovecharlas en toda su plenitud, máxime cuando AENA está consiguiendo, y nos felicitamos por ello, unos magníficos resultados, como quedó acreditado, con las cifras de usuarios de la Red de Aeropuertos Nacionales en el pasado 2016, récord histórico que, por lo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 160

15 de marzo de 2017

Pág. 15

que he leído en una información reciente, podrían ser superados en este ejercicio de 2017 a tenor de los buenos datos de viajeros en los dos primeros meses del año.

Señorías, hace un par de meses que en esta misma Comisión de Fomento se debatió, con la presencia y la participación del ministro De la Serna el documento de regulación aeroportuaria, DORA, que ha supuesto tras su aprobación por el Consejo de Ministros un compromiso inversor quinquenal y una rebaja en las prestaciones públicas patrimoniales, PPP, con el gran objetivo de favorecer la competitividad y la calidad de los servicios dentro de una estrategia de impulsar el transporte aéreo de viajeros y de mercancías para que las compañías aéreas puedan generar más líneas de carga, de viajeros, más trayectos, más puestos de trabajo y captar, por lo tanto, con precios incluso mucho más baratos, el pasaje para estas compañías. De ahí la importancia de aprovechar las infraestructuras aeroportuarias que, como es el caso de Foronda, pueden tener muchísimo más aprovechamiento, como bien señalan en su exposición de motivos los autores de esta proposición no de ley.

Hoy es Foronda, pero AENA también debería contemplar otros aeropuertos de su red, desde luego el de Asturias lo pide a gritos, pide a gritos darle una mayor utilidad, porque estamos hablando de uno de los sectores clave de la economía española. No me sorprende esta iniciativa, me sorprende que tenga que ser la vía parlamentaria la que tenga que orientar al Gobierno para sacar más provecho a nuestras infraestructuras de transporte aéreo. Daré mi voto favorable a la PNL.

Muchísimas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos tiene la palabra don Luis Salvador.

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

Esta PNL parece prácticamente una película de suspense, porque cuando yo estaba viendo el contenido de la misma y veía lo que se terminaba pidiendo, a fin de cuentas era que se recuperara nuevamente el 24 horas 365 días al año, porque se decía que el aeropuerto había ido yendo a menos y que conforme había ido yendo a menos se le había ido quitando horas, y por tanto también recursos humanos, y se venía a decir que ahora había una serie de perspectivas para que eso pudiera mejorar, tanto en mercancías como en pasajeros, como con la recuperación del PIF, que se está planteando. Me parecía una iniciativa vaga, porque solamente pedir el final del trayecto y es que se recupere el 24/365 días al año, me parecía que no se justificaba si no era precisamente con los datos de esos incrementos que demandasen y requiriesen que se pudiese aprobar de esta manera. Esa era mi primera visión de la PNL cuando la había visto.

Ahora, cuando he escuchado al enmendante del Partido Socialista, que creo que han llegado a un acuerdo y que espero ver esa transaccional, y si está bien incluso estaríamos dispuestos probablemente a sumarnos, veo que se hacen muchísimas más peticiones, que no tienen nada que ver con la que se había hecho, pero que si esas peticiones se llevaran a buen aeropuerto, seguramente se justificaría ese H 24/365.

Para completar la caja de sorpresas que es esta PNL, el proponente de la enmienda del Partido Popular nos dice que hay un acuerdo, al que nadie había mencionado anteriormente, donde buena parte de los temas que se están planteando vienen solucionados de una manera adecuada y aparte con un acuerdo también con los propios trabajadores y AENA, en donde se ve una manera razonable de cubrir prácticamente todas las necesidades del aeropuerto sin tener la necesidad de tenerlo abierto en momentos en donde realmente no tiene ningún tipo de uso.

Por tanto, como todo esto ha ido evolucionando, Ciudadanos también; inicialmente íbamos a votar en contra y a pedirle al PNV que presentase una buena propuesta para poder reflotar este aeropuerto, pero también nosotros tendremos que evolucionar, conforme ha evolucionado. Analizaremos la transaccional y no descartamos votarla a favor, pero pedimos que estos temas no se traten con la vertiente del territorio. Yo soy de Granada y tenemos un aeropuerto que a las 12 de la noche nos desvían los vuelos a Málaga, si no han llegado a aterrizar, por lo que también nos gustaría el H 24/365, pero no se me ocurre plantearlo directamente porque yo lo necesite porque es mi circunscripción.

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Confederal tiene la palabra el diputado don Juan López de Uralde.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 160

15 de marzo de 2017

Pág. 16

El señor **LÓPEZ DE URALDE GARMENDIA**: Muchas gracias, señor presidente.

Llama la atención que en este país, que se llenó de autopistas de peaje que ahora tenemos que rescatar con dinero público entre todos, de aeropuertos sin aviones y de trenes sin pasajeros, que el problema sea precisamente el coste que puede suponer el aeropuerto de Foronda; es decir, que nos estamos gastando miles de millones de euros en rescatar esas autopistas que se hicieron en el tiempo de la burbuja y ahora resulta que tenemos que ahorrar con este aeropuerto.

Adelanto que nosotros vamos a votar favorablemente esta PNL y apoyaremos en su caso, si hay una transaccional con el Partido Socialista. Lo haremos porque en Euskadi tenemos tres aeropuertos y creemos que es necesario hacer un plan estratégico aeroportuario para atender las necesidades reales, un plan que responda a intereses sociales, ambientales y económicos, no solo intereses políticos. Denunciamos el maltrato reiterado que los gobiernos del Partido Popular hicieron al aeropuerto de Foronda, con la supresión del H24, del que ya se ha hablado, del puesto de inspección fronterizo y la nula inversión de AENA a pesar de que el aeropuerto cuenta con un plan director. Esto ha fomentado que Foronda llegue a la marginalidad respecto al mercado de pasajeros y solamente gracias al impulso reiterado de las instituciones alavesas ha sido posible un nuevo impulso a Foronda.

¿Qué estrategia pensamos nosotros que deberían seguir las instituciones públicas para reactivar Foronda y que el futuro del aeropuerto no peligre? En primer lugar, entendemos que se debe garantizar su apertura las 24 horas, competencia de AENA y por tanto del Gobierno central. Otras medidas, como reabrir el puesto de inspección fronterizo ayudarán a seguir consolidándolo como referencia en aeropuerto de carga en Euskadi y en el conjunto del Estado. Además, tiene que haber una implicación real del Gobierno Vasco, no puede ser que se quiera que todo el esfuerzo recaiga en la Diputación Foral de Álava.

Desde nuestro punto de vista, en lo que se refiere a los vuelos de pasajeros, sin perjuicio de trabajar para que haya conexiones de pasajeros, la gran potencialidad del aeropuerto es el tráfico de mercancías. Hay que aprovechar y mejorar esta potencialidad de forma prioritaria. Siempre es preferible tener vuelos de pasajeros que generen riqueza en el territorio, que financiar viajes vacacionales que solo son asequibles para personas con alto poder adquisitivo. En todo caso, no se puede despilfarrar el dinero de la ciudadanía en engordar las cuentas de resultados de compañías aéreas sin que ello aporte nada.

En definitiva, por todo ello votaremos favorablemente a la PNL y eventualmente, si se llega a una transaccional, la apoyaremos también.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor López de Uralde. Esperaremos al texto transaccional para valorar la votación.

— RELATIVA A LA DISCRIMINACIÓN DE LA CIENCIA CANARIA POR LA NEGATIVA DE LAS COMPAÑÍAS AÉREAS A TRANSPORTAR ANIMALES DESTINADOS A LA INVESTIGACIÓN. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA. (Número de expediente 161/000861).

El señor **PRESIDENTE**: En relación con el siguiente punto del orden del día, tal como se ha solicitado, y el señor Navarro nos dijo que ha hablado con el resto de los grupos parlamentarios, vamos a debatir la proposición no de ley número 5.º, relativa a la discriminación de la ciencia canaria por la negativa de las compañías aéreas a transportar animales dedicados a la investigación, que es del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, que va a defender la diputada doña Carmen Valido.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Buenas tardes. Diferentes colectivos de investigadores y emprendedores isleños han denunciado públicamente la discriminación que padecen al enfrentarse a determinadas trabas por el mero hecho de desarrollar sus proyectos en Canarias, trabas que no sufren las personas que se dedican a la misma actividad en otros puntos del Estado y en la Unión Europea. **(El señor vicepresidente, De la Encina Ortega, ocupa la Presidencia)**. Son muchos proyectos que podían verse interrumpidos o ni siquiera llegar a realizarse debido a la falta de apoyo e incentivos institucionales que sirva para reducir las peculiaridades con las que tiene que lidiar la investigación, el desarrollo y la innovación en el territorio canario. El archipiélago, considerado como un territorio ultraperiférico de Europa y beneficiado por el Régimen Económico y Fiscal, específico dentro del marco estatal, no posee sin embargo una línea concreta destinada a equiparar también en este punto a las islas con el resto de territorios, con lo que interactúa de manera más estrecha.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 160

15 de marzo de 2017

Pág. 17

Algunos de los problemas más comunes que afrontan todos estos proyectos, tiene que ver con el elevado importe del transporte entre las islas y el territorio continental europeo, un coste que en demasiadas ocasiones se convierte en una auténtica barrera discriminatoria para el intercambio de bienes, servicios e incluso conocimientos, así como también pone freno al desplazamiento de aquellas personas innovadoras, investigadoras que han elegido Canarias como lugar de residencia y trabajo permanente. En nuestro REF existen compensaciones al transporte de mercancías. Dichas ayudas tienen como objetivo compensar los sobrecostes que experimenta el tráfico de productos como consecuencia de la lejanía del archipiélago del territorio peninsular y de la Unión Europea. Con tal objetivo se hace una consignación anual en los planes generales del Estado, con la finalidad de abaratar el coste de efectivo del transporte marítimo-aéreo de mercancías interinsular y entre islas y el resto de España, así como el transporte de la exportación dirigida a la Unión Europea.

Y volvemos a la enmienda a la primera PNL. Entre los productos bonificables se encuentran los inputs, que no son otros sino las materias primas y productos intermedios, necesarios para la producción de los productos de los que hablamos anteriormente, siempre que los mismos no se fabriquen en Canarias. Ahora bien, cuando se menciona en los listados de adquisición de inputs, destinados a la elaboración de productos dentro de las islas, nada se dice sobre el resto de usos que estas importaciones puedan recibir más allá de su transformación industrial, como pudiera ser el aprovechamiento en el campo de la innovación, el desarrollo y la investigación destinado a la producción del conocimiento.

Esta consideración más heterogénea de los beneficios de nuestro régimen económico y fiscal, de haber sido puesta en marcha ya, podía haber beneficiado a nuestros emprendedores investigadores, aportando una compensación a las actividades que tienen que ver con el I+D+i de las islas. Esta voluntad de vincular el REF a la investigación y a la innovación, cuenta con el acuerdo de instituciones como el Cabildo de Tenerife, donde esta iniciativa fue aprobada por unanimidad entre todos los grupos que están en el pleno.

La situación actual es desoladora; España solo aporta un 0,58% del producto interior bruto al I+D+i, y Canarias se encuentra a la cola en este campo. Esta discriminación en la investigación en las islas también se ha reflejado en otros hechos, como la negativa de las aerolíneas Iberia y Air Europa al transporte de ratones de laboratorio para la investigación de enfermedades graves. Apoyamos avanzar en las alternativas a la investigación animal. De hecho, en nuestro país el número de animales de experimentación ha bajado de 1.400.000 a 900.000, desde el año 2009 hasta ahora, pero es grave que se hayan puesto en peligro investigaciones en nuestras islas sobre enfermedades como la artritis reumatoide, la diabetes, la epilepsia, etcétera, que cuenta, además, con financiación estatal y europea, por la negativa de dichas aerolíneas al transporte de animales de laboratorio.

Por todo ello, pedimos el apoyo a esta PNL. En esto tengo que decir que hemos hecho una transaccional con Ciudadanos en el primer punto, que voy a leer tal como queda: Incluir modificaciones en los decretos de compensación al transporte de mercancías, para permitir que la importación de productos dedicados a la producción de conocimiento, investigación y desarrollo se beneficien de dichas ayudas; regular reglamentariamente la obligatoriedad de las compañías aéreas en realizar el transporte de animales destinados a la investigación en las islas y apoyar las iniciativas de búsqueda de alternativas viables a la experimentación animal, para lograr el objetivo del Real Decreto-ley 53/2013.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): Muchas gracias, señora Valido.

Para defender su enmienda, por el Grupo Ciudadanos tiene la palabra doña Melisa Rodríguez.

La señora **RODRÍGUEZ HERNÁNDEZ** (doña Melisa): Presidente, señorías, agradecemos al Grupo Parlamentario Confederado de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, que acepte la enmienda solicitada, que trata de la modificación del primer punto pero, al final, de lo que se está hablando aquí es de la ciencia y del peligro que corre la ciencia. Todos hemos visto que ha habido un problema en cuanto a la financiación de distintos proyectos de investigación, no solo en Canarias sino en el resto del país. De hecho, en Canarias peligraban muchos proyectos de investigación, hasta el punto de que en 2013 anunció el Gobierno de Senegal que iba a dar unas partidas al Instituto canario de Medicina Tropical para que se pudiese realizar la investigación de unas enfermedades muy concretas, datos que creo que son bastante reseñables y que está bien que sus señorías conozcan.

Canarias además, como ya dije en la intervención anterior, sufre un aislamiento propio de un archipiélago que además tiene lejanía, con lo cual no hay alternativa para el transporte en corto periodo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 160

15 de marzo de 2017

Pág. 18

de tiempo, es decir, en territorio peninsular o en territorio continental; ahí está la alternativa del tren, del vehículo, del transporte rodado o de los aviones. Sin embargo, con el transporte hacia las islas Canarias no lo hay. **(El señor presidente ocupa la Presidencia).**

Existen 20 proyectos de investigación en las islas que se podrían ver afectados por esta negativa a transportar estos animales para la investigación; de hecho, Ciudadanos ya mostró su preocupación ante las noticias de la negativa de algunas compañías aéreas. El 8 de noviembre de 2016 registramos una pregunta instando al Gobierno a que si conocía el caso, iba a hacer algo para solventarlo. La realidad es que a día de hoy no tenemos respuesta a esa pregunta.

Nosotros apoyamos la ciencia, por supuesto, y también que se empiecen a estudiar alternativas a la experimentación con animales. Creemos que la sociedad va evolucionando y que existen y se desarrollarán distintas técnicas de investigación. Alguna compañía ha manifestado que va a permitir, bajo criterios de seguridad, el transporte de estos animales, en este caso de los ratones de laboratorio —una de las compañías que ha citado la compañera del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea—, lo cual tiene que ver otra vez con los trámites y los tiempos parlamentarios. Al final se acaba debatiendo esta iniciativa cuando una compañía parece que ya ha dicho que se puede solventar el problema.

Entendemos la preocupación, existen métodos seguros de transporte, hay tecnología para todo, sería imposible pensar que no existan métodos de transporte seguros para estos animales que son tan necesarios para la experimentación científica. Vamos a seguir trabajando en esta línea, en fomentar la ciencia en las islas Canarias, no solo en investigaciones —en este caso se está tratando con animales muy concretos—, también que se busquen esas alternativas en la investigación con animales, como bien ha dicho la portavoz del partido proponente. Hemos hecho una transaccional, así que anunciamos nuestro voto favorable.

Muchas gracias. **(Aplausos).**

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

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra doña Ana Zurita.

La señora **ZURITA EXPÓSITO**: Gracias, presidente.

En el último acuerdo que hace el grupo proponente habla de apoyar las iniciativas de búsqueda de alternativas viables a la experimentación animal para lograr los objetivos del Real Decreto 53/2013. Yo voy a ir de atrás para adelante, porque ya en el real decreto que se menciona figura cómo se han de transportar los animales, de acuerdo con la normativa de comercio, sanidad y bienestar animal. Igualmente, que los contenedores de transporte garantizarán la contención de los animales permitiéndoles al mismo tiempo la libertad de movimientos adecuada en función de su especie, edad y estado, y que los vehículos de transporte dispondrán, cuando proceda, de sistemas de anclaje para evitar movimientos bruscos perjudiciales para su bienestar. O sea que las condiciones para el transporte de animales ya están reflejadas en este real decreto, cuyo principal objetivo es adaptarse a la normativa europea, como pide el grupo proponente. De cualquier forma, entiendo que conviene establecer que la decisión de transportar animales vivos, y en particular animales de laboratorio, está dentro del ámbito de libertad de empresa, pues el transporte aéreo entre Canarias y Península está liberalizado en función del reglamento del Parlamento Europeo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos para la comunidad, lo cual incluye la prestación de servicios de transporte de personas, de carga y de correo. Esto debe ser, pues, una decisión de política comercial de la compañía, por lo que el Gobierno entiende que no se debe meter en ese aspecto, y en el ámbito de la legislación aeronáutica no hay prohibiciones al respecto. En relación con la inclusión de modificaciones en los decretos de compensación al transporte de mercancías para incluir en las compensaciones productos dedicados a investigación y desarrollo, hay que indicar también que la compensación de ayudas al transporte es una ayuda del Estado, aprobada por la Comisión Europea y también en términos muy tasados. El Ministerio de Fomento tiene ahora mismo dos tipos de ayudas: productos agrícolas y productos industriales. En el caso de los productos agrícolas, la normativa europea solo permite compensar el transporte marítimo y aéreo de productos que ya estén en el anexo 1 de ese tratado, y en el caso de los industriales se aplica el segundo real decreto para las mercancías que no estén incluidas en ese real decreto.

Estos parece que son los dos puntos fundamentales, pero yo no voy a querer entender su PNL y me voy a abstraer de los contenidos, porque no quiero entender que ustedes estén a la vez defendiendo la protección animal y luego exijan que se les transporte para investigación y se les trate de producto

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 160

15 de marzo de 2017

Pág. 19

industrial o de mercancías. Para el segundo punto vamos a referirnos en abstracto y a establecer —que es lo que plantea nuestra enmienda— que estamos abiertos a estudiar y abrir un diálogo con otros sectores productivos canarios y estamos abiertos a la viabilidad de otros tipos de subvención a otros productos que no estén contemplados, pero dejarlo así, en abstracto, no hablar de los animales sino hablar en abstracto, dentro, por supuesto, de lo marquen las directrices estatales y europeas. Lo que no me parece lógico ni coherente es que ustedes, por un lado, traten a los animales como una mercancía industrial y, por otro lado, digan que hay que cumplir con los objetivos europeos y acabar con el maltrato animal. La negativa de las compañías aéreas a transportar animales se justifica precisamente porque no es transporte de viajeros y se autoriza el transporte de animales de compañía según las especificaciones y normas que marca AENA mientras cumplan sus condiciones de seguridad. Gracias a eso, alguna compañía ha adoptado ahora mismo aceptar el transporte de este tipo de animales. Lo que no está claro es su petición ni su argumentación. La PNL parece, se lo digo sinceramente, como doctor Jekyll y mister Hyde, por un lado habla de la defensa de los animales y por otro habla incluso de que se les considere como inputs y como parte de materia prima para conseguir otros productos relacionados con el I+D+i. Lo veo un poco incoherente, y si somos coherentes y puristas con las directrices de la Unión Europea, hay que avanzar en otros procedimientos que suplan utilizar animales de laboratorio; de hecho, ya en ese decreto que usted menciona en su acuerdo se cuestiona la utilización de los animales y da un mandato exquisito para evitar su sufrimiento y su utilización cuando no existan métodos alternativos. La situación actual —ya lo hemos comentado— es que alguna compañía aérea ha accedido al transporte de estos animales con fines científicos, pero, como le dije al principio, está en la potestad de las propias compañías admitirlo o no. La enmienda que hemos presentado va en ese sentido, no se puede regular ese aspecto, estamos abiertos a estudiar la posibilidad de la inclusión de subvenciones de productos destinados a la investigación pero sin hablar de los animales. En la tercera estamos completamente de acuerdo. No ha aceptado nuestra enmienda, por lo que votaremos en contra.

Muchas gracias.

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

Finalmente, para fijar posición, ha pedido la palabra don Sebastián Franquis.

El señor **FRANQUIS VERA**: Gracias, señor presidente.

El problema surge a raíz de que la comunidad científica de Canarias ve peligrar sus proyectos de investigación, en torno a 30 proyectos de investigación, porque las compañías aéreas Iberia y Air Europa deciden no transportar los animales de laboratorio y, por tanto, se paralizan muchos de los proyectos que dependen de universidades, de hospitales y de centros de investigación tanto públicos como privados. Esa es la raíz del problema, y a partir de ahí se presenta esta PNL. Tengo que felicitar —porque cuando hay que criticar se critica y cuando hay que felicitar también hay que hacerlo—, lógicamente, a los portavoces de las universidades, a los hospitales, a la Dirección General de Transporte del Gobierno de Canarias, a la Dirección General de Aviación Civil y también a las compañías aéreas porque han llegado a un acuerdo para que este problema que en octubre y noviembre era un enorme problema, hoy afortunadamente no lo sea. Ya se pueden transportar y afortunadamente los investigadores científicos en Canarias pueden seguir investigando, pero esa es una parte del problema, porque en lo que se refiere al fondo del mismo, el porqué las compañías aéreas se negaron a s aduciendo que era porque los roedores podían provocar algún incidente que afectara a la seguridad del vuelo y, por tanto, a los pasajeros, no hay ningún antecedente en el mundo de que haya ocurrido eso, pero detrás de ese argumento de las compañías aéreas, parece evidente la presión de determinados colectivos para que se prohíba de forma tajante la investigación con animales, y ese es el fondo del debate.

A mí me hubiera gustado que, aunque esta Comisión está fundamentalmente ligada al transporte y no a este tema —porque la PNL de Podemos también lo toca— entráramos de verdad en el fondo del debate. Porque la comunidad científica canaria nos pide dos cosas: una, que presionáramos, que hiciéramos gestiones, que presentáramos iniciativas para resolver el problema del transporte aéreo y, otra, que las instituciones públicas, junto con la comunidad científica en España y especialmente en Canarias uniera sus fuerzas para explicar de forma pedagógica y profesional el porqué se investiga con animales todavía. Los que están en el doble discurso defendiendo una posición y la contraria, lógicamente al final plantean una proposición no de ley que en el fondo no sabemos cuál es la solución, porque afortunadamente el problema está solucionado. Yo interpreto que esta PNL lo que intenta buscar es regularlo para que esto no se vuelva a producir en el futuro y que no solamente dependa del interés o no de las compañías

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 160

15 de marzo de 2017

Pág. 20

aéreas. Pero creo que nuestra obligación como responsables políticos es ir un paso más allá, apoyar a la comunidad científica, apoyarla con claridad, sin tapujos, sin miedos, decir con claridad que tienen que producirse campañas conjuntamente entre las instituciones, entre la comunidad científica, para que informen con rigurosidad a la ciudadanía acerca del cómo y por qué se usan los animales en investigación, y cuáles son los potenciales beneficios que se esperan de esos estudios para la salud y la calidad de vida de las personas y también de los animales. Creo que la experimentación con animales sigue siendo fundamental para conservar los estándares de calidad de vida, tanto los humanos como los animales. También quiero decir que el continente europeo y, por tanto, nuestro país, producto de la directiva europea de 2010 y del real decreto de 2013, tiene una de las normativas más avanzadas del mundo en la protección de los animales para la investigación. Estas cosas hay que decirlas porque es una realidad y porque al hacer campañas para suprimir este tipo de directivas, lo que estamos haciendo es desproteger no solo a la ciencia europea, española y canaria, sino además quitar prácticamente todas las garantías legales que existen para proteger. Es una directiva que apuesta por la triple R: reemplazar este tipo de métodos cuando haya métodos alternativos, reducir y fundamentalmente refinar los procedimientos que se utilizan para investigar en este tipo de animales.

Sería bueno que todos dejáramos claro estas cosas, así como cuál es la apuesta que hacemos todas las fuerzas políticas porque, insisto, al estar, por un lado, haciendo campaña para que se suprima la investigación con animales y plantear, por otro, iniciativas que parece que dicen lo contrario, creo que hacemos un flaco favor primero a la comunidad científica española y canaria y segundo al interés general. Por eso, nosotros no hemos querido enmendar esta PNL; estamos de acuerdo con ella, porque creo que hay que regular para que lo que pasó el año pasado no se vuelva a repetir en el futuro, pero creo que el debate hay que abordarlo, quizá no sea la Comisión de Fomento la adecuada, sino la de Sanidad, pero nosotros sí queremos dejar claro cuál es nuestra posición al respecto.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Franquis. Está claro que hay una transaccional que conoceremos en su momento.

— **SOBRE LAS MEJORAS DE LAS INSTALACIONES FERROVIARIAS EN CUENCA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000642).**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a debatir a continuación la proposición no de ley que figura en el orden del día como número 2.º, que es sobre las mejoras de las instalaciones ferroviarias en Cuenca, que va a defender la diputado del Grupo Parlamentario Popular, doña María Jesús Bonilla. Tiene la palabra.

La señora **BONILLA DOMÍNGUEZ**: Muchísimas gracias, señor presidente.

Señorías, la puesta en funcionamiento en diciembre de 2010 de la estación de AVE en las afueras de la ciudad de Cuenca, ha supuesto que la estación existente en la actualidad en el núcleo urbano haya quedado con un uso más limitado, lógicamente, más acotado y que, como consecuencia de ello, pueda existir la liberalización de determinados terrenos que podrían ponerse a disposición de la ciudad de Cuenca. Esto es una reivindicación histórica. En junio de 2006 ya se firmó un convenio entre el Ayuntamiento de Cuenca y ADIF para la urbanización de los terrenos sobrantes, la construcción de viviendas protegidas y la mejora de determinadas instalaciones. Pasado el tiempo el acuerdo quedó bloqueado y no se llevó adelante. Con posterioridad, en octubre de 2011 se firmó un nuevo convenio también con el Ministerio de Fomento, el ayuntamiento y ADIF, que retomaba estos compromisos al tiempo que establecía otros adicionales. Al final, por falta de viabilidad económica, tampoco se pudo llegar a ninguna cuestión concreta. En la actualidad hay constituido un grupo de trabajo en el que están todas las instituciones que tienen competencia: el ayuntamiento, el ministerio, ADIF, la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha y también la Diputación de Cuenca. Esta mesa tiene una importancia para nosotros esencial, su finalidad es trabajar para llegar a soluciones para mejorar las instalaciones ferroviarias en Cuenca e impulsar el desarrollo de nuevas actuaciones ferroviarias y urbanísticas que benefician a la ciudad. Esta es la razón de ser de esta iniciativa; impulsar el trabajo de esta comisión.

En este tema a nosotros nos importan muchas cuestiones, pero hay algunas tan fundamentales como la racionalización de la actual estación de la red convencional, la mejora de su integración en la ciudad y también, cómo no, la adecuación de las actuales instalaciones ferroviarias a las necesidades de explotación de los tráficos actuales y también de los futuros. Asimismo, es muy importante determinar qué

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 160

15 de marzo de 2017

Pág. 21

pasa con la conservación de los edificios, unos que seguirán manteniéndose para el uso ferroviario y otros que pueden ser demolidos y, lógicamente, cómo se va a llevar a cabo la adecuación con la nueva estación de Cuenca. También es fundamental delimitar la nueva zona ferroviaria de titularidad de ADIF, qué suelos van a seguir afectados al tema ferroviario y qué suelos van a ser liberalizados. Por tanto, señorías, se trata de saber cuánto antes en qué situación estamos, cuáles son las actuaciones a desarrollar y de qué terrenos se va a disponer, ya que la ciudad de Cuenca está ahora mismo desarrollando su modificación, un nuevo POM. Desde luego, para el desarrollo de la ciudad de Cuenca es esencial, como también lo es que todas las actuaciones que se lleven a cabo tanto por parte del ministerio, de ADIF, como por parte, en su día, si fuera así, de un acuerdo con el ayuntamiento, la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, se realicen con criterios de sostenibilidad ambiental, económica, social, urbana y territorial. Por tanto, señorías, esta es la razón de ser, repito, de esta proposición no de ley, que además cuenta con una enmienda propia del Grupo Parlamentario Popular, en el sentido de que el Congreso de los Diputados manifieste la necesidad de continuar los trabajos iniciados para mejorar las instalaciones ferroviarias en Cuenca e impulsar el desarrollo de nuevas actuaciones ferroviarias y urbanísticas que beneficiarán la ciudad. Asimismo, dicho grupo de trabajo estudiará la posibilidad de recuperar los terrenos de ADIF para mejorar la oferta y calidad de suelo dotacional, viales y zonas verdes.

Han sido presentadas dos enmiendas, una del Grupo Podemos y otra del Grupo Parlamentario Socialista. La enmienda del Grupo Podemos, que tiene tres puntos, no la podemos aceptar. Respecto al primero, que habla de reforzar los mecanismos de participación ciudadana, consideramos que este tipo de mecanismos está suficientemente recogido en la Ley del Sector Ferroviario a través de los mecanismos de información pública. Por lo que se refiere a los otros puntos, como ocurre con el resto de puntos de la enmienda del Grupo Socialista, lo lógico es que, si estamos hablando de que hay una comisión real, de la que forman parte todas las instituciones con competencia, todos esos puntos se analicen y se determinen las actuaciones a llevar en el marco de esa mesa de trabajo. Por tanto, tenemos que rechazar la enmienda del Grupo Socialista, y que sea en el marco de esa mesa donde se decida qué es lo que conviene y cómo se debe realizar. No puedo terminar sin decir a todos los portavoces de los grupos que para el desarrollo de Cuenca es muy importante que secundemos esta iniciativa de apoyo, repito, a una mesa de trabajo en la que están representadas todas las instituciones afectadas.

Muchísimas gracias.

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

Para defender la enmienda, por el Grupo Confederal tiene la palabra don Ricardo Sixto.

El señor **SIXTO IGLESIAS**: Muchas gracias, señor presidente

La verdad es que esta es una proposición no de ley casi más propia de la época de la burbuja inmobiliaria, cuando los dividendos que se podían obtener después de las recalificaciones de terrenos y los cambios de usos en las ciudades de nuestro país eran tan suculentas como para permitir, incluso, pagar obras de modificación de trazados de ferrocarril, soterramiento de vías y demás. No parece que en la época actual los dividendos de la especulación inmobiliaria o del cambio de usos del terreno permitan hacer este tipo de cosas; ya digo, no parece una proposición propia de estos momentos que estamos viviendo. Por eso, desde mi grupo parlamentario hemos planteado unas enmiendas que el portavoz del Grupo Parlamentario Popular las ha casi explicado someramente, pero que devienen de acuerdos incluso adoptados por el propio Ayuntamiento de Cuenca, una moción que se aprobó a instancias del Grupo de Izquierda Unida el pasado mes de octubre de 2016, en la que se reclamaba —y lo aprobó así el Ayuntamiento de Cuenca— favorecer la participación ciudadana en el ámbito de estas decisiones. Se ha constituido una comisión entre las diversas administraciones para estudiar el futuro de estos terrenos, sin embargo lo que sucede es que la sociedad civil, además movilizada y motivada en diversas organizaciones que se mueven alrededor de la defensa del ferrocarril, ni cuentan con la información ni han podido saber qué es lo que se ha debatido en unas reuniones que incluso ya se han llegado a celebrar. Por eso, plantemos la necesidad, evidente, a nuestro entender, de cumplir con ese acuerdo del Ayuntamiento de Cuenca y poner en marcha mecanismos que favorezcan la participación ciudadana antes de que nos encontremos con un plato de lentejas de o lo comes o lo dejas; que la gente pueda opinar.

Por otro lado, hay que valorar que a la hora de tomar cualquier decisión respecto al futuro del ferrocarril convencional en la ciudad de Cuenca, no afecta solamente a la ciudad de Cuenca, ni siquiera a la provincia de Cuenca, sino que afecta a las cuatro provincias por las que atraviesa esta línea y que también ayuda a vertebrar el territorio, a comunicar pueblos que tienen a veces muy complicado que sus vecinos puedan

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 160

15 de marzo de 2017

Pág. 22

moverse de unos a otros, y no hay más que ver en estos últimos meses, cuando se ha producido el corte de la línea por cuestiones de nieve, como las alternativas eran muy, muy complicadas para moverse por la provincia de Cuenca. Por eso uno de los puntos que nosotros proponemos en la moción versa también sobre la defensa de la continuidad del ferrocarril. En este sentido, es una línea a la que yo, como valenciano, le tengo un cierto aprecio. Buena parte de su recorrido transcurre por la provincia de Valencia, arranca en la ciudad de Valencia, al principio forma parte de la línea de cercanías C-3 de la ciudad de Valencia; es una línea que adolece de muchas carencias, que tiene unas necesidades clarísimas de fortalecer sus inversiones, fortalecer el mantenimiento, y en la provincia de Valencia es, donde más o menos, se mantienen. En la provincia de Cuenca la tradición nos marca que en los Presupuestos Generales del Estado le dedican más de 9 millones de euros a inversiones y mantenimiento en la línea en los últimos años y luego, sin embargo, Fomento no ejecuta esa partida y al final nos encontramos con que las frecuencias y el mantenimiento de esta línea en el interior de la provincia de Cuenca es lamentable. Y no hablo del espectáculo que supone ver determinadas estaciones en ciertos pueblos que parecen más propias del tercer mundo que de una línea ferroviaria del siglo XXI en el Estado español. Otro de los puntos que nosotros planteamos en la enmienda es que no se especule con los terrenos, que no se juegue con el tema de sacar la estación, mover las vías y demás, sino que se refuerce la línea y se mantenga la centralidad de la estación dentro de la ciudad de Cuenca. En este sentido, queremos resaltar que el propio plan general de la ciudad de Cuenca desarrollado en los años noventa, contempla mecanismos a través del PERI número 9, creo que es, para poder urbanizar no sé si son 14 de las 17 hectáreas de este ámbito. Es decir, ahí el Ayuntamiento de Cuenca ha podido desarrollar este tema con el propio planeamiento urbanístico que tiene aprobado hasta el momento, no es necesario alterar la situación de la línea, alterar la ubicación de la estación.

No hemos querido hacer unas enmiendas demasiado detalladas. En ese sentido, el Grupo Parlamentario Socialista ha presentado un elenco de propuestas que nosotros podemos compartir y si fuese apoyada por el Grupo Popular votaríamos favorablemente, porque entra en mucho más detalle, entra incluso en cuestiones de movilidad dentro del ámbito de la ciudad de Cuenca, el traslado entre la estación de ADIF de Fernando Zóbel y el núcleo urbano, y nos parece magnífico. La propuesta que hacíamos desde el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea es más general, respetar la ubicación actual de la estación, defender la participación de los ciudadanos de Cuenca antes de tomar cualquier decisión respecto a los terrenos y, sobre todo, defender el futuro de una línea que afecta a cuatro provincias y que vertebra una parte del territorio de Castilla-La Mancha, de la Comunidad Valenciana y también de Madrid.

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Socialista, defiende su enmienda el diputado don Luis Carlos Sahuquillo.

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

Cuando vi esta proposición no de ley comprobé que estaba desfasada porque el grupo de trabajo llevaba ya trabajando un mes antes de presentarse y registrarse esta PNL que es del 10 de octubre de 2016. Además de todo eso vi que no era fiel reflejo de la realidad, porque peca un poco de sectaria; habla de acuerdos bloqueados del convenio del 2016, de actuaciones que no podían desarrollarse de un protocolo de 2011 —no es un convenio, es un protocolo de 2011— y eliminan de un plumazo uno de los actores principales de este grupo de trabajo, que es la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, liderada, además, por el vicepresidente de la Junta que es un conquense. Tanto es así, que el Grupo Popular se ha autoenmendado —por cierto, es Castilla-La Mancha, no Castilla y La Mancha, aquí hay un error que me gustaría que se corrigiese—. Nosotros hemos presentado una enmienda, como decía el señor Sixto, para intentar mejorar cuestiones que yo entiendo que sí tienen cabida igual que en esta autoenmienda del Grupo Popular y podríamos transar una de ellas, pero en fin, si no quiere... Dice que en el marco de esta mesa que se metan nuestras propuestas, pues esta proposición no de ley, con los acuerdos, estarían también en el marco de esa mesa. No tiene sentido traerlo aquí porque poco podemos decir.

Hagamos un poco de historia, porque es un tema que conozco perfectamente de otras épocas con otra responsabilidad que tuve. En 2006 se firmó un convenio por parte de un alcalde socialista, que lo que planteaba era sacar las vías del tren y aprovechar las más de 17 hectáreas que se podían contemplar para hacer actuaciones muy importantes, entre ellas poner a disposición del Gobierno de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 160

15 de marzo de 2017

Pág. 23

España terreno para hacer una comisaría de Policía nueva; hacer un instituto que ponía el terreno a disposición de la Junta de Comunidades; un aparcamiento en superficie; un palacio de congresos; un plan de aprovechamiento urbanístico donde el 75 % de sus suelos eran para ADIF y el 25 % para el Ayuntamiento de la ciudad de Cuenca, cuando la ley dice que es un 10 %. Fijese que ganancia tenía el Ayuntamiento de Cuenca, tenía un aprovechamiento del 35 %, se hacían viviendas protegidas, y además, como fija la propia ley de Castilla-La Mancha, sin ningún tipo de especulación. Y este convenio que era tan bueno lo denunció cuando en 2007 ganó el Partido Popular las elecciones municipales. Tuvieron posteriormente encuentros con administraciones regionales, nacionales y provinciales donde proponían hacer un nuevo acuerdo. Y en 2010, cuando el alcalde del Partido Popular tiene la reunión con estos estamentos viene diciendo que esto es fundamental, que es un paso importante para la ciudad, pero luego cambia de estrategia, y cuál fue la sorpresa que hasta los propios medios de comunicación recogían que decía que se quedaba con el protocolo que había denunciado, el de 2006, antes que con lo que él planteaba. Pero es que el 19 de octubre de 2011 se firma, como decía, ya con nuevo alcalde socialista del Ayuntamiento de Cuenca, un protocolo que solucionaba la brecha urbanística que tiene la ciudad; planteaba conexiones con el centro urbano, con la estación Fernando Zóbel; sacaba las vías del tren convencional de la ciudad con un trazado alternativo y construía una estación convencional nueva. Todo eso está recogido en la hemeroteca y podemos echar mano de ella. ¿Qué ocurrió entonces? Que en julio de 2012, gobernando ya el Partido Popular el Gobierno de España, el propio secretario de Estado de Fomento —que es el actual ministro de Justicia y diputado por Cuenca— anuncia que ese protocolo de octubre de 2011 que había firmado, que lo aceptaba y que lo consideraba válido. El 27 de abril de 2014, ya el mismo secretario de Estado, el señor Catalá, dice que no entra en las prioridades del Gobierno de España utilizar los terrenos de Renfe conforme lo había planteado anteriormente. De todo ello tenemos fe por las declaraciones que hacía. Decía que no estaba en las prioridades del Gobierno buscar soluciones a la integración urbana de este problema que tenía la ciudad. El 7 de marzo de 2016, que yo creo que es de donde emana la proposición no de ley que plantea el Grupo Popular, en plena precampaña electoral la ministra Pastor habla de crear un grupo de trabajo encargado de estudiar cómo retirar las vías del tren de la capital. O sea, siete meses antes de presentarse esta proposición no de ley que estamos debatiendo ahora ya hay un planteamiento. Ya lo advertimos desde la oposición municipal, porque en 2015 vuelve a ganar las elecciones el Partido Popular en Cuenca —esto es lo que siempre está ocurriendo, cuando la junta la gana el Partido Socialista el ayuntamiento lo gana el Partido Popular y viceversa— y se dice que se podría reconducir la situación con respecto a este protocolo que era válido y que se quita de en medio. El 13 de septiembre de 2016 es la primera reunión, como les decía, un mes antes de presentarse esta proposición no de ley, en la Subdelegación del Gobierno donde se decide crear un grupo de trabajo y ver qué solución se da a esta situación que, como digo, por parte del Gobierno de Castilla-La Mancha la lidera el vicepresidente regional, que se obvia en la primera proposición no de ley aquí presentada, y donde incluso se incluye algo muy importante que obvia la señora Bonilla, y es dar también una solución al municipio de Tarancón, del cual ha sido alcaldesa durante cuatro años, porque tiene una situación similar a la que tiene el Ayuntamiento de la ciudad de Cuenca. El 14 de octubre de 2016 hay una segunda reunión, es decir, cuatro días después de presentarse esta proposición no de ley, donde se plantean cuestiones de trabajo y se presentan documentos que están sobre la mesa. Por tanto, cuando aquí se dice, para argumentar que no aceptan nuestras enmiendas, que entren nuestras propuestas en el marco de la mesa que está utilizando el grupo de trabajo, pues mire: grupo de trabajo para la búsqueda de alternativas al paso de la vía ferroviaria convencional por la ciudad de Cuenca, octubre de 2016; integración urbanística de los suelos ferroviarios en Cuenca y la atribución de edificabilidad a los mismos, así como de su valoración, 11 de octubre de 2016. Es decir, los trabajos están desarrollados ya, por tanto lo que hay que hacer, como bien le decía, es ponernos manos a la obra, pero como le demos mucho pábulo a esta cuestión y lo que intentemos sea hacer más fotos que trabajo, puede ocurrir que se cansen, como ya se ha cansado algún grupo en el Ayuntamiento de la ciudad de Cuenca, que ya el pasado 10 de marzo presentó una moción que fue aprobada por todos los grupos políticos, con la abstención del equipo de Gobierno del Partido Popular, donde dice que se realicen las inversiones necesarias en el tramo de la línea que discurre por la provincia, con el fin de levantar las limitaciones de velocidad impuestas por su mal estado y mejorar sus prestaciones para hacerla compatible con el transporte de mercancías. Salió adelante, como decía, con los votos del Partido Socialista, de Izquierda Unida, como decía el señor Sixto, de Ciudadanos y la abstención del Grupo Parlamentario Popular.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 160

15 de marzo de 2017

Pág. 24

Voy a intentar que transemos nuestras propuestas porque en el mismo marco de trabajo de ese grupo que está haciendo estas propuestas tienen incardinación con el planteamiento que hacía la señora Bonilla, porque creo que aquí debemos ir de la mano, dar una solución a la brecha que tiene esta ciudad, que tiene forma de alpargata y que por medio pasa la vía del tren, un tren convencional que no tiene apenas viajeros y, por tanto, como digo, hay que dar una solución, a ver si somos capaces de hacerlo mixto, con mercancías, y conseguimos que no se parta en dos la ciudad, que solo tiene dos zonas de paso: las vías en superficie y un túnel que une ambas partes de la ciudad, cuando además tenemos la suerte de tener el AVE, algo muy importante. Por tanto, intentaremos negociar para ver si somos capaces de presentar una transaccional.

Muchas gracias.

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

Para fijar posición, por el Grupo Mixto, tiene la palabra el señor Martínez Oblanca.

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

Comienzo discrepando de la exposición inicial que realizaba el portavoz del Grupo Parlamentario Confederado de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, señor Sixto, porque precisamente la crisis es la que fue responsable de la paralización de los planes ferroviarios para Cuenca y entiendo que la salida de la crisis que se está empezando a percibir es lo que permite que se pueda hablar de revitalizar las actuaciones en torno al tren en aquella ciudad castellano-manchega, porque esta es una iniciativa que insta al Gobierno a avanzar en una política imprescindible, creemos nosotros, para el futuro del ferrocarril. Se trata de acometer los aprovechamientos urbanísticos, el suelo liberado de las vías en Cuenca para dotar a la ciudad de una infraestructura digna del siglo XXI y, por lo tanto, atractiva, moderna, cómoda para la captación de viajeros de un servicio público que, insisto, hay que revitalizar por sus características, porque se trata de un transporte medioambiental, asequible, así como la culminación de un nuevo ordenamiento de la ciudad, incluso para dotaciones sociales, como se acaba de recordar.

La urbanización de los terrenos de ADIF para sacar las vías del centro de Cuenca es un viejo anhelo de todas las corporaciones desde que se anunció la ubicación de la estación del AVE Cuenca-Fernando Zóbel, en la zona conocida como la Estrella, a las afueras de la ciudad hace más de once años. Actualmente, el gestor de las infraestructuras, ADIF, ya está abordando otras actuaciones para la mejora de las actuales instalaciones, pero la gran obra para el futuro de Cuenca está en el cumplimiento del protocolo para el traslado de esta estación de ferrocarril convencional y la ejecución de una nueva variante ferroviaria, además de la urbanización de los actuales terrenos ferroviarios. También hay que tomar como un gran avance la visita que la entonces ministra de Fomento en funciones, Ana Pastor, realizó hace justamente un año a Cuenca y su anuncio de creación de un grupo de trabajo entre el ministerio, el Ayuntamiento de Cuenca y la Administración de Infraestructuras Ferroviarias para abordar la cesión y urbanización de los terrenos en el centro de la capital conquense y acometer el gran proyecto para el aprovechamiento urbanístico y la financiación para que las vías no atraviesen la ciudad. El año 2016 fue un año políticamente fallido, por la prolongación del Gobierno en funciones, pero ahora ya no existe pretexto para dar continuidad a los trabajos comprometidos por ministerio, ADIF y ayuntamiento. De hecho, aunque la titularidad del ministerio le corresponde ahora al señor De la Serna, la política ferroviaria continua manteniendo sus grandes índices de trabajo y da continuidad a los compromisos que el Gobierno del PP asumió en 2012 para sacar las vías del centro de la ciudad, evitar la actual división física que impide el crecimiento de Cuenca a lo largo de décadas y en torno a sus viejos espacios ferroviarios.

Daré mi respaldo a esta iniciativa defendida por la diputada señora Bonilla, hago mías sus palabras, con la esperanza de que los avances en los planes ferroviarios de Cuenca y el afán de ADIF tenga continuidad en otras localidades españolas, donde planes ferroviarios y urbanísticos similares están paralizado. Por citar un caso que es muy cercano, Gijón, con un protocolo firmado e incumplido hace más de quince años. Mi voto, por tanto, señor presidente, será favorable.

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Ciudadanos, don Luis Salvador tiene la palabra.

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

En primer lugar, nosotros, cuando vimos la PNL que se había presentado por parte del Grupo Popular nos parecía una mera declaración de intenciones, porque poco más o menos después de tanto acuerdo,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 160

15 de marzo de 2017

Pág. 25

paralización, nuevo acuerdo, intento de acuerdo pero al mismo tiempo con poco resultado, decir que se iba a constituir un grupo de trabajo para poder intentar ver qué tipo de solución o de aportaciones se podían hacer, no nos parecía propio de una Comisión como la de Fomento del Congreso de los Diputados. Entendíamos que esa PNL por parte del Gobierno tenía que haber venido con alguna concreción más, al mismo tiempo que instara llevar eso a esa mesa de negociación para intentar llegar a acuerdos.

En cuanto a las enmiendas que se han presentado, nos parece razonable la que ha presentado el Grupo Podemos, porque mejora, digamos, el posicionamiento que se había planteado desde la PNL del Grupo Popular, pero en lo que se refiere a la del Grupo Socialista, no decimos que estemos en contra de que todo esto se haga, pero si sobre cada PNL que se presente en esta Comisión, la persona de la circunscripción la arregla entera con una enmienda para hacer todo lo que no se ha conseguido hacer en no sé cuántos años, estaríamos apañados. Aquí pide una solución integral, le ha faltado pedir que se pongan pasajeros también para llenar la línea. Entendemos que hay que tener un poco de mesura y en base a la PNL que se ha presentado, tenemos que ver cuáles son los objetivos que nos podemos plantear. Nuestra vocación es votarla a favor porque entendemos que en esa línea y en las propias instalaciones hay muchas deficiencias y hay que acometer mejoras. Nos parece insuficiente que esa mesa de trabajo —que aquí también se ha vuelto a decir, como en una PNL anterior, que ya estaba funcionando desde hace un mes— sea simplemente una solución; queremos que se vaya con objetivos más tangibles y concretos, aunque entendemos que las propuestas del Grupo Socialista nos parecen excesivamente exhaustivas. Estaremos a la espera de ver cuál es el acuerdo que hace el proponente con el resto de los grupos en sus enmiendas para tomar la decisión en relación con nuestro voto sobre esta PNL.

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

— SOBRE LA PUESTA EN MARCHA DE LA RONDA SUR Y RESCATE URGENTE DE LA AP-68 ENTRE ARRÚBAL Y NAVARRETE. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000830).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente proposición no de ley, que es la que figura en el orden del día con el número 3.º, sobre la puesta en marcha de la Ronda Sur y rescate urgente de la AP-68 entre Arrúbal y Navarrete, del Grupo Parlamentario Socialista, que defiende el diputado don César Luena.

El señor **LUENA LÓPEZ**: Gracias, presidente.

Vamos a ver si seguimos a Graciano, aunque no sea más que por lo de breve, por aquello de que hay mucha tarea esta tarde.

En la anterior Comisión me tocó intervenir en nombre también de este grupo porque enmendábamos una iniciativa de la señora Carreño, diputada de Unidos Podemos, y yo hablaba de que las iniciativas, sobre todo en esta Comisión, tenían que tener cierta utilidad y consenso, y lo sigo manteniendo. Por eso, la iniciativa que hoy trae el Grupo Socialista es la misma, excepto el primer punto —por eso nos hemos autoenmendado ya que el Gobierno en el *Boletín Oficial del Estado* ha publicado ya el proyecto provisional—, que se aprobó y se presentó con este texto el 27 de octubre pasado en el Parlamento de La Rioja y el 3 noviembre del año pasado también en el Ayuntamiento de Logroño, luego no ha pasado tanto tiempo. Por eso lo que voy a pedir fundamentalmente ahora y al final de esta breve intervención es coherencia, sobre todo a los grupos que tienen presencia en el Ayuntamiento de Logroño y en el Parlamento de La Rioja y que votaron a favor de ese texto, repito, el mismo que traemos hoy. En la anterior Comisión salió el tema de la autopista AP-68, de la famosa prórroga de Suárez primero, después de Aznar, hasta el año 2026, no lo repito, está en el *Diario de Sesiones*, porque hoy —y voy al tema central— de lo que vamos a hablar es de la mejora de las infraestructuras viarias que vertebran La Rioja. Siempre que hablamos de esto hablamos de la N-232 de la AP-68 porque en el fondo son convergentes, son complementarias, lo han sido y lo van a ser más en el futuro, y de la actuación prioritaria en ese sentido, que es la Ronda Sur, circunvalación de Logroño, como se le quiera llamar.

Voy a hacer un rápido repaso histórico, contemporáneo si me permiten. El año 2014 se aprueba y el Gobierno del PP de Rajoy da un plazo de ejecución de 24 meses, y como ven ustedes, si te he visto no me acuerdo. Esta actuación no está en los presupuestos. Me pregunto, señor Del Río, ¿se le espera? De momento no está, espero que se le espere, y como decía, recientemente, por reconocerlo todo, porque la historia tiene que reconocerlo todo y englobarlo todo, el *Boletín Oficial del Estado* ha publicado la aprobación provisional del proyecto. Por tanto, lo que pretende esta iniciativa es recabar el apoyo en esta

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 160

15 de marzo de 2017

Pág. 26

Cámara que ya obtuvo en las instituciones riojanas, por así decirlo, en tres aspectos. Primero, que se libere, que se rescate el tramo Arrúbal-Navarrete este año, lo que es la Ronda Sur. Para ello deberían iniciarse ya las negociaciones con la concesionaria. Segundo, dejar claro dentro de las negociaciones: primero, la eliminación de los peajes, repito, en ese tramo. Segundo —y esto es lo principal, lo medular— el establecimiento de nuevos peajes troncales que aseguren que el rescate se lleva a cabo y además este año, mientras se llevan a cabo nuevos accesos y las obras complementarias que son necesarias. Tercero, que se le dé prioridad a este proyecto en los presupuestos —espero que haya presupuestos— para este año, para que una vez liberado el tramo Arrabal-Navarrete este año 2017, el año que viene 2018 queden completados, terminados los nuevos accesos y las nuevas conexiones. Esto es todo, señorías. Creo que esta es una iniciativa posible y necesaria.

Para finalizar —voy a cumplir la brevedad, espero, presidente— quiero decir que el Partido Popular ha tenido la oportunidad de votar este mismo texto dos veces y las dos ha votado en contra. Dice el refrán, y esta vez el refrán va a acertar, que no hay dos sin tres, porque me da la sensación de que va a volver a votar en contra. He de decir aquí que le agradezco al señor Del Río que haya tenido la buena intención, que yo sé que la ha tenido, de presentar una enmienda, pero no deja de ser un parche para cubrir el expediente. Por tanto no se la puedo aceptar, le agradezco su intención, pero no hay dos sin tres.

Distinto es el caso de Podemos y de Ciudadanos porque este mismo texto, también impulsado por ellos, lo han votado a favor. Con todo el derecho del mundo que lógicamente tienen me comunicaban previamente que se van a abstener en este caso. Ambos grupos han presentado lo que llamaremos una nueva modalidad en la Cámara, una enmienda pretexto, porque se habla de otras cosas distintas al objetivo de la proposición, que es la circunvalación de la Ronda Sur de Logroño. Si quieren hablar de otros temas diferentes a la AP-68 o a la N-232, encantados, que lo traigan como iniciativa, y yo incluso estaré dispuesto en muchos casos a apoyarles.

Por tanto los acuerdos en La Rioja se transforman aquí en una especie de renuncios, con todo el derecho del mundo, repito, pero también con el deber de dar explicaciones. El PP seguramente les agradecerá su abstención, porque este texto no podrá salir sin su voto favorable; los logroñeses y los riojanos seguramente que tomarán buena nota. En todo caso los socialistas vamos a seguir votando lo mismo en Logroño, en La Rioja y aquí, agradeciendo además a otros grupos de esta Comisión y de esta Cámara que me han comunicado que votarán a favor. Es paradójico, pero así son las cosas.

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

Para defender la enmienda del Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra el diputado don Fernando Navarro.

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

Señorías, la AP-68 vuelve a aparecer por esta Comisión y está bien que sea así. Hemos insistido en la importancia de la AP-68 para vertebrar la Comunidad de La Rioja. Hemos recordado, ya lo sabe todo el mundo, que va paralela a la N-232, que esta N-232 es una carretera de alta densidad y sobre todo con alta densidad de vehículos pesados, que en algunos tramos llega al 30%, pero en algunos al 40%; por eso mismo tiene alta siniestralidad y el tramo riojano lleva ya 197 víctimas entre heridos y fallecidos desde el año 2000, que es la fecha en la que debería haber sido liberada originalmente la AP-68, porque una de las características de esta vía es que el periodo concesional es asombrosamente largo, son cincuenta y tres años. Tiene peajes subvencionados, pero aun así es una de las autopistas más caras de España en función del precio del peaje por kilómetro, está muy por encima de la media de la Administración General del Estado. Para colmo tiene pocos accesos en la Comunidad de La Rioja en todo su recorrido, dando muy poco acceso real a las poblaciones cercanas. Ahora mismo hay un proyecto de duplicación de la N-232, en realidad lleva desde 2006, pero va a una velocidad de tortuga. Ahora mismo esta PNL trata de uno de sus tramos, el tramo cuarto, que es la Ronda Sur de Logroño, que es el que se encuentra en la fase más avanzada. En 2012 ya se obtuvo la aprobación definitiva del estudio informativo y en 2013 se licitó el proyecto constructivo, siendo el coste estimado de la ejecución de las obras de este tramo cuarto 130 millones de euros.

Hace meses nosotros ya presentamos una PNL que no se refería solo a este tramo cuarto, al de la Ronda Sur, sino a todo el recorrido de la AP-68 en el tramo riojano, y lo que pedíamos nosotros, convencidos de que no podemos atender a la liberalización por el excesivo coste, y proponíamos era que se bonificara el tráfico de pesados con el fin de descongestionar la N-232; entendíamos eso, que el coste de liberalización sería absolutamente inasumible. En el tramo cuarto lo que se están haciendo,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 160

15 de marzo de 2017

Pág. 27

aparentemente lo que está ya, como digo aprobado y licitado el proyecto constructivo, son los accesos, y aparentemente utiliza el tramo de la AP-68 que ahora se pretende liberar. La duración de esta concesión es absolutamente anormal, es larguísima, y estamos perfectamente de acuerdo que se libere el tramo, evidentemente en cuanto se concluya ese proyecto, en cuanto ya estén hechos todos los proyectos y en cuanto se concluya la obra del tramo, pero realmente nos parece que hacerlo antes es poner en este caso el carro delante de los bueyes.

Por todo lo comentado, entendiendo perfectamente la intención y simpatizando en cierto modo con ella, pero entendiendo que nosotros no nos podemos meter en esta liberalización antes de terminar la construcción, nos abstendremos ante la PNL presentada.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Para defender la enmienda del Grupo Confederal tiene la palabra la diputada doña Sara Carreño.

La señora **CARREÑO FERNÁNDEZ**: Buenas tardes, señorías. El señor Luena nos vuelve a traer hoy una proposición no de ley sobre la vía AP-68, que es una vía que creo que ya es conocida; en este caso vuelve a hablar de la circunvalación de Logroño, y voy a adelantarle que no vamos a apoyar esta PNL si no se acepta nuestra enmienda, y le voy a explicar claramente por qué no la apoyamos. Porque esta propuesta que nos trae no sirve para solucionar ningún problema real que exista en La Rioja, ya que el problema que existe en La Rioja a día de hoy es la tremenda siniestralidad que tiene la vía N-232, que como ya saben porque se ha dicho varias veces en esta Cámara y en esta Comisión es una vía que transcurre en paralelo a la autopista vasco-aragonesa, la conocida como AP-68.

La propuesta que nos trae el señor Luena consta de cuatro puntos, el primero de los cuales nos ha resultado incomprensible, porque es algo que ya está hecho desde el 14 de enero, menos mal que se ha autoenmendado, pero para las próximas comisiones le recomendamos que traiga ya una actualizada. **(Protestas por parte del señor Luena López)**. Le voy a leer la fecha exacta. El proyecto se publicó el 4 de enero de este año en el BOE, está usted pidiendo que se someta a exposición pública y ya se ha sometido a exposición pública en el Ayuntamiento de Logroño. **(El señor Luena López: La PNL no es de esa fecha)**. Por tanto actualícela usted antes de traerla a esta Cámara, porque si no...

El señor **PRESIDENTE**: Un momento, señoría. Disculpe que le haya interrumpido. Señor Luena, la veteranía suya no permite que interrumpa a la compañera, por favor. **(El señor Luena López: Luego se lo explicaré)**. Continúe.

La señora **CARREÑO FERNÁNDEZ**: Muchas gracias.

Como decía, a ver si traemos las propuestas actualizadas, y actualizadas también a los problemas que tenemos a día de hoy.

En todos los demás puntos de esta PNL se califica como prioritario el proyecto de la Ronda Sur de Logroño, y este es el motivo por el cual nosotros no estamos de acuerdo, y le voy a explicar por qué. Nos dice que este texto ya lo apoyamos, tanto en el ayuntamiento como en el Parlamento, y que no sabe qué pudo cambiar desde el 3 de noviembre, en que decía usted que se había aprobado en el ayuntamiento, hasta no recuerdo en qué fecha en el Parlamento. Le voy a decir exactamente qué ha cambiado. El 8 de enero de este año 2017 volcaba un camión en la N-232 y resultaba herido un varón de 44 años; en Pradejón sucedió esto. El 10 de enero dos vehículos colisionaban en Murillo del Río Leza, una persona resultaba fallecida y otros dos heridos, por supuesto de la N-232 siempre estamos hablando. El 11 de enero, al día siguiente, eran cuatro los heridos en otro accidente de tráfico y tres muertos en Aldeanueva de Ebro. El día 13 de enero se salía de la vía N-232 una furgoneta, esta vez en Ausejo. El día 16 de enero colisionaban una furgoneta y un coche en el kilómetro 440 de la N-232, término municipal de San Asensio, dos vecinos heridos. El 19 de enero otra colisión frontal de dos turismos, esta vez un varón de 77 años y otro de 33 años heridos. El 22 de enero otro herido en una salida de la vía en Briones. El 27 de enero otro accidente en Cuzcurrita, con otro herido. El 4 de febrero se sale otra vez un turismo, esta vez en Arrúbal, y resultan heridos los dos ocupantes. El 9 de febrero se sale un camión en el término de Cenicero. El 13 de febrero colisión de dos camiones en una maniobra de adelantamiento en el término municipal de Agoncillo. El 24 de febrero otra vez un accidente en Agoncillo, con otra persona herida. El 28 de febrero se sale de la vía otro coche, esta vez en Cenicero. El 6 de marzo otro accidente de tráfico a la altura de Alfaro, esta vez sin heridos. También el 6 de marzo otro accidente en Rincón de Soto, con dos heridos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 160

15 de marzo de 2017

Pág. 28

El 10 de marzo, en Aldeanueva de Ebro, una mujer herida. El sábado pasado fallece un joven de 22 años, otra vez, como siempre, los accidentes son en la N-232, en Aldeanueva de Ebro, otra joven de 17 años resulta herida grave, y otro chico también de 22 años. Todas estas son las víctimas de accidentes desde que comenzó este año. Si le voy leyendo para atrás podemos tirarnos aquí toda la tarde.

En el año 2016 perdieron la vida ocho personas en la N-232. Un año antes hubo diez muertos en seis siniestros diferentes. Cada año está aumentando la siniestralidad de la vía. Por tanto si vamos a hablar de carreteras de La Rioja, de lo que nosotros queremos hablar es de siniestralidad, no de la circunvalación de Logroño, que estamos de acuerdo en que se haga, pero no podemos decir que sea prioritario, porque lo que es prioritario para nosotros es que no haya más accidentes, que no haya más accidentes mortales, y creemos que los vecinos de Rioja Baja o de Rioja Alta, de los términos rurales, no son vecinos de segunda clase y merecen tener vías por las que poder transitar seguros.

Por tanto no podemos aprobar una PNL que vuelve a insistir solamente en la circunvalación de Logroño, que por otro lado es algo a lo que ya se comprometió el ministro De la Serna cuando visitó Logroño hace poco tiempo. Y nadie parece querer hablar aquí del problema real, que como ya digo es la alta siniestralidad. Hablamos siempre de PNL sin medidas reales, sin medidas reales para las necesidades de La Rioja. Por tanto lo que nosotros le proponemos es una enmienda de sustitución al texto que usted nos trae, solicitando que comiencen de inmediato las negociaciones con la empresa concesionaria de la AP-68 para la liberación urgente en los tramos riojano y aragonés; que se desvíe de manera inmediata y gratuita todo el tráfico pesado, que actualmente está transitando por la N-232, a la AP-68, porque esta es una medida que hace que deje de haber accidentes, no la circunvalación de Logroño.

Hemos presentado también en el Parlamento riojano una enmienda a los presupuestos con una medida de gratuidad para el tráfico pesado, estamos llevando acciones en este sentido. Y por último completar la salida número 14 de Pradejón, porque estas creemos que son las medidas que hacen falta. Dicen ustedes que siempre han hecho lo mismo. Mire, señor Luena, cuando Kiko Aldama se presentaba en La Rioja nos prometía que cuando gobernase Zapatero iba a ser gratuita desde el 1 de enero la vía AP-68; estamos en 2017, nos quedan todavía bastantes años de concesión y de pagar peajes abusivos. Y la gente, para no pagar estos peajes abusivos, se desvía por una vía que es peligrosa, por una vía que está en mal estado y que tiene cinco puntos calificados de muy peligrosos por la DGT. Por tanto claro que es de esto de lo que queremos hablar.

No es una alternativa real hacer una vía paralela que quieren ustedes construir, porque mientras se construye esta vía, que cuesta mucho dinero y que se tardan muchos años, va a seguir habiendo accidentes. Además las infraestructuras se tienen que planificar de manera conjunta. Tenemos un aeropuerto que no sirve para nada y que cuesta un montón de dinero; quieren construir ahora un AVE. Consideramos que esto es muchísimo más urgente y que en esto es en lo que tendríamos que gastar el dinero.

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra el señor Del Río.

El señor **DEL RÍO SANZ**: Gracias, presidente.

La proposición no de ley que viene hoy a esta Comisión es un ejemplo de manual de la demagogia, del engaño del Partido Socialista, y de cómo el Partido Socialista quiere tapar las vergüenzas de su mala gestión y quiere que se olvide cómo cuando está en el Gobierno de la nación castiga a La Rioja. Para empezar además es una PNL desfasada, hasta el punto de que el propio Grupo Socialista ha tenido que enmendar su proposición no de ley. ¿Por qué? Porque la actuación del Gobierno del Partido Popular de España deja atrás las propuestas del Partido Socialista.

Yendo a la historia contemporánea, a la historia reciente hay que decir que en ocho años de desgobierno del señor Rodríguez Zapatero no se hizo absolutamente nada por la Ronda Sur de Logroño, nada. En diciembre de 2012 se aprobó el estudio informativo que había prometido el Gobierno de Rodríguez Zapatero; en ocho años nada; en un año de Gobierno de Mariano Rajoy, del Partido Popular, diciembre de 2012, se aprueba el estudio informativo, se cumplen los plazos correspondientes; en 2013 se licita el proyecto de la Ronda Sur de Logroño, y cumpliendo los plazos en enero de 2017 se somete ya a información pública el proyecto de trazado. Esto es una señal inequívoca del compromiso por parte del Gobierno del Partido Popular con esta infraestructura absolutamente fundamental para nuestra comunidad, para La Rioja. Por cierto si hubiéramos tenido antes Gobierno se habría podido licitar antes. El Partido

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 160

15 de marzo de 2017

Pág. 29

Socialista es responsable de que no hayamos tenido antes un Gobierno en nuestro país, y por tanto responsable también de que no se haya podido someter a información pública este proyecto de trazado.

Una vez concluido el plazo para recibir alegaciones, y considerando todas ellas, se procederá a la aprobación definitiva del expediente de información pública y del proyecto de trazado para, a partir de ahí, continuar con la redacción del proyecto de construcción. Tras la aprobación del proyecto de construcción se estará en condiciones de licitar las obras, y para que esto sea posible hay que firmar un convenio con la sociedad concesionaria que gestiona la AP-68, un coste total que está en torno a los 257 millones de euros, que están distribuidos en dos actuaciones. Por un lado, la compensación a la sociedad concesionaria, que eso está en torno a los 120 millones de euros, y por otro, la adecuación de la autopista actual como autovía, incluyendo la construcción de los enlaces necesarios y la ampliación de capacidad, lo que supone 146 millones de euros. Esta es una muestra, un ejemplo de demagogia y de engaño a los ciudadanos, porque es materialmente imposible, absolutamente imposible, no ya por los plazos que hay que cumplir de acuerdo con la legislación y con la Ley de Contratos, sino incluso aunque las obras empezasen mañana sería imposible tenerlas concluidas a finales de 2018, y decir lo contrario es sencilla y literalmente mentir. En cualquier caso, antes de poner hormigón o antes de poner asfalto, hay que poner papeles. Afortunadamente en la Administración las cosas no se hacen a la ligera, sino que hay que cumplir unos trámites y hay que poner papeles.

En los presupuestos de 2016 ya se contempló una partida presupuestaria para la ejecución de las obras, y del mismo modo el Gobierno del Partido Popular se ha comprometido a que se incluirá esta actuación en el proyecto de ley de Presupuestos Generales del Estado para 2017. Así que espero que el Partido Socialista apruebe en lo que respecta no solamente a España, por los intereses generales, sino desde luego en lo que respecta y por beneficio de todos los riojanos, los Presupuestos Generales del Estado para 2017, en un ejercicio de responsabilidad.

Mientras tanto, ¿qué pasa? Pues mientras tanto —ya se señaló en la anterior intervención en esta Comisión, y por tanto no me voy a detener en ello— se encuentran en vigor distintas bonificaciones de peaje en la AP-68, que suponen un coste anual para la Administración General del Estado de cerca de cinco millones de euros, que son distintas líneas de actuación que ya se explicaron en su momento, y ahora se está trabajando de forma conjunta entre el Gobierno de España y el Gobierno de La Rioja para nuevas medidas de bonificación en la AP-68, en todo su recorrido por la comunidad autónoma, incrementando los costes de bonificación que ya existen actualmente. Por eso se ha propuesto un texto alternativo, un texto que es realista, un texto que piensa en los intereses de todos los riojanos, que desde un ejercicio de responsabilidad refleja en la proposición no de ley lo que es posible hacer, y el compromiso —termino ya, presidente— con La Rioja. Frente a eso se puede utilizar la demagogia o se puede utilizar, como siempre hace Podemos, el obstáculo para el desarrollo de La Rioja. Podemos está en contra del Ave, está en contra del aeropuerto, está en contra de la Ronda Sur, está a favor de que sigamos en las cavernas.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Del Río.

— SOBRE EL ACUERDO PARA LA SOLUCIÓN DEL CONSORCIO FERROVIARIO DE BURGOS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA. (Número de expediente 161/001178).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de la sexta proposición no de ley que figura en el orden del día, sobre el acuerdo para la solución del Consorcio Ferroviario de Burgos, del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, que defiende el diputado don Miguel Vila, que tiene la palabra.

El señor **VILA GÓMEZ**: Gracias presidente.

Septiembre de 2007, a las seis y media de la tarde se engrosa la cifra de muertos arrollados por un tren a su paso por el centro urbano de Burgos. Este caso fue especialmente doloroso para la ciudad y sus vecinos. Esa tarde cuatro jóvenes que cruzaban las vías del tren fueron arrollados por un convoy que cubría el trayecto Lugo-Barcelona. Dos de ellos murieron en el acto. De un plumazo se segó la vida de dos jóvenes de 14 y 15 años. Un trágico suceso que podría haberse evitado de no haber sido por la negligente actuación de las administraciones públicas; por una parte, por obligar a Burgos a convivir en el centro de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 160

15 de marzo de 2017

Pág. 30

la ciudad con el paso incesante de trenes de pasajeros y convoyes, y por otra, por la falta de mantenimiento y actualización de las medidas de seguridad, tal y como se indicó en la investigación que se llevó a cabo tras el trágico suceso.

Quería que conocieran este hecho, señorías, para que entendieran lo que era la principal preocupación de los vecinos y las vecinas que han luchado durante décadas para conseguir sacar las vías del tren del centro de su ciudad, de la puerta de sus casas, y en definitiva de su día a día. Desgraciadamente ni el Partido Popular ni el Partido Socialista, en los sucesivos años en los que han ocupado el Gobierno de la nación, han movido un dedo para solucionar este problema. De hecho no se ponen con ello hasta que Europa no considera a la variante ferroviaria de Burgos una infraestructura prioritaria en el denominado tren de alta velocidad sur, y por tanto pasa a ser considerado de interés general para España. Pero claro, cuando ustedes se pusieron con ello no fue para atender las demandas de la ciudadanía y poner en el centro sus intereses, sino que vieron la oportunidad y la aprovecharon, como no podía ser de otra manera, para hacer negocios al albur de la burbuja inmobiliaria, fomentando la especulación urbanística para que ganaran dinero sus amigos de las grandes constructoras y las entidades financieras.

Esta operación comienza en 1998, con la firma de un convenio para la construcción de la variante ferroviaria de Burgos. Este convenio lo componen el Ayuntamiento de Burgos, el Ministerio de Fomento, la Junta de Castilla y León y Renfe. La firma de este convenio ya obligaba al Ayuntamiento de Burgos a hacer unas aportaciones económicas, inversiones muy superiores a lo que la ley le permitía y la razón aconsejaba, lo que ha dado como consecuencia una inestabilidad económica de las arcas locales que se verá agudizada en el futuro si no le ponemos remedio. Aquí quienes están perdiendo son los vecinos y vecinas de Burgos, que ya han visto recortadas las partidas de gasto social, mientras que constructoras como OHL y entidades financieras como la Caixa, han visto aumentar sus beneficios gracias a esta operación.

El mencionado convenio preveía inicialmente un gasto total de 126 millones de euros para la realización de la obra, lo cual incluía las nuevas vías del tren y la nueva estación. El reparto de costes se establece de la siguiente manera: un 50 % el Ministerio de Fomento, un 25 % la Junta de Castilla y León y un 25 % el Ayuntamiento de Burgos, quien financiaría su parte con la venta de los terrenos que Renfe le cedía, y que eran los correspondientes al antiguo trazado de las vías, unos terrenos por cierto cuyo valor de tasación resulta ser muy inferior al que el Ministerio de Fomento estimó. De esta forma el ayuntamiento se veía en la obligación de especular con los terrenos mediante la construcción y venta de viviendas. De hecho se le prohibió expresamente al ayuntamiento que fueran la mayor parte de las viviendas de protección oficial y se le obligó a que fueran viviendas libres. Además en el convenio se establece otra cláusula injusta para el ayuntamiento, se establecía al ayuntamiento como el encargado de asumir el pago en solitario de cualquier sobrecoste que superara el presupuesto inicial, de 126 millones de euros. Queda patente por tanto, como decía al principio, que ustedes utilizaron las demandas ciudadanas y la declaración de obra de interés general como una lucrativa fuente de negocio para unos pocos, pasando de un presupuesto inicial de 126 millones de euros a un coste final estimado en 326 millones de euros, es decir, 200 millones en sobrecostes que asumiría, según el convenio, el Ayuntamiento de Burgos y por tanto la ciudadanía de Burgos.

Las características de la operación y las obligaciones recogidas en dicho convenio, así como la necesidad de gestionar los terrenos liberados, provocan que el Ayuntamiento de Burgos tenga que recurrir a la figura del consorcio. Este ente tiene como objetivo poder hacer frente a los pagos necesarios para la realización de la obra de la nueva variante, la urbanización de los terrenos cedidos por Renfe y la gestión de los mismos. Este consorcio está compuesto por el Ayuntamiento de Burgos, la Caja Círculo y la Caja de Burgos, que hoy son a la sazón la Caixa e IberCaja. El consorcio estima inicialmente un coste de 103 millones de euros para cumplir con los objetivos, pero la realidad es que debido a varias cuestiones, y principalmente a dos, una modificación unilateral del Ministerio de Fomento del proyecto inicial de la variante, y por otro lado, el retraso en la liberalización total de los terrenos que Renfe cedía y que no se produce hasta 2010, arrojan como resultado que hoy Burgos acumule una deuda de 167 millones de euros que ya está condicionando la vida de los ciudadanos y las ciudadanas de Burgos. Estamos hablando de que lo que comenzó como una reivindicación ciudadana para no tener más muertes, se ha convertido en una espada de Damocles que puede suponer que la ciudad termine asumiendo una deuda total por el convenio de la variante y el consorcio del desvío de 367 millones de euros, algo que provocaría que el Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas tuviera que intervenir las arcas municipales a la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 160

15 de marzo de 2017

Pág. 31

griega, es decir, paralizando la ciudad, privando de los servicios básicos a la ciudadanía, con recortes de personal, etcétera.

Por todo ello hoy el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea traemos a esta Cámara una de estas iniciativas que salvan el futuro, un plan de choque que evite que los ciudadanos sufran las consecuencias de la nefasta gestión de unos malos gobernantes. El plan de choque básicamente consiste en: hacer una auditoría que clarifique y arroje luz sobre el origen de los elevadísimos sobrecostes de la variante ferroviaria que comenzó en 126 millones y que ahora ronda los 326 millones de euros; que el Gobierno asuma su responsabilidad y que no sean los vecinos y las vecinas de Burgos quienes asuman el sobrecoste de 200 millones de euros de la variante ferroviaria, así como la deuda acumulada por el consorcio del desvío, producida en gran medida por el Gobierno de España. En definitiva lo que estamos planteando con este plan de choque es salvar el futuro de Burgos, más aun si cabe cuando el origen de este proyecto no se encuentra en lo que era una demanda justa de nuestra ciudad, sino que hay que esperar hasta que Europa lo considera estratégico para que se lleve a cabo; más aún si cabe cuando el proyecto de la variante lleva acumulado un sobrecoste de 200 millones de euros; más aún cuando no ha contribuido a garantizar el acceso a la vivienda, que es un derecho fundamental, sino que contribuyó y funcionó para inflar la burbuja inmobiliaria. Por último, porque no fue hasta 2010 cuando se sacaron definitivamente las vías del corazón de nuestra ciudad, incumpliendo con los plazos establecidos en el propio convenio.

Este plan de choque pretende, como cuestión de fondo, volver a centrar la política en lo que es realmente importante, mejorar las condiciones de vida de la gente y no empeorarlas. También busca revertir las dramáticas consecuencias producidas por un modelo de crecimiento impulsado, tanto por el Partido Popular como por el Partido Socialista, que se ha basado en el trasvase de dinero público a unos pocos privilegiados, en este caso constructoras y entidades financieras. Hoy no se vota otra cosa, señorías, que garantizar el futuro de la ciudad de Burgos y el de sus gentes.

Muchas gracias.

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

Para defender la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra doña Esther Peña Camarero.

La señora **PEÑA CAMARERO**: Gracias, presidente.

Se trae hoy a debate una propuesta de Podemos que es incomprensible y denota gran desconocimiento del asunto. Nos presenta un texto lleno de inexactitudes, en el que no se acierta ni en la fecha en la que se firmó el convenio del desvío. Vinculan erróneamente al Ministerio de Economía con las fundaciones de las cajas o señalan al Ministerio de Fomento, a la Junta de Castilla y León o a ADIF como miembros de un consorcio cuando nunca han formado parte de él. Mezcla de forma inconexa dos cuestiones distintas y que no tienen nada que ver. Por un lado, el convenio para las obras de la variante, un convenio de 1998, un convenio firmado, este sí, por el Ministerio de Fomento, la Junta de Castilla y León y el Ayuntamiento de Burgos. Aquí se sitúa el sobrecoste de las obras de la variante ferroviaria, cuya competencia exclusiva la ostenta el Ministerio de Fomento. Por otro lado, está el consorcio para la gestión de la variante ferroviaria, formado por el Ayuntamiento de Burgos y las extintas Caja de Burgos y Caja del Círculo, en el que para nada han participado ni el ministerio ni la junta ni ADIF.

El objetivo del convenio de 1998 fue la eliminación de las vías ferroviarias que dividían la ciudad de Burgos, y que venían ocasionando un gran número de muertos. El consorcio, por otra parte, se constituye cinco años después de la firma de ese convenio; es una entidad instrumental de la Administración municipal de cara la gestión de los fines de interés público que concurren en las actuaciones municipales derivadas de la construcción y puesta en servicio de la variante ferroviaria, y por tanto de la gestión de los suelos liderada por ella.

Queremos que una vez aclarada esta situación, que desconoce el proponente, la cuestión clave que sí que podemos decidir en el ámbito del Congreso es quién se hace cargo del sobrecoste de la obra del desvío, y queremos llegar a un acuerdo, pero no con este batiburrillo. Queremos aprobar algo que sirva para solucionar el problema, por eso hemos presentado una enmienda de sustitución con una propuesta, esta sí, clara, concreta y de justicia, que no es otra que Fomento asuma en su totalidad los sobrecostes de las obras de construcción de la variante ferroviaria de Burgos, por haberse producido por causas completamente ajenas al ayuntamiento, amén de haber firmado un convenio en 1998, como les decía, entre el Ministerio de Fomento, gobernado por el Partido Popular, la Junta de Castilla y León, gobernada

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 160

15 de marzo de 2017

Pág. 32

por el Partido Popular, y el Ayuntamiento de Burgos, gobernado también por el Partido Popular. Un convenio absolutamente desigual e injusto para los vecinos de Burgos, y sin precedentes en otras ciudades del país. Por ejemplo, Zaragoza arriesga en un convenio ferroviario similar a este 152.000 euros, mientras que el Ayuntamiento de Burgos tiene que gestionar 159 millones. Y es que entre el barullo y las imprecisiones de su propuesta, Podemos pretende que los burgaleses paguemos una parte del sobrecoste cuando no deberíamos pagar ni un céntimo más de lo que ya hemos aportado, porque el convenio de 1998 es injusto, desproporcionado y leonino para la ciudad, porque los retrasos en la ejecución de las obras incrementaron el valor de los terrenos a expropiar, porque el incremento del precio es fruto de decisiones unilaterales del ministerio, como fue la tercera vía del ferrocarril, y porque el ministerio falló en el cálculo de las previsiones del coste total de las obras, que estimó en un máximo de 114 millones de euros.

Esta es la trampa en la que nos metió el Partido Popular, porque con este convenio que se soportaba en informes, por cierto ahora desaparecidos, realizados por empresas constructoras y que no eran compartidos por los técnicos, el ayuntamiento asumió el riesgo de pagar todo el importe que superara los 114 millones de euros. El propio Aparicio, que en su momento era el alcalde, pero ya como ministro se negó a la propuesta socialista de suprimir esta cláusula leonina, el Partido Popular se negó a la renegociación. Lo que sí hizo el Partido Popular fue vender los terrenos en pública subasta, contribuyendo al encarecimiento del precio de la vivienda y dilapidando gran número de VPO que no cumplirán nunca su función social.

Como les decía, otra cosa es el consorcio. El consorcio del desvío, que no tiene nada que ver aquí, ha abonado en diferentes conceptos de la obra de la variante ferroviaria, un total de 249 millones de euros, para lo que ha tenido que obtener créditos por importe de 199 millones, de los que actualmente se deben 167,7. Un gran problema sí, pero donde no tenemos competencia aquí.

Esta es la situación que vivimos los burgaleses. Lo que hizo el Partido Popular en 1998 con la firma de ese convenio ha sido lo peor que se le ha podido hacer a los intereses de nuestra ciudad. Es una vergüenza que el Partido Popular haya sometido a la ciudad a este riesgo, pero lo que propone Podemos, que es repartir el dolor, es igual de malo. Todo lo que no sea que el Ministerio de Fomento asuma la totalidad del sobrecoste de la construcción de la variante ferroviaria es engañar a los burgaleses, no nos sirve. Por tanto, no nos hagan sonrojar con propuestas poco serias respecto al problema más importante que tiene la ciudad de Burgos hoy; acepten nuestra propuesta de que sea el ministerio el que asuma el sobrecoste, trabajen como nosotros para presionar a Fomento y deje de discriminar a los burgaleses y tómense, por favor, más en serio defender los intereses de las personas que ustedes dicen representar.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

Iniciamos el turno de fijación de posiciones sobre esta iniciativa. En primer lugar, el Grupo Parlamentario Mixto, señor Martínez Oblanca.

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

Para evitar equívocos ya anticipo que voy a votar en contra de esta proposición no de ley que entra de lleno en lo que podíamos calificar de política destructiva. Ninguno de los seis puntos que se recogen en esta PNL responde, a mi juicio, a las grandes necesidades en materia de infraestructuras de Burgos —ninguno—; es más, todavía me asaltan dudas sobre cómo es posible calificar para su debate en esta Comisión de Fomento cuando lo que se pide en esta iniciativa, por resumirlo y más aun después de escuchar al portavoz de Podemos, es colocarle los grilletes a alguien. Incluso se remontan a finales del siglo pasado y ponen en solfa con nombre y apellidos al ministro Rafael Arias-Salgado, que fue un muy buen ministro. Tratan de endosarle las deudas y las secuelas de las derivas del consorcio ferroviario burgalés a los presupuestos generales, y aquí los proponentes invocan al Estado en sus diferentes modalidades administrativas, léase Ministerio de Economía —por cierto, no se denomina así—, el Ministerio de Fomento, o el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, ADIF, pasando por el Gobierno autonómico de Castilla y León. Ya me choca que siendo hoy el alcalde de Burgos un miembro del Partido Popular, no hayan encontrado los autores de esta PNL un resquicio para incorporarlo a la lista de culpables; sí lo acaba de hacer, y hay que reconocerle el mérito, la portavoz del Grupo Socialista que con habilidad ha colocado las responsabilidades al Partido Popular, aunque se olvida que durante más de siete años gobernó España el Partido Socialista de Rodríguez Zapatero.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 160

15 de marzo de 2017

Pág. 33

En definitiva, no me parece serio lo que aquí se solicita en esta PNL, incluso con algunas erratas en el texto que parecen denotar, y permítanme que se lo diga, una redacción precipitada y poco leída. Por ejemplo, en el punto 5, se pide al Gobierno lo siguiente, abro comillas: «Que admita la actuación negligente en 511 obligación de supervisión de las otras administraciones dentro de su marco de competencias». Esto no hay quien lo entienda. **(Un señor diputado pronuncia palabras que no se perciben)**. Comparto con el grupo proponente, sin embargo, la necesidad de que no queden impunes todas aquellas operaciones ejecutadas con dinero público que deriven sobrecostes y desvíos económicos, pero sin entrar en el fondo del asunto del consorcio ferroviario de Burgos, aquí también hay que decir que hay unos efectos derivados de la crisis económica que alteró todos los planes ferroviarios que se habían puesto en marcha en España: este de Burgos, los de Cuenca, como acabamos de ver hace un momento, los de Gijón, mi ciudad de origen o las otras muchas localidades españolas.

Señor presidente, votaré en contra esta iniciativa.

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

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

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

Esta es una historia que se ha repetido en otras partes de España con la regularidad de un patrón. En plena burbuja inmobiliaria las administraciones vieron una oportunidad en liberar terrenos ocupados por el ferrocarril y con las plusvalías obtenidas afrontar obras, más o menos vistosas, con las que encandilar al electorado. La obra estrella solía ser el soterramiento —que no es aquí el caso—, pero es el problema recurrente que nos ha salido en España.

Estamos de acuerdo con el primer punto de su iniciativa; es una historia que se debe contar y en la que se deben señalar las responsabilidades políticas, que es lo que a nosotros nos toca. A continuación, en nuestra opinión, ustedes cargan en el error habitual de Fomento. Desde que Ciudadanos ha aterrizado aquí en la Comisión, hemos pretendido trasladar la evidencia científica a las decisiones de inversión para alejarlas de los dos sesgos habituales que padecen: el regional y el político. Por eso ustedes están hartos de oír que hemos defendido un plan de infraestructuras y una oficina de evaluación, porque creemos que es la única manera de tener una política de transporte e infraestructura racional y coherente que realmente ayude a cohesionar y vertebrar España. Pues bien, ustedes acuden aquí ahora incurriendo en los errores habituales, básicamente en compartimentar la realidad, con el fin de ponerse una medalla o de conseguir un titular —supongo— Lo que se está pidiendo, despojando la iniciativa de toda la paja, es que todos los ciudadanos asuman las consecuencias negativas de las decisiones tomadas por un consorcio que estaba integrado por los tres niveles de la Administración. Plan de choque, se ha dicho aquí que era, pero es que este plan de choque puede acabar con el paciente, porque de lo que estamos hablando, una vez más, es de esa socialización de pérdidas y privatización de beneficios, porque si el proyecto hubiera salido bien, el alcalde de turno se habría apresurado a ponerse delante en la foto, cuando sale mal ya es otra historia.

Pues bien, si queremos ser coherentes entendemos que si se pide que se haga esto en Burgos se tendrá que pedir lo mismo en otras sociedades de integración municipal, que están en apuros, o devolver el dinero a aquellas en las que no ha habido apuros pero han participado las administraciones locales o autonómicas. Es decir, si aceptamos la propuesta de que se asuma la deuda en Burgos, ¿qué hacemos con Alicante, Almería, Cartagena, Gijón, León, Logroño, Murcia, Palencia, con La Sagrera, por supuesto, con Valencia, Valladolid, Vitoria y Bilbao, cuando se creen? Con esto se plantean dos problemas, que el primero es obvio, ¿cuánto dinero van a pedir a los ciudadanos?

Hoy mismo en prensa salía que estas sociedades de integración municipal ya acumulan una deuda de 1.500 millones de euros. ¿De dónde los vamos a sacar?, ¿van a recortar en otras partidas o van a subir impuestos? Pero díganos de dónde vamos a sacar este dinero. Este es el primer problema y el segundo es que nosotros pensamos que el método del convenio entre administraciones es saludable, es saludable porque la corresponsabilidad entre administraciones es al final el único medio para devolver a las decisiones de inversión el concepto de coste de oportunidad. Cuando solo hay una entidad que es inversora y las otras receptoras el coste de oportunidad se volatiliza, simplemente es una cuestión de sí o no y siempre la petición es sí, aunque carezca por completo de rentabilidad la inversión, aunque sea costosa, aunque sea un elefante blanco.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 160

15 de marzo de 2017

Pág. 34

Por todo lo que hemos dicho, nosotros nos opondremos a su iniciativa porque, como decimos, creemos que esto a la larga es intentar diluir las deudas bajo la alfombra de los presupuestos generales, pero al final lo que hay debajo de la alfombra acabara asfixiándonos.

Muchas gracias.

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

Finalmente, por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra el diputado don Jaime Mateu.

El señor **MATEU ISTÚRIZ**: Presidente, señorías, buenas tardes.

Mediante la firma del convenio para la contribución de la variante ferroviaria de Burgos, cada uno de los intervinientes, ya se han relatado quienes eran, han asumido sus obligaciones, y precisamente cada uno de los que asumió sus obligaciones allí actuaba en el ejercicio de las competencias que les eran propias para firmar ese convenio. Y así, precisamente, de acuerdo con lo que se estableció en la cláusula segunda del citado convenio, el Ministerio de Fomento iniciaría las actuaciones mediante la tramitación del correspondiente estudio informativo sobre la variante. Esto significó que a la firma del convenio no estaban redactados los proyectos constructivos y de ahí que, en el ámbito de un boom inmobiliario aparente, fue cuando se firmó este convenio.

Además de las obras que se incluyeron en el convenio, responsabilidad del Ministerio de Fomento, el Ministerio de Fomento licitó y construyó la terminal de mercancías de Villafría, sin incorporarlo nunca a lo que eran los propios términos del convenio con lo que ello significa, una inversión para beneficio de los ciudadanos burgaleses. El importe de las obras adjudicadas en esa época ascendió a más de 162 millones de euros, y fue en el año 2008 cuando el Ayuntamiento de Burgos comenzó los impagos, cuando el Ministerio de Fomento, asumiendo la responsabilidad que tenía frente a los adjudicatarios de los contratos siguió abonando esos presupuestos. Hay una nota curiosa, por ejemplo, las dos liquidaciones de los dos primeros contratos, se pagaron en la totalidad de indemnización contractual y los restantes en ejercicios de sentencia.

Señorías, la actuación del Ministerio de Fomento ha sido escrupulosamente bien realizada, y no se le puede imputar ahora el total de esos desvíos presupuestarios que ha habido. ¿Por qué? Porque la diferencia entre las previsiones del convenio y la realidad de la inversión se deriva de que a la fecha de la firma del convenio no se había redactado el estudio informativo y consiguientemente los proyectos. El Ministerio de Fomento ya ha asumido una gran parte de la inversión, muy por encima de las aportaciones previstas en el convenio, sin que desde 2008, en que se produjo la falta de aportación del ayuntamiento, se planteara la reclamación de cantidades pagadas en su nombre. He de recordarles que el Ministerio de Fomento, a través de la Dirección General de Ferrocarriles, ha aportado más de 113 millones de euros; ADIF, que también es Administración pública, aunque sea sociedad estatal, hizo aportación de los terrenos a medida que se fueron liberando y, en todo momento, se trabajó con el afán de poner a disposición de los burgaleses una infraestructura que les beneficiara para evitar los trágicos accidentes que se plantearon, por ejemplo, en el paso a nivel que había en la calle Madrid.

La actuación del ayuntamiento en los tiempos actuales, derivada de su participación en el convenio, porque las cajas de ahorros fueron su agente financiador, fue en su momento la que todos han planteado aquí, pero ahora, debido a una gran responsabilidad en la gestión municipal encaminada por el Partido Popular —todo hay que decirlo—, con la ausencia total de apoyo del Grupo Imagina, que son los homónimos del Grupo Podemos aquí en el Congreso y que se han opuesto a todo, a todo sistema de refinanciación en beneficio de los ciudadanos burgaleses. Lo que pasa es que gracias al tesón y gracias también a la responsabilidad de otros grupos políticos, que se abstuvieron en la votación de la renegociación de los términos económicos del convenio, se ha podido sacar adelante esa refinanciación que establece unos términos muy ventajosos para la ciudad de Burgos, evidentemente con una carga económica, que eso no hay que objetarlo, pero se puede hacer frente a ello derivado de la buena gestión existente en el Ayuntamiento de Burgos, que hemos pasado de unos términos de déficit del año 2011 a superávit y remanente en tesorería que va a permitir afrontar dicha operación. Todo esto sin olvidar que en este acontecer de este convenio hay que recordar un hito importante, que fue también el que hundió en este asunto a la ciudad de Burgos, cual fue el contrato de crédito mercantil, con garantía personal, firmado el día 11 de abril del año 2003, por el entonces alcalde socialista don Ángel Olivares, que recordó la existencia de la sucesión universal en todas las deudas y subrogaciones, sacando a colación lo que establecían los artículos 15.2 y 18 de los estatutos del convenio que fue firmado también por el Partido Socialista.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 160

15 de marzo de 2017

Pág. 35

Por todo eso, nos vamos a oponer a esta proposición no de ley, porque está basada, fundamentalmente, en un desconocimiento, un batiburrillo y en una demagogia propia y típica de los intervinientes de Podemos y de Imagina Burgos.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Mateu. Señor Vila, ¿se manifiesta usted sobre las enmiendas?

El señor **VILA GÓMEZ**: Sí, hay una enmienda del Grupo Socialista que no vamos a aceptar porque consideramos que está recogida en el texto de la iniciativa inicial.

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

— RELATIVA A MEJORAR LA GESTIÓN DEL PROCEDIMIENTO Y LOS TRÁMITES PARA LA EJECUCIÓN Y LIQUIDACIÓN DE SUBVENCIONES A COMPAÑÍAS AÉREAS A RESIDENTES EN LAS COMUNIDADES AUTÓNOMAS DE CANARIAS Y LAS ILLES BALEARS Y EN LAS CIUDADES DE CEUTA Y MELILLA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CIUDADANOS. (Número de expediente 161/001249).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de la siguiente proposición no de ley, que es la que figura en el orden del día como número 7.º, relativa a mejorar la gestión del procedimiento y los trámites para la ejecución y liquidación de subvenciones a compañías aéreas a residentes en las comunidades autónomas de Canarias, las Illes Balears y las ciudades de Ceuta y Melilla. Es del Grupo Parlamentario Ciudadanos, y la va a defender el diputado don Fernando Navarro.

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

Señorías, todos los que vivimos en las islas disfrutamos de evidentes ventajas, vivimos en sitios bonitos, que atraen el turismo, pero padecemos inconvenientes, siendo el principal la dependencia del transporte marítimo, pero sobre todo aéreo que es algo que no tienen los que viven en la Península. **(El señor vicepresidente, Bernabé Pérez, ocupa la Presidencia)**. Esta circunstancia especial de la insularidad, esta desventaja es, de hecho, reconocida en la Constitución, en el artículo 138 que dice que el Estado garantiza la realización efectiva del principio de solidaridad, atendiendo en particular a las circunstancias del hecho insular. Y es de ese artículo del que deriva nuestro régimen especial y también el de las islas Canarias. Por los problemas derivados de la insularidad y con el fin de conseguir la cohesión y vertebración efectiva de España existen en la actualidad descuentos a los residentes en las islas, que en la actualidad son del 50%. El mecanismo, al menos en teoría, es simple: las compañías presentan unos precios por vuelo, del que cobran al viajero la mitad, y liquidan la otra mitad al Ministerio de Fomento.

Todos sabemos, por otra parte, cuál es el origen del problema que ahora nos ocupa. En 2013, la CEAV, la Confederación Española de Agencias de Viajes, denunció ante Fomento posibles malas prácticas en la liquidación del descuento de residentes. El ministerio abrió una investigación y se abrieron expedientes que concluyeron en sanciones a determinadas compañías y agencias. Por otra parte, de manera simultánea, en 2016 el juez de la Audiencia Nacional, Eloy Velasco, estuvo estudiando también el posible fraude en la liquidación de los descuentos, que también finalizó con la imposición de penas. Por eso, en enero, el actual ministro de Fomento aseguró que había que buscar una solución conjunta para Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla en el descuento de residentes, que permitiera combatir el fraude —decía el ministro— que se ha detectado en viajes de grupos, porque era en ellos donde básicamente las compañías en cuestión tenían más facilidad para practicarlo. ¿Cuál fue la solución para controlar el fraude realizado, como digo, por determinadas compañías, no por los viajeros? Establecer limitaciones, establecer topes en el descuento de los viajeros, de los descuentos a residentes aplicados a los grupos que, como digo, era donde con mayor frecuencia tenían lugar.

En resumen, la secuencia es la siguiente: hay descuentos para compensar las dificultades de transporte derivados de la insularidad, se detectan fraudes en la liquidación del descuento, porque todo parece indicar que el Ministerio de Fomento es incapaz de controlar ya no las tarifas que se han aplicado efectivamente, sino ni siquiera si los viajeros han viajado o no. Aquí viene la parte sorprendente, en lugar de establecer mayores mecanismos de control y, en su caso, de penalización hacia los que cometen el fraude, se actúa sobre el que no ha defraudado, es decir, sobre el viajero en grupos. Estamos hablando aquí, por ejemplo, de equipos deportivos que viajan, y en general a todos los grupos, a los que se les pone el tope en el descuento.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 160

15 de marzo de 2017

Pág. 36

Señorías, el objeto de esta PNL es fácil de explicar, queremos que el ministerio enfoque correctamente el problema y que controle el mecanismo de liquidación, en lugar de hacer recaer su incapacidad sobre los viajeros. En nuestra PNL lo que detallamos, después de reunirnos con el sector, es cuáles son, a nuestro juicio, las soluciones a las que puede recurrir el Gobierno para ese mayor control, que son los tres puntos de nuestra PNL que no les voy a repetir, pero esto es lo que nosotros proponemos.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Bernabé Pérez): Muchas gracias, señor Navarro. Tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Popular, la señora Reynés.

La señora **REYNÉS CALVACHE**: Muchas gracias, presidente.

Para empezar y respecto a la exposición de motivos de la PNL de Ciudadanos, es importante comentar algunas cosas como que el procedimiento de liquidación de las subvenciones al transporte aéreo de residentes extrapeninsulares se establece en el Real Decreto-ley 1316/2001, modificado por los reales decretos 207, de 2005, y 1340, de 2007. En el marco de las iniciativas de mejora continua de la gestión y control del sistema de subvenciones al transporte aéreo, llevadas a cabo por el Ministerio de Fomento a través de la Dirección General de Aviación Civil, se detectaron, tal y como ha dicho el señor Navarro, prácticas fraudulentas relacionadas con acuerdos privados entre compañías aéreas y diversas entidades que fueron puestas en conocimiento del ministerio fiscal, que probó su existencia en sede judicial. Por tanto, y debido a ello, en el año 2014, el director general de Aviación Civil dictó una resolución en virtud de la cual se fijaban los precios medios de mercado aplicables a las comprobaciones de las liquidaciones de los billetes emitidos bajo contratos comerciales de grupos, por parte de las agencias de viajes y con tour operadores. Y se detallaba también el tratamiento aplicable a las reservas de grupo. Es importante remarcar que solo estamos hablando de los billetes emitidos bajo contratos comerciales de grupos, que en ningún caso nos referimos a billetes que se adquieren por particulares a través de los canales habituales de venta. Es un asunto que vale la pena puntualizar, porque a algunos, y no me refiero al señor Navarro, les interesa sembrar una duda en este sentido.

La aplicación de la resolución a la que me refería, inicialmente prevista para 2014, fue demorada hasta el 1 de enero de 2017, en atención a las cuestiones puestas de manifiesto por compañías aéreas, sistemas de gestión de reservas y las principales asociaciones nacionales de agencias de viaje, que desaconsejaban la implantación inmediata de esa aplicación en los precios de mercado, establecidos por la Dirección General de Aviación Civil, para que se pudieran adecuar los sistemas informáticos y los procesos relacionados con la venta y liquidación de los billetes aéreos bonificados. Tras una nueva resolución de octubre de 2016, los gobiernos de Canarias y Baleares trasladaron al ministerio ciertas observaciones al contenido de la misma que aconsejan su análisis específico, conjuntamente entre ambos gobiernos y la Dirección General de Aviación Civil. Por ese motivo, desde el ministerio se ha propuesto a los gobiernos autonómicos reforzar las líneas de diálogo para potenciar los mecanismos de lucha contra el fraude en materia de subvenciones al transporte aéreo y evitar el mal uso del mismo.

En relación al criterio de aplicación de los precios medios de mercado en las liquidaciones presentadas por las compañías aéreas ante la Administración, se debe mencionar que es un mecanismo previsto legalmente para prevenir, desincentivar y evitar que los responsables del tipo de prácticas fraudulentas se apropien de fondos públicos. En cualquier caso lo que el Ministerio de Fomento considera necesario es el consenso con los gobiernos autonómicos correspondientes, para así implementar los mecanismos más eficientes de lucha contra el fraude, que es el principal interés del Ministerio de Fomento, por ser la mejor vía para defender la viabilidad de un sistema que garantiza los derechos de movilidad de los ciudadanos.

Respecto a las propuestas concretas recogidas en la proposición no de ley, nuestro grupo le pide al señor Navarro, si es posible una votación por puntos, porque en lo que se refiere a los dos primeros puntos el procedimiento de liquidación ya recoge, como uno de los datos de entrada, la identificación del billete y, por otra parte, por definición, las compañías aéreas solo pueden presentar la liquidación de billetes efectivamente volados. Por tanto, no es necesario incorporar marca alguna en los ficheros de liquidación. En la documentación justificativa de los billetes ya existe la marca de volado, por lo que es un dato registrado por cada compañía aérea, bajo su responsabilidad, y es controlado además por la Dirección General de Aviación Civil, según el procedimiento establecido. Por ello, no entendemos muy bien qué propuesta es la que plantea Ciudadanos en estos dos puntos; de hecho, ellos mismos se han autoenmendado a la propuesta inicial. En cambio, nuestro voto sí sería favorable al punto 3, porque es el procedimiento que normalmente se utiliza en actuaciones de comprobación de subvenciones.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 160

15 de marzo de 2017

Pág. 37

Acabo, presidente. La conectividad de los ciudadanos de Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla ha sido siempre uno de los compromisos del Ministerio de Fomento y este compromiso no solo se mantiene, sino que se incrementa año tras año ampliando el presupuesto que se destina a esta subvención. En el año 2016 se destinaron más de 350 millones de euros para garantizar la subvención del 50 % de los billetes aéreos. Y, en este sentido, quiero señalar que el Ministerio de Fomento está trabajando para mejorar el sistema de subvenciones al residente no peninsular, mediante una clara y rotunda lucha contra el fraude, que está permitiendo reforzar la eficiencia y el buen uso de este tipo de ayudas en beneficio, única y exclusivamente, de todos los ciudadanos que tienen derecho a ellas, y que el ministerio en ningún caso se plantea modificar, ni mucho menos, limitar ni ahora ni en el futuro este descuento a las tarifas aéreas a los residentes de las islas Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla. Y hemos escuchado esta mañana al ministro, en la sesión plenaria, que nos ha dicho lo mismo en este sentido.

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

Para fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, señor Alonso.

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: Lo primero que nos sorprende de la PNL que votaremos a favor, es que nos habla también de diferentes comunidades. Nos hablado de Baleares pero también, lógicamente nos referimos a Canarias y a Ceuta y Melilla. Igualmente, nos sorprende que en Ceuta de momento solo haya un helipuerto, y además creo que no cabe un aeropuerto, por tanto, me imagino que se refiere al helipuerto y a una línea regular que podamos tener en el futuro con la Península. Dicho eso, naturalmente a nuestro Grupo Confederal, como me imagino que también todos los demás, así nos gustaría que fuese, pues estamos en contra de cualquier tipo de fraude, y por eso le he dicho que votaremos a favor en esta PNL. Pero el problema no está ahí, el problema no está exclusivamente en el fraude, porque en eso podemos estar todos de acuerdo, pero después de escuchar esta mañana al ministro nos entra la preocupación, y nos entra la preocupación porque es una cosa lo que se aprueba en Baleares, en este caso sí, y otra cosa lo que se determina en este Congreso y en el Gobierno que es lo que tiene eficacia. Si no recuerdo mal, mejor dicho iré a leerlo para no equivocarme, doña María Salom, delegada del Gobierno de Balears, declaró recientemente que el Gobierno de Rajoy estará al lado de las islas. **(El señor presidente ocupa la Presidencia)**. ¿Qué quiere decir estar al lado de las islas? Las islas en estos momentos lo que están reclamando es una tarifa plana inter islas, que es lo lógico, que es lo que a todos nos gustaría y que creo que podría hacerse, como pasa en otros países. Desgraciadamente, después de escuchar al señor ministro esta mañana nos da la sensación de que lo estamos estudiando y no paramos de estudiar, y al final sacaremos un *cum laude*, pero la gente no podrá viajar. Creo que ese es el problema principal: estamos tirando la pelota lejos y por culpa de unas compañías, de una gente que hace trampas, otra gente, que es la ciudadanía, está siendo perjudicada, y eso es lo que tendría que hacer reflexionar al Grupo Popular para buscar una solución, es lo que tendría que hacer reflexionar al Gobierno para buscar una solución, porque creo que en ese aspecto, al menos el Gobierno balear y así quedó aprobado —desgraciadamente ha quedado parado en la Mesa del Congreso—, no ha podido tirar adelante. Y esa es la solución, la tarifa plana para todas las islas. Muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra don Sebastián Franquis.

El señor **FRANQUIS VERA**: Muchas gracias, señor presidente.

Nosotros vamos a apoyar la iniciativa de Ciudadanos porque nos parecen bien todas las medidas de control y, por lo tanto, de evitar cualquier tipo de fraude que se pueda hacer con los pasajes de los residentes. Pero la verdad es que yo esperaba, y me hubiera gustado, que además de plantear iniciativas para controlar el presunto fraude, Ciudadanos se hubiera reafirmado en su voluntad de mantener las ayudas que actualmente están destinadas para el 50 % de la subvención para los pasajeros. Porque hay una continua amenaza, aunque aquí se quiera decir lo contrario, pues desde que ha llegado el Partido Popular al Gobierno de España siempre han estado en cuestión las ayudas a los pasajeros, tanto en Canarias, Baleares, como en Ceuta y Melilla. ¿Y por qué digo esto? Este tipo de ayudas, de subvenciones se regulan por el Real Decreto de 2001, y el PP llegó al Gobierno en 2011. En 2012, planteó en el Senado una serie de medidas respecto a este asunto y, entre otras, planteó, en el punto quinto de su acuerdo en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 160

15 de marzo de 2017

Pág. 38

el Senado, mantener siempre que sea compatible con las disposiciones presupuestarias el régimen de bonificación de los billetes de avión de los residentes de Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla, avanzando en la mejora de la eficacia de dichas subvenciones. Ya había realizado planteamientos, según las disposiciones presupuestarias y ese mismo año redujo en 68 millones de euros los que se destinaban precisamente a este capítulo; es más, anunciaron una serie de medidas, porque habían detectado una bolsa de fraude —dicen que en base a una encuesta que había hecho la Dirección General de Aviación Civil—, de presuntamente el 6 % de los que utilizaban estas subvenciones, es decir, 150.000 personas, de más de dos millones y medio de pasajeros, y empezaron a señalar a los usuarios como presuntos defraudadores. A partir de ahí, implantan la famosa obligación del certificado de residencia, obligación a la que tenían que someterse los ciudadanos de Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla si querían utilizar este tipo de subvenciones y, por tanto, poder viajar.

Yo he vivido circunstancias directas en el aeropuerto, aquí en Barajas y en Gran Canaria, de ciudadanos canarios, que por distintas razones habían olvidado aportar el certificado de residencia al entrar en el avión y tuvieron que quedarse fuera sin coger el avión por este tipo de imposición que hizo el Partido Popular. Dos años estuvieron sometiendo a los ciudadanos de Canarias, Baleares y Ceuta y Melilla a la obligación de presentar el certificado de residencia creando una enorme dificultad burocrática fundamentalmente en los ayuntamientos. Dos años después se dieron cuenta de que el fraude no estaba precisamente en los residentes sino que estaba en las compañías aéreas. Hemos insistido al Gobierno, a la anterior ministra, que nos explicara el alcance de ese fraude, de cuántos millones y de cuántos residentes estamos hablando. Nunca fue capaz de respondernos a una sola de estas preguntas.

Ahora vuelven otra vez con una medida, ahora para los grupos, y cuando hablamos de grupos estamos hablando, como aquí se ha dicho, y lo ha dicho el representante de Ciudadanos, de personas, que afecta fundamentalmente a los equipos deportivos que se trasladan a la Península y que viajan en equipo, o a los que viajan y utilizan los viajes del Imserso, que también viajan en grupo. Estamos hablando de eso fundamentalmente. Por tanto, estamos intentando poner nuevas trabas para que esas subvenciones se puedan llevar a cabo.

Me hubiera gustado que además de que Ciudadanos se centre en los controles para que no exista ningún tipo de fraude, hubiera habido un pronunciamiento en el Congreso, una vez más, pidiéndole al Gobierno el mantenimiento de las subvenciones que hoy se tienen para la bonificación en las tarifas en los servicios de transporte aéreo y marítimo. Las tarifas tienen su propia historia. Hasta el año 2004 existía el 33 % de subvención; es a partir, precisamente, de que el Partido Popular deja el Gobierno, cuando en 2005 sube al 38 %; en 2006, al 45 % y en 2007 al 50 %, justo con un Gobierno presidido por un representante del Partido Socialista, que ha sido el que más ha hecho para acercar a los ciudadanos y para permitir la movilidad entre los ciudadanos de Canarias, Baleares y Ceuta y Melilla, porque aumentó, insisto, del 33 % al 50 %. Las medidas que hemos ido anunciando del Partido Popular y del Gobierno han sido precisamente todo lo contrario, amenazar con reducir —cosa que lógicamente no se han atrevido a hacer— y poner continuas dificultades para que eso se pueda llevar a cabo.

Controles los que sea, los máximos, estamos absolutamente de acuerdo con ello, pero también la tranquilidad, por parte del Gobierno, de decir con claridad que no están dispuestos a reducir las actuales subvenciones que tienen para esta partida, como así reconoce en los documentos el propio Ministerio de Fomento, pero que, una vez más, todos los años vuelven a insistir en poner en tela de juicio las ayudas que se conceden para permitir, insisto, la movilidad entre los ciudadanos de Canarias, Baleares y Ceuta y Melilla, con el resto del Estado español.

Apoyaremos esta PNL pero lógicamente creo que el Congreso debería pronunciarse con claridad sobre el mantenimiento de las actuales bonificaciones a los residentes de Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla.

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

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: En relación a la posibilidad de votar por puntos, si no hay inconveniente. La enmienda no la aceptamos.

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 160

15 de marzo de 2017

Pág. 39

— RELATIVA A AVANZAR EN EL DESARROLLO NORMATIVO PREVISTO EN LA LEY 38/2015, DE 29 DE SEPTIEMBRE, DEL SECTOR FERROVIARIO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/001282).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de la iniciativa que figura en el orden del día con el número 8.º, proposición no de ley relativa a avanzar en el desarrollo previsto en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario. Es una iniciativa del Grupo Parlamentario Popular. La defiende su portavoz, don Miguel Barrachina.

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

Es bien conocido que nuestro país tiene como preferencia estratégica en sus inversiones el sector ferroviario y de hecho en los últimos Presupuestos Generales del Estado, que me gustaría que no fuesen los últimos sino que en breve tuviésemos otro, se dedica tanto a invertir en la red ferroviaria de interés general como en el resto de políticas inversoras, incluyendo puertos, aeropuertos, vivienda, etcétera. Por tanto, este sector, que permitió presupuestar en el último ejercicio algo más de 5.400 millones de euros y que ha permitido que vías tan importantes como el corredor mediterráneo tengan licitados 13.000 millones de euros, nos obliga a llevar a cabo una ambiciosa regulación. De hecho, 465 millones de usuarios acreditan que la red ferroviaria española es una buena red aunque, como en todos los aspectos normativos, mejorable.

Tuvo que venir recientemente la comisaria de Transportes, doña Violeta Bulc, para afirmar que España no solo disfruta de más kilómetros de AVE por pasajero que ningún país del mundo y en kilómetros totales segundo después de China, con un crecimiento de un 30% en el número de usuarios desde 2011, sino además que nuestra red de transportes es una de las más seguras del mundo. Por eso, para avanzar en la puntualidad, en la seguridad, en el acondicionamiento, en el desarrollo de la transparencia, en la simplificación y en la liberalización del sector, se aprobó, en los últimos días del último periodo legislativo de cuatro años, una ley —en concreto fue el 29 de septiembre de 2015— y dos meses después o días después se disolvían las Cámaras. Hemos vivido un periodo con un año de Gobierno en funciones y Cámara prácticamente disuelta en la mayor parte de este periodo y por tanto ahora, en esta renovada legislatura, lo que queremos es, desde esta Comisión, apremiar naturalmente al Gobierno a que este texto normativo, con algo más de cien páginas de *Boletín Oficial del Estado*, la Ley 38/2015, la ley del sector ferroviario, se desarrolle reglamentariamente. No es uno, son varios los desarrollos normativos, algunos con rango de reglamento y otros tendrán un carácter normativo inferior y por tanto algunos deberán aprobarse en Consejo de Ministros y otros con órdenes ministeriales, para abarcar todo lo que es el desarrollo de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria para la nueva regulación también de la supresión de los pasos a niveles, para aquellos controles sobre el personal que atiende la red ferroviaria, sobre los controles de alcoholemia, de drogadicciones, etcétera, que deben llevarse a cabo y sobre todo la nueva regulación que nuestro sector ferroviario reclama.

Por todo ello hemos planteado esta iniciativa.

Gracias, señor presidente.

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

Existe enmienda del Grupo Parlamentario Socialista, que va a defender la diputada doña Sonia Ferrer.

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

En primer lugar, la proposición no de ley que presenta aquí el Partido Popular, relativa a desarrollar normativamente la Ley 38/2015, del sector ferroviario, nos parece una proposición no de ley, si me permiten decirlo, estilo Partido Popular. El Partido Popular insta a desarrollar normativamente una ley, que trae aquí el Partido Popular, y lo hace al Gobierno del Partido Popular. Entendemos que no tiene mucho sentido decirles a sus compañeros que se pongan a trabajar, pero bueno, aquí está, me imagino que tienen un cupo de iniciativas que presentar y algunas veces pueden, si me lo permiten, rozar el ridículo. Mi compañero, señor Gordo, en la Comisión anterior, ante una iniciativa semejante, en la que instaban a desarrollar normativamente otra ley, también les vino a decir que bienvenidos a la oposición; se lo recordamos ahora otra vez. Eso en cuanto a la forma.

En cuanto al fondo, al desarrollo normativo de esta ley, como saben ustedes y algunos de los que están aquí, el presidente fue protagonista de este debate, en su momento el Partido Socialista presentó una enmienda a la totalidad, con más de ochenta iniciativas, porque pensamos que esta ley tenía una

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 160

15 de marzo de 2017

Pág. 40

serie de lagunas importantes que no daba respuesta al sector ferroviario como un sector clave en nuestro país. Pensamos también que fue una ley sin consenso, que salió de una manera precipitada y desde nuestro punto de vista que no contribuye a resolver ninguno de los problemas que tiene este sector ferroviario. En primer lugar, la sostenibilidad, a la que no hace ni una sola referencia. En segundo lugar, la planificación, la infraestructura se toma como un fin en sí mismo y no como medio para garantizar la movilidad y la conectividad entre los territorios. En tercer lugar, la programación para la apertura al mercado interior en el transporte ferroviario de viajeros. En cuarto lugar, la financiación del administrador de infraestructuras que, como dijo mi compañero, señor Gordo, abre la puerta a una privatización.

Hemos presentado una enmienda por la que instamos a que sean ágiles y que en un plazo de seis meses se pueda desarrollar normativamente esta ley. Como saben, esta ley es la trasposición de la Directiva Recast, de 2012, y estamos en 2017. Por tanto, pedimos agilidad.

Muchas gracias.

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

El Grupo Parlamentario Mixto ha presentado enmienda. Interviene en primer lugar don Ferran Bel.

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

Brevemente. Coincido con el análisis, eso debe corresponder al cupo porque si no, no se entiende, porque ya ni instamos al Gobierno, simplemente: El Congreso de los Diputados manifiesta que es fundamental el desarrollo normativo y que evidentemente la iniciativa del desarrollo reglamentario también le corresponde al Gobierno.

En todo caso, ya que nos proponen una PNL en relación con la aplicación de la Ley 38/2015, nosotros aprovechamos para presentar una enmienda en que, de acuerdo con el artículo 4, en su apartado 3, donde se prevé —leo textualmente— que el ministro de Fomento podrá excluir, con un informe previo de las comunidades autónomas afectadas, unas determinadas infraestructuras ferroviarias. No voy a enumerar toda la lista de líneas que pedimos que se saquen de este anexo de infraestructuras o red ferroviaria de interés general —la tienen ustedes aquí reproducida, ya la presenté en otra ocasión—, y pedimos que estas líneas se traspasen a la Generalitat, y la Generalitat ya ha formalizado la solicitud a través del conseller Rull. También pedimos, obviamente, que se acuerde con el Gobierno de la Generalitat el traspaso integral no solo de estas infraestructuras ferroviarias sino también de los medios materiales, humanos o vinculados y la dotación económica correspondiente.

Muchísimas gracias.

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

También por el Grupo Mixto, señor Martínez Oblanca.

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

Señores del Grupo Popular, definitivamente esta es una iniciativa blandita, a la que resulta, además, muy difícil oponerse. El Grupo Popular considera fundamental avanzar en un desarrollo normativo que esta previsto en la Ley del Sector Ferroviario, en pos de su calidad y competitividad. A mí, efectivamente, me resulta imposible encontrar argumentos en contra, pero sí puedo señalar en este debate y ante esta Comisión, que el Gobierno y singularmente el Ministerio de Fomento deberían aplicarse en esto de la competitividad ferroviaria. Recuérdese que la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, la pasada semana sancionó con 65 millones de euros a la sociedad Renfe, un monopolio público, que se ha dedicado a obstaculizar la liberalización y el desarrollo del transporte de viajeros por ferrocarril, que ha hundido también el transporte de mercancías, que apenas supone el 3 % del total transportado, y además está arrastrando a una importante caída del empleo ferroviario. Si será Renfe, repito, entidad pública, un obstáculo a la liberalización del sector ferroviario, que la sanción es la más alta de la historia de España.

Por tanto, cuando leo esta proposición no de ley del Grupo Popular, su exposición de motivos y su parte dispositiva, me parece que hay que predicar con el ejemplo y con hechos, porque yo vengo de una comunidad a la que se quiere sustraer este maravilloso concepto, al que aspira todo el mundo, la competitividad. Si descendemos a la competitividad ferroviaria, sépase que Asturias ocupa la plaza 222 de las 263 regiones europeas, precisamente a cuenta de las carencias en materia de ferrocarril, unas carencias que se verán agudizadas si el Ministerio de Fomento desaprovecha la gran inversión, ya realizada en Pajares y quiere aplicar el anacrónico ancho ibérico, también conocido como ancho Renfe.

Votaré a favor, señor presidente.

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 160

15 de marzo de 2017

Pág. 41

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

Para fijación de posiciones, por el Grupo Ciudadanos tiene la palabra don Fernando Navarro.

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

En septiembre de 2015 se publicó la Ley del Sector Ferroviario y hasta hoy, marzo de 2017, parece que el Gobierno no ha tomado ninguna acción de desarrollo legislativo posterior. Ahora el partido del Gobierno nos propone desarrollar la ley a través del reglamento cuando, desde nuestro punto de vista, debería haberlo hecho y tener ya un borrador sobre el tema. Bien está que lo plantee ahora, aunque sea con retraso, pero tampoco estaría mal que nos hablara más del contenido en concreto, que nos presentaran cuál su visión del ferrocarril en España, y eso pasa por dos cosas: disponer de una planificación indicativa, como dice la ley, y sobre todo conocer el modelo de financiación. Planificación porque hasta ahora, como saben, se ha utilizado el ferrocarril, como en otras inversiones en infraestructuras, como moneda de cambio política para obtener otros objetivos distintos de la demanda real y los servicios a prestar. Últimamente el ministro se va paseando por España como un rey mago y últimamente ha ofrecido ambiciosas integraciones urbanísticas en Bilbao y Vitoria.

Sí, es importante desarrollar un reglamento de la Ley del Sector Ferroviario que afronte de verdad los problemas del ferrocarril. La ley establece el régimen de planificación, proyección y construcción de las infraestructuras. Dice la ley: Se impone al ministro responsable la obligación de aprobar, con amplia participación de las instituciones y agentes implicados, y de publicar una estrategia indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de la infraestructura ferroviaria de competencia estatal, que ha de desarrollarse con un horizonte temporal, no inferior a cinco años. Pues adelante, vamos a ello. Necesitamos, por otra parte, que haya el máximo consenso y necesitamos planificar no solo las nuevas infraestructuras sino también el mantenimiento, que siempre es la oveja negra del asunto. Por supuesto, tenemos que planificar la renovación, las inversiones de reposición y actualizar constantemente las infraestructuras para las necesidades reales de cada momento, que son cambiantes.

La ley regula también el régimen económico y tributario del sector ferroviario, como decía, tratando de alcanzar el equilibrio entre la viabilidad económica y el fomento del transporte. Se persigue así incentivar la mejora del funcionamiento de la red, la reducción de perturbaciones, la optimización del uso de la infraestructura y la disminución de costes. Con todos estos criterios, la planificación se debe realizar desde perspectiva intermodal, es decir, enmarcando el ferrocarril con el resto de los modos, con visión global, integradora, para conseguir los objetivos finales de movilidad, que es lo que nos interesa.

Pues bien, escuchemos todo lo que nos dice la ley y cumplémoslo, con retraso, pero sí, desarrollemos el reglamento, contemos con todos los actores necesarios porque es una oportunidad para poner las bases para resolver los problemas del ferrocarril o, al menos, los más importantes. Apoyaremos esta iniciativa.

Muchas gracias.

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

Finalmente, por el Grupo Confederal, tiene la palabra la diputada doña Rosana Pastor.

La señora **PASTOR MUÑOZ**: Muchas gracias, presidente.

Para el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, es difícil entender el propósito de esta proposición que hoy nos trae el Partido Popular, una proposición que viene a ser un compendio de las medidas que recoge la ley pero que, si me permiten la imagen, es el negativo de la ley.

La Ley 38/2015, de 29 de septiembre, establece, como nos recuerda el Partido Popular, un marco jurídico que desarrolle un modelo ferroviario de máxima calidad, reforzando los mecanismos relativos a la seguridad, consolidando el rigor en la planificación e incluyendo medidas para mejorar la competitividad del transporte ferroviario de mercancías. Pues bien, eso es exactamente lo contrario de lo que han hecho con las infraestructuras ferroviarias el Partido Popular y también el Partido Socialista con anterioridad. Desde nuestro grupo creemos, de verdad, en la importancia del ferrocarril como medio de transporte público, eficaz, sostenible y eficiente. Nos cuesta, por tanto, entender esta glosa a la ley —como acostumbra el Partido Popular cuando se trata de alguna ley aprobada dentro de su mandato— y que no hayan hecho nada por el cumplimiento efectivo de lo que en esta ley se recoge.

La cuota del transporte de mercancías por tren va a la baja en España, situándose en el 4 % o el 5 % del total, cuando en los años noventa rondaba el 10 %, y en los grandes países europeos está

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 160

15 de marzo de 2017

Pág. 42

aproximadamente, como por ejemplo en Alemania, en un 25 %. Ello es debido, entre otras cosas, a la falta de inversión en la red convencional, que es la que soporta el transporte de mercancías, frente a la alta velocidad. La Fundación de Estudios de Economía Aplicada estima que en España hay 54 kilómetros de vía por millón de habitantes —esto era en 2014— y advierte que se ha extendido más de lo razonable. Este doble modelo de hacer desaparecer el transporte de mercancías por ferrocarril y apostar solo por el tren de alta velocidad se ha manifestado caro y es insostenible a medio y largo plazo. España es el país con más kilómetros de AVE por habitante, pero con menos pasajeros. Todo ello ha ido en detrimento de la seguridad. Consideramos que se ha visto que esta no ha sido una de las máximas de la gestión ferroviaria en la última década, así lamentablemente se ha demostrado en el accidente que tuvo lugar el 24 de julio del tren Talgo, serie 730, que hacía el servicio Alvia y todos conocemos lo que sucedió en la curva de A Grandeira en Angrois, cerca de la estación de Santiago de Compostela, con 79 personas fallecidas.

El Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea desde luego va a abstenerse en esta proposición, porque considera que solo se habla de apoyar una ley que ya existe, pero no asegura un modelo que beneficie al conjunto de la sociedad, no garantiza ninguna de las medidas que se recogen como imprescindibles y que no se han llevado a cabo. Desde nuestro grupo apostaremos por priorizar la seguridad, por el transporte de mercancías, por un modelo sostenible apoyado no en los trenes de alta velocidad sino en la velocidad alta, por una atención urgente a la tasa de reposición de personal y por el mantenimiento de las infraestructuras existentes, también por el mantenimiento de la titularidad pública de Renfe y de ADIF, y por un ferrocarril para la ciudadanía y no solo para los grandes grupos empresariales.

Muchas gracias.

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

Señor Barrachina, en relación con la enmienda, ¿tiene algo que decir?

El señor **BARRACHINA ROS**: Sí, gracias señor presidente. Vamos a hacer una propuesta de transacción al Grupo Socialista.

El señor **PRESIDENTE**: Bien, pues la esperaremos.

— SOBRE EL IMPULSO DE LA CIRCUNVALACIÓN EXTERIOR DE GRANADA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/001374).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la iniciativa que figura en el orden del día como número 9.º, sobre el impulso de la circunvalación exterior de Granada. Es del Grupo Parlamentario Popular y la va a defender la diputada doña Concepción Santa Ana.

La señora **SANTA ANA FERNÁNDEZ**: Muchas gracias, presidente.

La verdad es que para mí es un honor debatir en nombre de mi grupo parlamentario esta PNL y que hace también referencia a que presentamos importantes iniciativas con importante contenido. Lo digo por las declaraciones que le he escuchado antes a uno de los intervinientes.

Hoy debatimos sobre la segunda circunvalación de Granada, una infraestructura que es importantísima para aliviar el gran tráfico que tenemos en estos momentos en la primera circunvalación, con una incidencia media diaria de vehículos de más de 140.000 al día. Sin embargo, antes de entrar en este debate y muy brevemente, quiero hacer referencia a lo que han sido los últimos cinco años de Gobierno del Partido Popular, puesto que para la provincia de Granada, que estaba muy atrasada y abandonada en materia de infraestructuras, ha supuesto un antes y un después.

Hemos finalizado esa gran infraestructura que ha sido la A-7, se han hecho grandes inversiones en el puerto de Motril y nuestro aeropuerto, continuamente sigue incrementando el número de pasajeros. Hoy pretendemos, con esta iniciativa, dar el último impulso a la segunda circunvalación de Granada y ayer mismo, en Granada, veíamos cómo el Gobierno de España venía a hablar también de la alta velocidad, en un diálogo abierto y buscando el consenso con todas las fuerzas políticas. Pero esto no solamente se ha sustentado en diálogo, que es importante, además se ha sustentado en importantes inversiones, puesto que han sido más de 2.000 millones de euros invertidos en la provincia de Granada, como digo, en los últimos cinco años.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 160

15 de marzo de 2017

Pág. 43

Referente a la segunda circunvalación, el impulso que ha tenido en estos años anteriores ha sido muy importante. En estos momentos el primer tramo, Calicasas-Albolote y la conexión con la N-432, está en servicio, está ejecutado, ha tenido una inversión de 118 millones de euros. Nuestro compromiso es tenerla finalizada en su totalidad en el año 2018. Están también activados los tramos Albolote-Santa Fe y Santa Fe-Las Gabias, que están aprobados en los Presupuestos Generales del Estado del año 2016, con una buena programación plurianual. Por tanto, aprovecho, en el ámbito de esta Comisión, para hacer un llamamiento a todos los partidos políticos para que tengamos la sensibilidad y la visión de futuro de que es importante tener aprobado un nuevo presupuesto no solamente para los temas de Granada sino para todas las inversiones que se tienen que hacer en el resto de España.

Como les decía, estos dos últimos tramos que están presupuestados en la actualidad tienen una ejecución del 74% y el último tramo que es Las Gabias-Alhendín, es el que está más incipiente, tiene una ejecución de un 12% pero está presupuestado por Seitsa con 59 millones de euros. Por tanto la financiación, como suele ser habitual en este Gobierno, se pone encima de la mesa y luego se hacen las propuestas. Y gracias a la ejecución y al ritmo de los trabajos podemos decir y podemos manifestar que será una realidad en el año 2018 pero desde luego ahí estamos vigilantes y estamos continuamente hablando con el Ministerio de Fomento para que el Gobierno cumpla con este objetivo.

Quiero decir, muy brevemente, que para que la segunda circunvalación funcione correctamente y pueda aliviar el tráfico que se produce en toda el área metropolitana de Granada hay una cosa muy importante, que son los viales de accesibilidad urbana que comunican la segunda con la primera circunvalación. Estos viales son competencia de la Junta de Andalucía, están proyectados desde el año 1999, pero es fundamental también su impulso y su ejecución para que todo este conjunto viario funcione correctamente.

Quiero decir que me alegra que tanto el portavoz de Ciudadanos como la portavoz del Grupo Socialista han tenido a bien que firmemos una transaccional donde básicamente se pone de manifiesto que hay que seguir trabajando intensamente por esta segunda circunvalación para tenerla finalizada en el año 2018. Pero quisiera pedirles a mis colegas que este consenso que tenemos hoy aquí en el Congreso de los Diputados lo traslademos también a la Junta de Andalucía para que nuestros compañeros del Partido Socialista, Ciudadanos y Partido Popular, incluso también nuestros colegas de Podemos, hagan un llamamiento a la Junta de Andalucía, y también al Parlamento andaluz, para que los viales de accesibilidad urbana puedan ser una realidad y por tanto el beneficio de esa segunda, primera circunvalación, junto con esos viales, pueda ser una realidad para la provincia de Granada.

Agradezco, insisto, al resto de portavoces que hayan tenido a bien firmar esta transaccional, que en breve haré llegar a la Mesa.

Muchas gracias, presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señora Santa Ana.

Es el turno del Grupo Parlamentario Socialista. Para defender su enmienda, tiene la palabra doña Elvira Ramón.

La señora **RAMÓN UTRABO**: Muchas gracias, presidente.

Me alegro que venga esta iniciativa a esta Comisión y además lo haga de manos del Partido Popular que lleva gobernando, como ha dicho la diputada, más de cinco años en este país. Estamos hablando de un trazado de unos 25,5 kilómetros, que se acordó durante el Gobierno de Aznar y que se divide concretamente en cuatro tramos: Calicasas-Albolote, Albolote Santa Fe, Santa Fe-Las Gabias y Las Gabias-Alhendín. Quiero también señalar que durante el Gobierno de Zapatero se licitaron y se contrataron los tres primeros tramos, desde Calicasas hasta Las Gabias, con un presupuesto de ejecución de 172 millones de euros, y que se invirtieron en el periodo 2008-2011, 95,5 millones de euros.

¿Qué pasó con la llegada del Gobierno del Partido Popular? Yo no sé si es que vivimos en realidades distintas, pero la verdad es que cuando llegó el Gobierno del Partido Popular significó un parón muy importante en el ritmo de las obras, y eso además se demuestra con los presupuestos. Me llama también la atención que hagamos ahora un llamamiento a la sensibilidad y al compromiso de otras fuerzas políticas para aprobar presupuestos, pues durante estos cinco años, con su mayoría absoluta, el Partido Popular ha aprobado unos presupuestos con unas partidas concretas, ridículas, para la ejecución de estas obras y además rechazando también sistemáticamente las enmiendas que el Grupo Socialista presentaba a los presupuestos para que realmente se pudieran impulsar estas obras. Concretamente, las cantidades decaen; el año 2012, 8,7 millones; en el año 2013, 16 millones, y así podría seguir con las cantidades. Y lo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 160

15 de marzo de 2017

Pág. 44

peor no son ya las cantidades de por sí escasas, que demuestran que han estado paralizadas durante muchos años estas obras, sino la ejecución de esas partidas presupuestarias que en ninguno de los casos ha llegado al 5%. Esa es la realidad de lo que supuso la llegada del Gobierno del Partido Popular. Durante estos años, las obras han seguido a un ritmo muy reducido, hasta tal punto de que las obras del tramo Santa Fe-Las Gabias se paralizaron en 2014, *sine die*, tras la decisión del Gobierno del PP de llevarse a otras carreteras de Andalucía los 35,8 millones de euros de Fondos FEDER. Esta es la realidad durante estos años y el periplo por el que ha pasado la ejecución de estas obras. Por eso, como decía al principio, me congratulo de que venga esta iniciativa esta tarde aquí. El Grupo Socialista en la provincia de Granada ha denunciado durante todos estos años la paralización de las obras y, como he dicho, ha presentado enmiendas a los Presupuestos Generales del Estado que sistemáticamente han sido rechazadas.

Cuando hemos visto esta proposición no de ley, no hemos querido que se convirtiera en un brindis al sol. Por eso hemos presentado una enmienda para exigir al Gobierno un compromiso firme de que las obras se van a finalizar en un plazo concreto. Y hemos estipulado el año 2018 porque el propio Gobierno del Partido Popular ya anunció 2018 como la fecha en las que finalizarían. Además, estando tan paralizadas estas obras y llevando un ritmo muy lento de ejecución, con algunos tramos totalmente paralizados, no nos parecía de recibo decir que queremos seguir impulsando de la misma manera que estos años. El Grupo Socialista quiere que se impulsen, pero que se impulsen de verdad, no como estos últimos años, sino de verdad, y con ese compromiso. Por eso, como decía la diputada del Partido Popular, hemos llegado a ese acuerdo con esa transaccional para poner una fecha fija que sea el año 2018.

Por último, quiero señalar que parece que el Grupo Popular tiene cierta obsesión con el Gobierno de la Junta de Andalucía por impulsar desde aquí unas obras cuando todavía no hemos terminado los tramos en los que supuestamente se conectarán esas carreteras. Vamos a impulsar al Gobierno, que es lo que nos compete aquí, y desde luego a los representantes políticos que tengamos en otras cámaras a que cumplan con su cometido.

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra don Luís Salvador.

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

En Granada, tanto el Partido Popular como el Partido Socialista son responsables de todas las obras que se han estado haciendo hasta ahora en infraestructuras, porque son los únicos que han gobernado. Por ello, son los responsables de todos los tramos que se han inaugurado y de todas las obras que se van terminando, pero también son responsables de todos los retrasos que se han ido produciendo. Granada es una provincia con un potencial impresionante, como puede ver cualquier español que la visite, que son afortunadamente muchísimos; tenemos una costa tropical con una serie de productos que son singulares y únicos; tenemos un puerto que es el más cercano de Madrid; tenemos Sierra Nevada; tenemos una capital con La Alhambra, con el Albaicín, con un patrimonio histórico y cultural impresionante, pero curiosamente todavía se está planteando terminar la segunda circunvalación —afortunadamente, estará en 2018, pero queda todavía un año— cuando el tránsito de la circunvalación que da servicio a la ciudad de Granada alcanza la cifra de 140.00 vehículos/día. Estamos hablando de una provincia cuya autovía de conexión con la costa costó muchísimos años, autovía que hoy día también presenta atascos en ocasiones por el tráfico que tiene. Hemos sido la última provincia, desde Algeciras hasta el norte de Europa, en tener semáforos en las carreteras de la costa hasta detener la autovía, porque incluso terminaba en Nerja. Tenemos una presa, Rules, que todavía no tiene conducciones para el abastecimiento ni para el regadío y que no da ni siquiera servicio eléctrico. Quiero decir, si nos ponemos a hablar de las infraestructuras en Granada, veremos que son el canto a un retraso permanente. El AVE; llevamos 700 días incomunicados, sin ferrocarril en la provincia de Granada. ¿Quiénes son responsables? Pues probablemente seamos nosotros, los granadinos, por no haber reivindicado adecuadamente que todas estas infraestructuras se acometieran.

En este momento estamos contentos de firmar esta transaccional, tanto con el Grupo Socialista como con el Grupo Popular, porque entendemos que hay que terminar definitivamente esta vía, que urge, para poder descongestionar el tráfico y evitar el atasco permanente que hay, eso suponiendo que no haya ningún accidente menor, porque entonces ya puede haber un colapso que atranque prácticamente toda la ciudad. Ni Granada ni los granadinos debemos nada ni al Ministerio de Fomento ni a la Consejería de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 160

15 de marzo de 2017

Pág. 45

Fomento de la Junta ni al Ministerio de Medio Ambiente ni a las consejerías, pero las consejerías sí tienen un débito muy importante, porque estamos hablando al final de proveer a una provincia de recursos y herramientas para poder tener un desarrollo económico acorde a su potencial. Ahora mismo hemos visto —y es algo que vendrá, lo anuncio ya, pues presentaremos una PNL— en esta Comisión cómo el Gobierno subvenciona las líneas de Málaga y Almería con Melilla y sin embargo no lo hace con la de Motril con Melilla, que son las tres líneas que en este momento están operando. Por tanto, Granada tiene un agravio permanente en infraestructuras y en todo lo que tiene que ver con los ministerios que desde el Grupo Ciudadanos vamos a intentar corregir.

Apoyaremos esta iniciativa, porque hemos acordado la transaccional, pero vamos a ser muy exigentes, porque es una provincia que requiere muchísimo más cariño que el que le han tenido los ministerios y las consejerías, que por lo que estamos viendo, en comparación con otras provincias, ha sido bastante escaso.

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

Por el Grupo Confederal, tiene la palabra la diputada doña Ana Terrón.

La señora **TERRÓN BERBEL**: Muchas gracias, señor presidente.

Voy a definir de una manera clara esta propuesta del Grupo Popular: Hacer que hacemos. Llevan cinco años en el Gobierno y hoy presentan aquí esta iniciativa para impulsar la circunvalación exterior, algo que pueden hacer de manera directa, porque son el Gobierno, y pueden garantizar vía Presupuestos Generales del Estado. Podrían hacerlo directamente, pero lo traen aquí para rellenar. Pero mientras ustedes rellenan, en Granada se han eliminado 40 líneas educativas, que han dejado a 1.200 docentes en la calle. Y me dirán: Bueno, ¿y esto qué tiene que ver? Esto es culpa de la Junta. Claro, y también es culpa de un Gobierno que está a la cola en inversión en educación en comparación con el resto de los países desarrollados. Y esto también tiene una traducción ineludible en Granada. Y mientras ustedes rellenan hoy aquí, la cárcel de Albolote es la segunda con más sobrepoblación de todo el Estado español. Esto nos deja con unas condiciones laborales bastante pésimas para los trabajadores y con unas condiciones de vida digna que dejan bastante que desear para los presos.

No sé si son conscientes, mientras rellenan, que en la prisión de Albolote hay módulos con plagas de ratas, por no hablar —hablando de infraestructuras— del aislamiento ferroviario al que han condenado y siguen condenando a Granada, y siguen condenándola porque podrían restituir mañana el funcionamiento en la vía Moreda y no lo hacen porque es una cuestión de voluntad política.

Pero vamos a hablar del impulso a la circunvalación exterior. ¿Cómo van a hacerlo, al estilo de la GR-43? ¿Poniendo en peligro la conservación de la Vega?, ¿poniendo en peligro el pan de los agricultores y el pan de los regantes?, ¿poniendo en peligro incluso, y a pesar de un informe de la Confederación Hidrográfica, la población de Pinos Puente?, porque tal y como ustedes están construyendo allí la autovía, en un terreno con tendencia a la inundación, lo que están construyendo es un pantano. Les vuelve a pasar lo mismo que les ocurrió con el AVE en el tramo de Loja. La bajada de las concesiones por las licitaciones para ustedes ya es algo cotidiano. Esta vez el presupuesto de adjudicación ha sido de casi la mitad de la licitación, y esto nos lleva a tener dudas de que la empresa pueda ejecutar la obra y nos conducirá a ese juego de modificados constantes.

Señorías del Partido Popular, ustedes tienen la mala costumbre de hacer de la negligencia la norma. Tampoco tenemos claro que vayan a cumplir los plazos, exactamente igual que les ha pasado con el AVE en Granada. El último tramo de esta circunvalación, el de Las Gabias-Alhendín, se adjudicó a finales de 2015. Ustedes dan un plazo de finalización de la obra a principios de 2018. Todo indica que se acerca la fecha y aún hay tramos por terminar, es decir, no van a cumplir con los plazos. Es curioso, porque en Granada habitualmente no se cumple con los plazos que el Ministerio de Fomento da a la ciudadanía. No sé si recuerdan ustedes aquella frase: El AVE llegará en semanas. Pues en Granada eso no se olvida.

Nos vamos a abstener, pero quiero decirles, señores del Partido Popular, que a mala hilandera la rueca le hace dentera.

Muchas gracias.

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 160

15 de marzo de 2017

Pág. 46

— SOBRE LA FINANCIACIÓN ESTATAL DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE LA AUTORIDAD DEL TRANSPORTE METROPOLITANO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE ESQUERRA REPUBLICANA. (Número de expediente 161/001469).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de la iniciativa que figura en el orden del día con el número 10, sobre la financiación estatal del transporte público de la Autoridad del Transporte Metropolitano, del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana, que defiende el diputado don Joan Tardà, que tiene la palabra.

El señor **TARDÀ I COMA**: Gracias, señor presidente.

Señorías, la iniciativa que presentamos hoy aquí, en esta Comisión, pretende poner en valor el compromiso de las administraciones públicas para con el transporte público. Entendemos que fomentarlo debe ser una prioridad, para que cada vez sea más útil para los ciudadanos, y que la política tarifaria debe servir para que los ciudadanos puedan tener un servicio público asequible. De hecho, se trata de garantizar el derecho a la movilidad de las personas.

En Barcelona, la Autoritat del Transport Metropolità, que es el consorcio encargado de coordinar el transporte público, gestiona cerca de 5.200.000 usuarios al año. Deberán entender pues que para la Generalitat de Catalunya y para las administraciones locales, encabezadas por la capital de Cataluña, Barcelona, se trata de una gestión muy importante. De hecho las administraciones catalanas, tanto las locales como la Generalitat, han hecho una inversión muy importante en los últimos años, incrementando los recursos destinados al transporte público. Estamos hablando de cantidades muy importantes, pero ello ha coincidido con un descenso muy notable de las aportaciones del Estado español. Por ejemplo, de los 173 millones que destinó el Estado español en el año 2008, hemos pasado a los 150 en el año 2010, a los 94 del año 2013 y a los 98 del año 2016, lo cual ha significado un mayor esfuerzo por parte de la Generalitat de Catalunya, pasando del 31 % al 43 %, o del mismo Ayuntamiento de Barcelona, pasando del 15 % al 19 %.

La propuesta tarifaria aprobada para el año 2017 se basa en la congelación de los títulos tarifarios; en el aumento de la edad de gratuidad de quince a dieciséis años; en la creación de un título ambiental para los días de episodio y también en la mejora del acceso a las tarifas reducidas a personas en situación de paro laboral. Todo ello comportará un déficit de 20 millones de euros. Es evidente que sería importante —de hecho se trata de un objetivo de las administraciones catalanas, tanto de las locales como de la Administración de la Generalitat de Catalunya— no repercutir más todavía a los usuarios este déficit, un déficit de 20 millones de euros. Las administraciones catalanas asumirán la mitad, el 50 %, 10 millones, pero entendemos que los otros 10 millones, a fin y efecto de no cargar más todavía a los usuarios, deberían ir a cargo de la Administración General del Estado, es decir, de los Presupuestos Generales del Estado, razón por la cual hoy instamos a esta Comisión a aprobar esta proposición no de ley, que tiene dos puntos. Me limito a enumerarlos y con ello daré por terminada mi intervención.

Instamos al Gobierno a incorporar en los Presupuestos Generales del Estado los 10 millones de euros adicionales, a fin y efecto de cubrir estos 20, que son el montante para mantener la propuesta tarifaria de 2017 sin sobrecargar a los ciudadanos. También les pedimos que tengan a bien aprobar la recuperación en términos porcentuales de los niveles de inversión que el Estado tenía en financiación del sistema de transporte público de la Autoridad del Transporte Metropolitano del año 2008. En el año 2008 estábamos hablando del 29 %. Se trata pues de recuperar estos porcentajes del año 2008.

Estos son los dos puntos que reclamamos y entendemos que no ha lugar a las enmiendas que han presentado tanto el Grupo Socialista como el PDeCAT, pero no porque sean estrafalarias, sino porque lo hemos hablado y entendemos que lo reclamado por las autoridades municipales de Barcelona, por el resto de municipios concernidos y por el Gobierno de la Generalitat de Catalunya se ajusta a aquello que entendemos justo, repito, que la Administración General del Estado asuma el 50 % del déficit computado para 2017 y que se prevea la recuperación de la inversión del año 2008.

Muchas gracias.

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

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 160

15 de marzo de 2017

Pág. 47

El señor **RUIZ I CARBONELL**: Gracias, señor presidente.

No solo estamos hablando de Barcelona ni de un problema económico. El pasado día 6, los medios de comunicación publicaban que Barcelona y otros 39 municipios de su área metropolitana, de lunes a viernes, a partir del 1 de enero de 2019, prohibirán la circulación de los vehículos más contaminantes, pero estos días han publicado que la ciudad de Madrid tomará medidas semejantes, y podríamos hablar también, como ya se ha hecho en esta casa, de Valencia, de Sevilla, de Zaragoza o de otras ciudades. Estamos ante un problema que afecta directamente a la salud y a la calidad de vida de las personas que viven en áreas muy pobladas, en las que diariamente se produce un número ingente de desplazamientos para ir de casa al trabajo, para llevar a los niños al colegio, para ir a estudiar a la universidad, para ir de compras, para desplazarse a los centros de ocio, a los centros sanitarios y un largo etcétera, lo que da lugar a ruidos, a un fuerte consumo de fuentes de energías fósiles, a todo tipo de materias nocivas que suspendidas en el aire respiramos, a grandes atascos y, en definitiva, a todo tipo de molestias. La mayoría de estos desplazamientos diarios se hacen con vehículo privado, que es tanto para el bolsillo particular como para el del país el más caro. Todo esto hace que disminuir el número de desplazamientos en vehículos particulares y ofrecer una alternativa de transporte público se haya convertido en una competencia más de las administraciones que tienen responsabilidades sobre la vida cotidiana de los ciudadanos y las ciudadanas. Por ello, en estos últimos años el Grupo Socialista ha presentado enmiendas a los Presupuestos Generales del Estado para apoyar el transporte público, pero que chocaban con la mayoría absoluta del Partido Popular.

A la dificultad habitual para llegar a acuerdos con todas las administraciones que actúan en un problema de esta envergadura, en el caso del área de Barcelona se le une la gran fragmentación de la representación política de sus Gobiernos locales; en el caso que hoy tratamos, el Govern de la Generalitat, el Ayuntamiento de Barcelona y el Área Metropolitana de Barcelona y además el consorcio que las une a todas, donde están representados los ayuntamientos de esta área metropolitana. Todas las administraciones, responsables directas en el territorio del que hablamos, han llegado al acuerdo de impulsar, por las razones ya citadas, el transporte público, porque además genera riqueza y desarrollo económico. Cuando hablamos de transporte público, estamos hablando de un sector económico importantísimo, con un potencial económico enorme, que puede afectar a la competitividad de una ciudad, como Barcelona. En un mundo como este en el que vivimos, en el que todas las ciudades compiten entre sí, tener un transporte público de calidad es condición indispensable para no quedar atrás.

La inversión en transporte público es rentable y beneficiosa, siempre que se lleve a cabo con criterios de racionalidad, eficacia y eficiencia, factores que buscan las administraciones afectadas de Barcelona, a las que ya he aludido, o se pueden encontrar entre los argumentos del resto de las grandes ciudades de nuestro país. La lógica dice que la Administración central, ante un trabajo coordinado del resto de las administraciones, dispuestas a potenciar el transporte público con todos los criterios que hemos citado, tendría que ayudar; en cambio, su actitud durante estos últimos años no ha sido esa. Solo hay que echar un vistazo a los números de las cantidades aportadas anualmente, entre 2008 y 2016, para verlo. En el Ayuntamiento de Barcelona, entre 2008 y 2016, la diferencia es de 39 millones anuales más; la Generalitat, 95 millones más; el área metropolitana, 37 millones más; en cambio, el Estado, 75 millones menos; no más, menos en este caso.

A los socialistas nos gustaría pensar que estos números son solo reflejo de que somos el único país de la Unión Europea que no cuenta con una regulación estatal con criterios justos que regulen cómo se ha de financiar el transporte público, así que hemos presentado una enmienda más suave que la que nos gustaría presentar. Lo hacemos para que pueda servir para llegar a una transacción, si puede ser, que tenga cuatro objetivos: el primero, atender a lo que hoy se nos propone aquí; el segundo, ayudar al Grupo Popular a dar un paso más, porque acabó absteniéndose por otras razones, pero hace muy poco en un debate en el Ayuntamiento de Barcelona, cuando se discutió este tema, dijo lo siguiente. Lo traduciré—: El señor Fernández Díaz manifiesta que su grupo también es favorable a incrementar la financiación del transporte público de Barcelona procedente del Gobierno del Estado. Y remarca que su grupo siempre lo ha defendido. Textual. Si el Grupo Popular piensa que no soy un buen traductor, tengo aquí el acta. El tercer objetivo es ayudar a solucionar el problema en otras ciudades de nuestro país en las que también lo haya. Finalmente, para poner la primera piedra —la enmienda habla de ello— para resolverlo, solicita al Gobierno que presente una ley de financiación del transporte público que incluya la participación de todos los niveles de gobierno afectados, las recomendaciones de la Unión Europea y la estabilidad de los

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 160

15 de marzo de 2017

Pág. 48

recursos —no estemos haciendo continuamente agujeros— de la administración más cercana y la que mejor administra, que es la municipal.

Gracias por su atención.

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

Para defender la enmienda, por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra el diputado don Ferran Bel.

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

Intervendré muy brevemente. Nuestra enmienda intentaba clarificar y dar cifras concretas, porque la verdad es que no son muy de fiar; no la propuesta de Esquerra Republicana, que sí lo es, sino los incumplimientos por parte del Estado español en relación con las aportaciones a la Autoridad del Transporte Metropolitano de Barcelona, que han sido exagerados. En todo caso, no desvirtúa para nada la propuesta y por tanto la vamos a apoyar.

Vamos a abundar en algunas reflexiones, porque hay gente que no entiende lo que está pasando en Cataluña, y lo que está pasando en Cataluña, más allá de un sentimiento, más allá de la concepción de nación que tenemos los catalanes, es una absoluta desafección en relación con la actividad del Estado respecto a Cataluña. Fíjense, ¿qué ha pasado? Lo han dicho algunos otros portavoces. Lo que ha pasado en estos años de crisis ha sido una abdicación del Estado en relación con el transporte público del área metropolitana de Barcelona. Efectivamente, la Administración General del Estado, cuya aportación hasta 2013 se regulaba mediante un contrato-programa y, a partir de 2013, se hacía simplemente a través de una subvención nominativa en los Presupuestos Generales del Estado, ha reducido en más de 70 millones de euros su aportación al transporte público metropolitano de Barcelona; en cambio, la Generalitat, en plena crisis y ahogada financieramente, lo ha incrementado en 74 millones de euros; el Ayuntamiento de Barcelona, en función de los años de referencia, 55 millones de euros; el Área Metropolitana de Barcelona, 28 millones de euros. Mientras unos reducen aportación, otros tienen que incrementarla en la misma situación de crisis, en la misma situación de necesidad de consolidación fiscal. Alguien habrá pensado: señor Bel, no se preocupe porque lo que no ha contribuido la Administración General del Estado a las aportaciones a la Autoridad del Transporte Metropolitano lo ha compensado con una mayor inversión en cercanías, mejorando muchísimo la movilidad y el transporte público en Barcelona y su área metropolitana. Todo lo contrario. No voy a hacer aquí una enumeración de todos los incumplimientos de los diferentes Gobiernos, especialmente del último Gobierno del Partido Popular, en relación con sus compromisos en Cataluña y en relación con sus compromisos en las mejoras en el transporte ferroviario de cercanías, que podría compensar de alguna forma esta situación. En todo caso, evidentemente, casi todo tiene explicación, y la situación de Cataluña también tiene su explicación por esta abdicación por parte del Estado en relación con el transporte público del área metropolitana. Por tanto, es justo que se aporten estos 10 millones. No estamos pidiendo mucho. En estos momentos, la Administración General del Estado está aportando a la Autoridad del Transporte Metropolitano la misma cantidad que aportaba en 2003, hace catorce años; están aportando la misma cantidad que hace catorce años cuando prácticamente el presupuesto se ha multiplicado por dos. Por tanto, me parece una reivindicación modesta, como también lo es la aportación de Esquerra Republicana en su segundo punto, que es, sin establecer un límite temporal, recuperar las cifras del 2008, que, vaya por delante, tampoco fueron muy generosas.

Y hago una advertencia, porque habrá alguien que diga, como el otro día: ¡Hombre! Si ustedes piden esto para los próximos años es que no quieren ser independientes. Claro que queremos ser independientes, ya se lo digo por adelantado, lo que pasa es que vamos a respetar lo que el pueblo de Cataluña decida, y si el pueblo de Cataluña decide mantenerse en el Estado español, cosa que muchos no deseamos, nos tendrán aquí reivindicando lo que es justo y lo que entendemos imprescindible para nuestro país.

Muchísimas gracias.

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

Es el turno de fijación de posiciones. Por el Grupo Ciudadanos, tiene la palabra don Miguel Garaulet.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Buenas tardes, señor presidente.

La exposición de motivos coincide prácticamente en su totalidad con el contenido del acuerdo firmado el pasado mes de diciembre entre el Ayuntamiento de Barcelona, la Generalitat de Catalunya y el Área

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 160

15 de marzo de 2017

Pág. 49

Metropolitana de Barcelona, promovido por la alcaldesa Ada Colau, con el objeto de no subir el precio de la tarifa de transporte público en 2017 y mejorar las bonificaciones a los sectores más desfavorecidos. Esto es lo único que ha aportado la propia Esquerra Republicana, es decir, en el acuerdo institucional no se hace ninguna afirmación similar.

A pesar de que este último párrafo sería absolutamente prescindible, el resto de información es correcta en términos generales. De hecho, la caída de la aportación de la Administración General del Estado ha sido aun mayor de lo que se indicaba en la propuesta. Según los informes de cuentas de la ATM, la diferencia entre 2016 y 2010 es aproximadamente de 50 millones de incremento total y un decremento de más de 100 millones en la aportación del Estado. Esta reducción de la aportación del Estado al transporte público de proximidad desde el inicio de la crisis ha sido una reivindicación constante, pero no solo de Barcelona, sino también del Ayuntamiento de Madrid. A pesar de que la competencia de movilidad regional recae en las comunidades autónomas y de que éstas son las que deben tomar medidas para asegurar su sostenibilidad económica —planes de eficiencia, control de ingresos y gastos, etcétera—, es criticable que precisamente en tiempos de crisis el Estado reduzca su aportación a un servicio que debería haber sido considerado fundamental por su parte.

Por tanto, apoyaremos la propuesta. Primero, porque ese importe solicitado coincide con el del acuerdo institucional autonómico que la AGE ya conoce por su participación como observadora en la ATM. Este importe no es desproporcionado; solicita pasar de 98 a 108 millones de aportación en 2017, muy lejos de los 150-200 millones que aportaban antes de la crisis. Además, va acompañada de un importante esfuerzo de las administraciones autonómicas y locales. Segundo, porque solicita revertir los recortes, pero no establece marco temporal, por lo que no debería haber motivo para rechazarlo. Por tanto, nuestra postura es a favor.

Gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Confederal, tiene la palabra don Félix Alonso.

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: Muchas gracias, presidente.

Primero, quiero agradecer al señor Garaulet la matización, porque es importante para entender dónde nace esto, y nace lógicamente en el área metropolitana de Barcelona, que no es exclusiva, porque también aquí hemos discutido de Madrid y de Valencia, no nos engañemos; es un tema que afecta a diferentes áreas metropolitanas, pero esto concretamente nace en el área metropolitana de Barcelona que, como algunos ya deben saber, está formada por ciudades que nosotros llamamos del cambio y que podríamos resumir en comunes y en gentes de otros partidos políticos que también gobiernan. Mayoritariamente es así.

Dicho esto, estamos de acuerdo, como no podía ser de otra forma, con la proposición no de ley, pero en aras de subir al autobús al Grupo Popular podríamos aceptar —nosotros no, tiene que ser Esquerra Republicana, lógicamente— que lo hiciera dentro de la enmienda que ha presentado el Partido Socialista.

Me gustaría también decir cuatro cosas muy concretas en las que estoy convencido de que todos estamos de acuerdo, porque estamos buscando una fórmula de solución que tarde o temprano tendremos que dar a nuestras áreas metropolitanas. El transporte público no solo representa un mayor desarrollo económico, sino que es garante de la equidad social y supone mayor respeto por el medio ambiente y mayor eficiencia energética, no hay ninguna duda. ¿Correcto, no? La lucha contra el cambio climático se convierte en crucial. Las diferentes cumbres de los últimos años, Kioto y París, han supuesto compromisos ineludibles para la mitigación del cambio climático por parte de los Estados firmantes, entre los que se encuentra España. El refuerzo del transporte público debe ser una de las contribuciones más importantes para la reducción de gases de efecto invernadero producidos en gran medida —todos lo sabemos— por los motores de combustión de los vehículos privados. Y aquí me referiré, por no repetirme, a lo que ha comentado el compañero socialista. En la actualidad, en grandes áreas urbanas, como Madrid y Barcelona, pero podría ampliarse a muchas europeas, se ponen en marcha programas de medidas para la lucha contra la contaminación atmosférica, y sin duda el transporte público tiene un papel primordial en esta lucha, por ello, asegurar una financiación pública estable por parte de las administraciones es absolutamente imprescindible.

Esto tiene que darse en algún momento determinado. A día de hoy nos encontramos sin un marco estable de financiación —esta es una realidad— del transporte público, ya sea porque en el Estado no tenemos una ley de financiación del transporte público, ya sea porque en Cataluña tenemos una, apoyada

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 160

15 de marzo de 2017

Pág. 50

de manera unánime por todos los grupos, que no está desarrollada ni tan solo reglamentariamente. Creo que lo que corresponde —y estoy convencido de que sí que se subirán al autobús— es que no podemos abandonar las áreas metropolitanas, no exclusivamente de Cataluña, de Barcelona en este caso, y ahogar económicamente —eso ya lo hacemos, al menos el Gobierno— a los ayuntamientos. Por tanto, nuestro voto será favorable.

Muchas gracias.

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

Ahora es el turno del Grupo Parlamentario Popular. Don Miguel Barrachina tiene la palabra.

El señor **BARRACHINA ROS**: Gracias, señor presidente.

Quiero excusar a Jordi Roca Mas. No soy él; ya me gustaría.

Esta es una propuesta que contiene una parte razonable —lo ha dicho acertadamente el portavoz del Partit Demòcrata— y efectivamente hay un acuerdo para financiar ese porcentaje del déficit y por tanto hacer una aportación adicional de 10 millones de euros, que parece del todo razonable, pero quisiera añadir que no estoy de acuerdo con otra parte de las intervenciones y que el Partido Popular se abstendrá. A eso que se ha dicho hace un momento de que el Estado ha abdicado en Cataluña, he de decir que en los últimos nueve años esa abdicación del Estado en Cataluña ha costado algo más de 1.200 millones de euros de aportación a la Autoridad del transporte urbano de Barcelona, es decir, sumando los últimos 98 millones de euros de 2016, esa abdicación, esa desaparición del Estado, ha supuesto una aportación superior a los 1.200 millones de euros. No es mérito del último Gobierno sino de los dos últimos gobiernos de los últimos nueve años. También es llamativo que en ese ente metropolitano, en el cual la Generalitat tiene el 51 % y un 49 % el Ayuntamiento de Barcelona y agrupaciones de municipios, etcétera, el Estado tiene un papel de mero observador. Yo no sé si hay muchos lugares en los cuales la Generalitat de Catalunya esté como observadora pero pagando; es decir, somos nosotros los dueños pero a la hora de pagar también pagan los que están invitados y no deciden; decido yo y pagas tú. Entiendo que las demandas de dinero serán siempre insatisfechas en la totalidad de su petición, pero cuando hay una aportación de más de 1.200 millones de euros en los últimos nuevos años, decir que se ha abdicado y que el Estado no ha hecho aportaciones... Entendemos que cuantas más aportaciones del Estado haya mejor, por eso, la primera parte de la petición nos parece razonable y así el Partido Popular lo suscribió en el Ayuntamiento de Barcelona, pero la segunda parte, este grupo no tiene capacidad para suscribirlo. En cualquier caso, como esta aportación, como se ha dicho, será una línea nominativa en los Presupuestos Generales del Estado me gustaría implorar, que no pedir, que abandonen el bloqueo de los Presupuestos Generales del Estado, porque hay gente dispuesta incluso a hacerse daño, a que esto no figure en unos Presupuestos Generales del Estado con tal de darle un nuevo sopapo al Partido Popular en el rostro de los ciudadanos, en este caso de los ciudadanos de Cataluña.

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

— RELATIVA A COMBATIR EL DUMPING SOCIAL EN EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/001478).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto 11.º, último del orden del día, proposición no de ley relativa a combatir el *dumping* social en el transporte de mercancías por carretera, del Grupo Parlamentario Socialista. Para su defensa, tiene la palabra el diputado don César Ramos.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Muchas gracias, presidente.

En este maratón en el que ya estamos en el punto final o casi final de la Comisión, traemos a debate una iniciativa que en principio puede parecer que no es muy importante, pero que sí lo es para un sector tan importante como es el del transporte de mercancías por carretera, *dumping* social. Aunque nuestra iniciativa haga referencia solo a este sector, el *dumping* social está afectando a muchos sectores en España y en Europa. Nadie duda de que la Unión Europea nos ha traído muchos avances, pero la llegada de la crisis ha puesto de manifiesto determinadas debilidades, dudas y puntos a mejorar. Si los ciudadanos tienen la percepción de que la Unión Europea les genera más problemas que avances, será muy complicado seguir avanzando en un proyecto que nació de una forma ilusionante. La falta de regulación y

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 160

15 de marzo de 2017

Pág. 51

las malas prácticas en algunos sectores está haciendo que algunos aprovechen esta situación para rebajar las condiciones laborales y los salarios.

Europa debe garantizar un modelo en el que los países con menos salarios y peores condiciones laborales se equiparen a los que tienen mejores salarios y mejores condiciones laborales. Por desgracia estamos acostumbrados a que la equiparación sea por lo baja, a peores salarios y a peores condiciones laborales. Esta no es la Unión Europea con la que soñaron muchos ciudadanos europeos. El *dumping* social, que consiste en una competencia desleal basada en la explotación y bajos salarios de los trabajadores para conseguir rebajar los costes laborales, hace que Europa tenga una deuda pendiente con el sector del transporte de mercancías por carretera. El *dumping* social es sinónimo de desempleo, bajos salarios, riesgo de pobreza y exclusión social. Por eso hemos traído aquí esta iniciativa; una iniciativa que está hecha pensando en los trabajadores de las pequeñas y medianas empresas del sector del transporte, que son las que están sufriendo de manera más importante las consecuencias de estas malas prácticas. Esta iniciativa busca garantizar, entre otras cosas, las condiciones laborales, los salarios y la conciliación con la vida familiar y evitar entrar en la dinámica de ser más competitivos a través de bajos salarios y peores condiciones. Es una iniciativa que piensa en los trabajadores del sector del transporte de mercancías, un sector que según algunos datos tiene 101.000 empresas en España, 350.000 empleos directos y más de 50.000 indirectos, datos que son lo suficientemente importantes como para prestarle atención.

El *dumping* social es uno de los mayores problemas que afecta actualmente al sector del transporte de mercancías por carretera, como he dicho. En la mayor parte de los países de Europa occidental pertenecientes a la Unión Europea, como señala el informe del Comité Económico y Social Europeo, en el sector del transporte de la Europa occidental, el trabajo, los costes laborales, constituyen la parte más importantes de los costes de explotación, mientras que en los operadores de Europa central y oriental el mayor coste medio lo representan los combustibles. Para compensar esto, algunos transportistas crean empresas ficticias utilizando mano de obra con bajos salarios, eludiendo e incumpliendo la legislación nacional o europea. Los conductores y empresas que no recurren a estas prácticas se ven también afectados por medidas de protección unilateral de algunos países. Estas prácticas están propiciadas por las lagunas en la legislación, además de dificultades en la detección de regímenes ilegales. Ante esto, un grupo de países europeos se han unido en la Alianza por la Carretera, que han suscrito hace muy poco Francia, Alemania, Austria, Bélgica, Dinamarca, Italia, Luxemburgo, Noruega y Suecia. Lo firmaron el 31 de enero pasado y pretende luchar contra el *dumping* y la competencia desleal. El Gobierno español no se ha sumado a esta alianza y es algo que al Grupo Socialista le preocupa, porque lo único que demuestra y el mensaje que está dando el Gobierno con esto es que quiere ser competitivo por bajos salarios y peores condiciones laborales. Nosotros queremos decirle que ese no es el camino y que vamos a estar completamente en contra. Esta alianza busca crear un ambiente de competitividad sana entre los operadores económicos, a la vez que se quiere garantizar un mayor respeto a los derechos sociales de los trabajadores; para ello propone ocho medidas. Creemos que es imprescindible que España se sume lo antes posible. Por ello, hemos presentado una iniciativa que pide tres puntos muy sencillos: adherirse a la Alianza por la Carretera; trasponer al ordenamiento español lo antes posible la Directiva europea sobre desplazamiento de trabajadores en el marco de prestación de servicio y reformar el plan de inspecciones de transporte por carretera, especialmente el realizado por transportistas no residentes.

Como decía al principio de mi intervención, hay dos modelos de Europa. Uno de ellos es el que soñaban la mayoría de ciudadanos europeos, en el que creíamos que Europa nos iba a traer beneficios, mejores salarios y mejores condiciones laborales. Los últimos años de la crisis están demostrando que estamos buscando, o algunos están buscando, que seamos competitivos por lo contrario: bajos salarios y peores condiciones laborales. Nosotros creemos que hay que luchar por ello y por eso traemos esta iniciativa, que esperamos que sea apoyada por el resto de grupos parlamentarios porque influye en una gran parte de las pequeñas y medianas empresas del transporte de este país y en muchos trabajadores.

Muchas gracias.

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

Hay una enmienda del Grupo Parlamentario Popular que va a defender el diputado don Pedro Acedo. Tiene la palabra.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 160

15 de marzo de 2017

Pág. 52

El señor **ACEDO PENCO**: Muchas gracias, presidente.

Voy a cumplir con el tiempo para seguir en la línea de terminar a una hora prudente, por eso de la conciliación, entre otras cosas.

Empiezo por algo que ha dicho el señor Ramos sobre que España hace o no hace, se preocupa o no se preocupa el Gobierno español por conseguir que el *dumping* social no sea una realidad y luchar contra el mismo. Es obvio que sí hace, y mucho, el ministerio y el Gobierno de España, pero entiende, y entendemos, entre otras cosas, que la iniciativa en el desarrollo de este tipo de políticas no la debe, en ningún caso, liderar ningún país o grupo de países sino la propia Unión Europea para evitar, obviamente, que sean los intereses nacionales los que determinen al final cuál debe ser la mejor opción. En este sentido, hay que recordar que actualmente la Comisión está trabajando en el denominado paquete de carretera, que pretende modificar la normativa comunitaria vigente para simplificar, actualizar y clarificar esta. También hay que decir, aclarar y poner algunos ejemplos para demostrar que sí se está trabajando para corregir este *dumping* social. Muchas de las cosas que están en el cuerpo de la proposición las compartimos, sin embargo, no podemos estar de acuerdo con todo, por eso la hemos enmendado y si se recogen nuestras enmiendas la votaríamos favorablemente.

Podríamos poner algunos ejemplos, pero lo que nuestro grupo señala con claridad es que consideramos que si sigue adelante esta propuesta, los intereses de nuestros transportistas no serán defendidos correctamente. Más bien creo que esta acción va en contra de sus intereses. En este sentido, no se nos puede olvidar que los países firmantes de esa llamada Alianza por la Carretera son precisamente aquellos que en la práctica están imponiendo las más importantes barreras a la libre circulación en el seno de la Unión Europea. Sirva como ejemplo la reciente normativa alemana, que regula las condiciones para los trabajadores de empresas no establecidas en ese país que realicen servicios de cualquier tipo en su territorio, lo que afecta, entre otros ámbitos, al transporte por carretera. La norma exige una serie de obligaciones aparejadas que implican la imposición de importantes cargas administrativas, como es la presentación, antes de la prestación del servicio, de un formulario en alemán. En otros Estados miembros, como Italia o Francia, se han aprobado medidas similares, la denominada Ley Macron, que entre otros extremos obliga a designar un representante permanente que conserve en ese país la documentación de los transportes que hayan realizado con origen o destino a uno de esos países. Este tipo de medidas, aparte de otros perjuicios para las empresas y transportistas españoles, han incrementado tremendamente la inseguridad jurídica, toda vez que los requisitos exigidos en cada uno de esos países son distintos en cuanto al salario, la documentación o la validación de la misma. Valga de ejemplo las normas adoptadas por Francia y Bélgica, que prohíben a los conductores realizar el descanso semanal ordinario en la cabina de sus vehículos, conducta que puede llegar a castigarse con multas de 30.000 euros e incluso con un año de prisión para el empresario que organiza el trabajo.

Queremos corregir estas circunstancias y este *dumping* social, por eso las medidas son las correctas, aunque hay mucho por hacer. Así, por ejemplo, en el apartado 3 de la propuesta, habría que señalar que desde 2016 el Plan de inspección de transporte por carretera ya contempla un apartado para la inspección del transporte realizado por transportistas no residentes. De igual forma, el plan también prevé reforzar el control en carretera del transporte realizado por transportistas no residentes, ya sea este de carácter internacional o interior, lo que se llama transporte de cabotaje. Hay que recordar también que este plan se elabora en colaboración —esto es muy importante— con las autoridades competentes de las comunidades autónomas, la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil y las diferentes policías autonómicas, y sus directrices, antes de ser aprobadas, son presentadas al sector para asegurar su apoyo e incluir medidas específicas en aquellos campos que consideren prioritarios, entre los que sin duda está el *dumping* social.

Por todo ello, como se me ha ido el tiempo, solo me queda decir que hemos propuesto una serie de enmiendas de modificación al Grupo Socialista, que si tiene a bien aceptarlas tal como están redactadas, apoyaríamos la PNL; en caso contrario nos abstendríamos.

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

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

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

Esta es una proposición que hace referencia al transporte de mercancías por carretera, sector que se enfrenta a una realidad muy compleja y que está sometido a la incertidumbre en España porque aún no ha percibido el crecimiento de nuestra economía y a eso hay que añadir la carestía de los carburantes, que en nuestro país está marcada por el oligopolio de las petroleras, como tan reiterada como inútilmente

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 160

15 de marzo de 2017

Pág. 53

viene señalando la CNMC, así como el *dumping* y las sacudidas que está a punto de sufrir la Unión Europea a cuenta del *brexít*, por no citar la oleada de proteccionismo.

Para Foro, apoyar esta iniciativa es ir en contra del transporte de mercancías por carretera y de sus trabajadores, un sector clave en la economía española. El Grupo Socialista propone tres puntos de acción. El primero es el relativo a la Alianza por la Carretera, un plan de acciones conjuntas sobre el transporte por carretera que ha sido suscrito a finales del pasado mes de enero por nueve países europeos, como acaba de recordar el portavoz socialista. Entre ellos no se encuentra España porque este plan es excluyente, fomenta el proteccionismo y está auspiciado por países que han generado inseguridad jurídica, entre otros aspectos, muy perjudiciales para nuestros transportistas; países que ahora se camuflan en la lucha contra el *dumping* tras haber obstaculizado el mercado único, o sea, en contra del espíritu de libre competencia que inspira la construcción europea en un sector tan sensible como es el transporte de mercancías por carretera. De hecho, por estas maniobras, están en marcha procedimientos de infracción contra algunos de los países impulsores de esta iniciativa.

El segundo de los puntos de la propuesta socialista urge a la trasposición a nuestro ordenamiento jurídico de una directiva europea del año 2014 sobre el desplazamiento de trabajadores, efectuado en el marco de una prestación de servicios que modificó el reglamento relativo a la cooperación administrativa a través del sistema de información del mercado interior, conocido como reglamento IMI. Sin entrar en el detalle de esta directiva, que es complejísima y que fue publicada en el BOE de 28 de mayo de 2014, hay que mirar con lupa para encontrar la palabra transporte en su texto, lo que pone en evidencia que tal vez sirva para otros sectores, pero no llega al fondo de los problemas de este sector y tampoco entre muchos transportistas existe convicción alguna de la utilidad de esta directiva para resolverlos.

El tercero de los puntos lleva al despiste, porque el Plan de inspección para 2017 ya está vigente y contempla en su apartado 2.12 un amplísimo conjunto de medidas encaminadas a controlar el transporte realizado por transportistas no residentes, ya sea este de carácter internacional o de cabotaje. Repito, amplísimo conjunto de medidas impulsado por el Ministerio de Fomento con el fin de evitar que empresas extranjeras hagan competencia desleal a las españolas, *dumping* social, y tomen conciencia de que en España se llevan a cabo los necesarios controles para velar por el cumplimiento de la normativa, tanto interna como comunitaria. Cita textual del plan vigente.

En definitiva, señor presidente, ninguno de los tres puntos que pretende el Grupo Socialista responde al sentimiento mayoritario de los transportistas de mercancías por carretera, incluso se pone de parte de aquellos países que han obstaculizado la puesta en marcha, en el ámbito de la Comunidad Europea, de las condiciones que sí beneficiarían a los transportistas españoles. Tampoco me parece afortunado llamar al Gobierno a reforzar un plan que acaba de entrar en vigor y que ya profundiza en los imprescindibles controles para evitar la competencia desleal, el *dumping* y las prácticas ilícitas en torno a un sector que lucha sacrificadamente desde hace años por ser competitivo.

Votaré en contra, señor presidente, salvo que la posible enmienda transaccional, que yo al menos no conozco todavía, se ponga de parte de España y de nuestros transportistas.

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos posiciona don Miguel Garaulet.

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

La mitad del discurso que iba a pronunciar lo ha hecho el portavoz socialista y la otra mitad el portavoz del Partido Popular, así que improvisaré algo. **(Risas)**.

Yo soy centrado y liberal progresista y tengo que decir que aquí estamos hablando de dos cosas importantes. Adherirse a la propuesta de la Alianza por la Carretera me parece correcto, pero estoy de acuerdo con lo que ha dicho el portavoz del Partido Popular. Esta alianza tenía como objetivo promover la convergencia de las diferentes medidas nacionales de aplicación a la normativa europea y mejorar la vida de los transportistas. Esta alianza, desde el punto de vista de la eliminación de las medidas proteccionistas unilaterales, la Ley de Macron, el incremento de la inseguridad jurídica y el incremento de los gastos burocráticos que han llevado a cabo estas nuevas legislaciones que han puesto, por ejemplo, países como Francia o Alemania, que son los más importantes por los que tienen que pasar nuestros transportistas, ha hecho que el incremento de las sanciones, que no haya un sitio para poder descansar, hayan incrementado tanto los costes de personal porque para mantener los tiempos de descanso tienen que tener dos conductores, como los gastos burocráticos puesto que hay más gente llevando el tema de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 160

15 de marzo de 2017

Pág. 54

tráfico en las oficinas centrales, y ha hecho también que se incremente el coste de nuestros transportistas. El umbral de rentabilidad de nuestros transportistas, por ejemplo de un viaje Murcia-Polonia está en 90 céntimos kilómetro, cuando otras empresas que están en los países que forman la Alianza por la Carretera está en 0,76. Están haciendo una competencia desleal contra nuestro transporte. Pero vamos a diferenciar las grandes empresas de transporte y las pequeñas y medianas empresas de transporte. Aquí donde se está haciendo *dumping* es a las pequeñas y mediana empresas de transporte, porque las grandes empresas de transporte, señor portavoz del Partido Socialista, hacen sus empresas buzones fuera de la Unión Europea; ponen a un encargado, hacen sus filiales, llevan allí las cabezas tractoras —1.000, 2.000 o 3.000 cabezas tractoras— y luego, desde aquí, subcontratan la obra, o bien ponen su sede en Portugal, donde el IVA es más bajo y tienen menos costes sociales. Aquí lo que se está haciendo es una labor de *dumping* social contra las pequeñas y medianas empresas del transporte, que son las que están soportando todos los incrementos de los costes. Es a estas empresas a las que hay que darles soluciones.

Lo de trasponer la ley es algo que realmente lo pide todo el sector y es ilógico que no lo hayamos hecho hasta ahora; sin embargo, hay países que exigen cumplimentar el transporte de cabotaje como transporte internacional y otros que dicen que no, que solamente los transportes de cabotaje. Dentro de la misma Unión Europea hay discrepancias y no hay una seguridad jurídica. No estamos trabajando por un mercado único. Muy buenas palabras pero, en definitiva, a las que realmente estamos haciendo daño es a las pequeñas y medianas empresas de transporte, que son la mayoría, porque las grandes se van a Rumania, a Eslovenia..., ponen 2.000 o 3.000 cabezas tractoras y fácilmente pueden tener un coste por kilómetro de 0,60, 0,50, porque allí el coste laboral de un conductor medio que hace 14.000 kilómetros al mes está en 2.000 o 2.200, mientras que en España está en unos 3.000 o 3.500. Es ahí donde tenemos que hacer todos los esfuerzos.

Por supuesto, estoy de acuerdo con lo que han dicho los dos intervinientes anteriores en el tema de reforzar el Plan de inspección de transporte en carretera. Por tanto, vamos a votar a favor de los tres puntos, pero tendremos que hacer algo más importante que esto para intentar salvar de la quiebra al transporte de las pequeñas y medianas empresas de este país, que son las que están sufriendo realmente esto, no solamente sus trabajadores, sino las empresas.

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

Por el Grupo Confederal tiene la palabra el diputado don Sergio Pascual.

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

Reconozco que teniendo clara nuestra posición sobre esta proposición no de ley del Grupo Socialista le he tenido que dar varias vueltas a la intervención, sobre todo porque ya me imaginaba al señor Barrachina, aunque al final no ha sido él, hablando de ese país imaginario en el que él vive, en el que las infraestructuras españolas son fantásticas; no sobran aeropuertos, como el de Corvera, que ahora van a rescatar como último servicio prestado de su presidente imputado de Murcia; no hay sobrecostes en el AVE a Granada o en el AVE a Barcelona... Tenía yo mis dudas sobre cómo enfocar esto, especialmente porque no conseguía imaginar por dónde iban a salir ustedes, señores del PP, cuando estamos hablando de una directiva europea que es obligatorio trasponer; no es una cuestión de gustos del Gobierno o del Parlamento, es que hay que trasponer la directiva europea; debió trasponerse antes del 18 de julio del año pasado y se incumplió. Además, su Gobierno se comprometió a trasponerla antes de que finalizara la anterior legislatura y también lo incumplió. Una directiva que está enfocada a mejorar las condiciones laborales de los trabajadores y trabajadoras españolas que se dedican a ese sector. Esto lo dicen los propios representantes tanto de la patronal como de los trabajadores del sector; sin embargo, ustedes dicen que es una mala directiva para España. Nos lo tendrán que explicar, nos tendrán que decir por qué es una directiva que no conviene trasponerla a pesar de que es obligatorio hacerlo, salvo, eso sí, que ustedes lo que quieran es seguir introduciendo un caballo de Troya en este sector en España, un caballo de Troya que va a permitirles, gracias a la deslocalización de algunas empresas a otros países que tienen una regulación laboral con protecciones muy inferiores a las nuestras, poder seguir tensando hacia la baja las condiciones de quienes operan en esas condiciones duras ya en España de por sí, en nuestra tierra. A mí no me extraña nada, porque es lo que han hecho con la reforma laboral en otros sectores, con lo cual entiendo perfectamente que esta sea su línea de actuación, lo que no entiendo es por qué no lo dicen a las claras.

Nosotros, como se desprenderá claramente de mi intervención, vamos a votar sí a la proposición no de ley del Grupo Socialista, aunque sí es cierto que le vamos a pedir que incorporen algún compromiso

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 160

15 de marzo de 2017

Pág. 55

de fecha, intento vano quizá de compromiso de fecha, a ver si así podemos mejorar la precisión cuando nos toque ponerle la cara colorada al Gobierno por saltarse a la torera las propuestas de esta Cámara. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pascual. Señor Ramos, ¿acepta las enmiendas?

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Voy a ser muy rápido. Como ha sido la última proposición, creo que todos hemos estado un poco espesos. Aquí no nos hemos entendido unos a otros. Unos son social... ¿Cómo era? **(El señor Garaulet Rodríguez: Liberal progresista.—Una señora diputada: Social liberal)**. Social liberal. Lo que nosotros proponemos al Grupo Popular es que el punto 3 de su enmienda pase a engrosar nuestra iniciativa como punto 4; es decir, añadir el punto 3 de la enmienda del Grupo Popular porque creemos que enriquece y complementa la iniciativa. Ese es el gesto que queremos hacer.

Si me permiten, solo quería hacer una aclaración al portavoz de Ciudadanos. Quien defiende adherirse a la Alianza por la Carretera es el sector de la patronal de las pequeñas y medias empresas del transporte; las grandes no quieren adherirse. Es cierto que hay una disparidad de criterios, pero creo que todos estamos un poco espesos a estas horas y no nos hemos entendido entre nosotros. Todos vamos a aprobarlo pero no sabemos por qué vamos a aprobarlo.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Debate finalizado.

Vamos a votar. Como saben, nos queremos esmerar en que el recuento de los votos sea el correcto. Queremos comprobar el número de diputados de cada grupo que hay presente en la sala. **(Pausa)**.

Señores portavoces, ¿hay presentes en este momento en la sala catorce diputados del Grupo Popular? **(Asentimiento)**.

¿Están presentes nueve diputados del Grupo Parlamentario Socialista? **(Pausa)**. ¿Hay más de nueve? **(Asentimiento)**. Lo digo para que no haya confusiones.

¿Están presentes siete diputados del Grupo Confederal? **(Asentimiento)**.

¿Están presentes tres diputados del Grupo Ciudadanos? **(Asentimiento)**.

Está presente el diputado de Esquerra Republicana.

Está presente el diputado del Grupo Parlamentario Vasco.

Y están presentes dos diputados del Grupo Parlamentario Mixto.

Por tanto, estamos los treinta y siete diputados miembros de la Comisión.

¿Hay algún portavoz que no conozca las transacciones que van a ser objeto de votación? **(Denegación)**. Todos las conocen.

Vamos a votar la número 1.º, proposición no de ley sobre el transporte en Canarias, del Grupo Parlamentario Mixto, que se va a votar en los términos de una enmienda transaccional.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 19; en contra, 14; abstenciones, 8.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Votamos la número 2.º, proposición no de ley sobre las mejoras de las instalaciones ferroviarias en Cuenca, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, y que se vota en los términos de una autoenmienda del propio Grupo Parlamentario Popular.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 24; en contra, 7; abstenciones, 2.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Votamos la número 3.º, proposición no de ley sobre la puesta en marcha de la Ronda Sur y rescate urgente de la AP-68, entre Arrúbal y Navarrete, del Grupo Parlamentario Socialista, que se vota en los términos de una autoenmienda del propio grupo parlamentario.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 13; en contra, 21; abstenciones, 3.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 160

15 de marzo de 2017

Pág. 56

Votamos la número 4.º, proposición no de ley relativa a medidas a implementar en el aeropuerto de Foronda, Vitoria-Gasteiz, del Grupo Parlamentario Vasco, que se vota en los términos de una enmienda transaccional.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Votamos la número 5.º, proposición no de ley relativa a la discriminación de la ciencia canaria por la negativa de las compañías aéreas a transportar animales destinados a la investigación, del Grupo Parlamentario Confederal. Se va a votar en los términos de una enmienda transaccional.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 20; en contra, 15; abstenciones, 1.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Votamos la número 6.º, proposición no de ley sobre el acuerdo para la solución del Consorcio ferroviario de Burgos, del Grupo Confederal, y se va a votar en sus propios términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 8; en contra, 28; abstenciones, 1.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos la número 7.º, proposición no de ley relativa a mejorar la gestión del procedimiento y los trámites para la ejecución y liquidación de las subvenciones a compañías aéreas a residentes de las comunidades Autónomas de Canarias y las Illes Balears y en las ciudades de Ceuta y Melilla.

Vamos a votar en primer lugar el punto 3, para el que se ha pedido votación separada.

Efectuada la votación, dijo

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

Votamos el resto de la proposición no de ley.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 21; abstenciones, 16.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado el resto de la proposición no de ley.

Votamos la número 8.º, proposición no de ley relativa a avanzar en el desarrollo normativo previsto en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, del Grupo Parlamentario Popular. Se vota en los términos de una enmienda transaccional.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 28; abstenciones, 9.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Votamos la número 9.º, proposición no de ley sobre el impulso de la circunvalación exterior de Granada, del Grupo Parlamentario Popular. Se vota en los términos de una enmienda transaccional.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 28; abstenciones, 9.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Votamos la número 10.º, proposición no de ley sobre la financiación estatal del transporte público de la Autoridad del Transporte Metropolitano, de Esquerra Republicana. Se vota en sus propios términos.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Votamos la número 11.º, proposición no de ley relativa a combatir el *dumping* social en el transporte de mercancías por carretera, del Grupo Parlamentario Socialista. Se vota incorporando el punto número 3 de la enmienda del Grupo Parlamentario Popular.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 21; en contra, 1; abstenciones, 14.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 160

15 de marzo de 2017

Pág. 57

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Hemos terminado esta primera parte del orden del día, relativa a las proposiciones no de ley. A continuación vamos a abordar las preguntas y, como saben los portavoces, al acabar las preguntas tendremos Mesa y portavoces.

Suspendemos cinco minutos.

PREGUNTAS (Continuación):

DEL DIPUTADO DON JOSÉ JUAN DÍAZ TRILLO Y DE LA DIPUTADA DOÑA JOSEFA INMACULADA GONZÁLEZ BAYO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA SOBRE:

— **SITUACIÓN DE LAS OBRAS EN LA CARRETERA N-435 (FUTURA A-83), EN LA LÍNEA DEL AVE SEVILLA-HUELVA Y EN LA LÍNEA FERROVIARIA HUELVA-ZAFRA (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/000115). (Número de expediente 181/000051).**

El señor **PRESIDENTE**: Agradecemos la presencia del secretario general de Infraestructuras del Ministerio de Fomento, don Manuel Niño, que va a responder a las preguntas que figuran en el orden del día. Les comunico a los preguntantes, y también al secretario general, que el tiempo es de cinco minutos para el preguntante y cinco minutos para quien responda, repartido en dos turnos. Les pido que si se pueden ceñir al tiempo, yo encantado.

Empezamos con la pregunta que figura en el orden del día como punto número 12.º, situación de las obras en la N-435, en la línea del AVE Sevilla-Huelva y en la línea ferroviaria Huelva-Zafra, que va a formular don José Juan Díaz Trillo, que tiene la palabra.

El señor **DÍAZ TRILLO**: Muchas gracias, presidente.

Señorías, señor Niño, bienvenido de nuevo y hasta el final no le diré si me alegro o no de volver a verle. Volvemos a comentar algunas cuestiones relativas a mi provincia, a la que tengo el honor de representar. Para ser más eficaces en esta conversación que podemos mantener, me voy a limitar en la primera pregunta a la carretera N-435, puesto que creo en la Comisión anterior y debido nuevamente al cumplimiento del Reglamento, dio usted una respuesta extensa sobre la línea Huelva-Sevilla, lo que será el futuro AVE, y también sobre las obras de la estación de Huelva. Del mismo modo, tuvimos ocasión de hablar algo de la línea Huelva-Zafra.

Por ir a esta carretera, que por la comparecencia anterior también doy por hecho que la conoce, y muy bien, para nosotros esta carretera es la columna vertebral de la provincia desde el punto de vista del tráfico rodado y la otra columna, que es una columna ferroviaria, es la línea Huelva-Zafra. Por tanto para la provincia son ejes fundamentales no solo ya para el transporte de viajeros y para el normal uso de una comunicación que nos pone además en otra comunidad autónoma, que es la de Extremadura, y en otra provincia, como la de Badajoz. En la anterior comparecencia le hablé también de la importancia estratégica del puerto para la comunidad autónoma extremeña. Si tuviéramos en Huelva que hacer hoy por hoy una encuesta sobre las muchas necesidades en materia de infraestructuras, casi le diría que sería la mayor reclamación de los onubenses, la N-435.

Quería manifestarle que en las respuestas por escrito —de ahí el interés de escucharle a usted— muy brevemente se refieren a las dos cuestiones por las que preguntamos, que es el trazado en sí de esa futura autovía A-83 y la obra, en este momento en ejecución, de la variante Beas-Trigueros. Sobre la primera, y más importante, la verdad es que desconsuela que la respuesta quede nuevamente, como otras cuestiones referidas a la provincia, en el aire; se haga alusión a la complejidad del proyecto, se haga alusión a las características medioambientales, pero nos parece que después de tanto tiempo —si no me equivoco allá por el año 2011 había licitaciones ya por valor de 50 millones— lo que ahora tenemos, como hecho real, es esa variante, con una inversión en los Presupuestos Generales del Estado de 6,8 millones, aunque en una visita que hizo la ministra, que ya le referí la vez anterior, el 30 de marzo, hace un año, prácticamente arrancaba la precampaña, y de la mano de la ministra onubense de Empleo hicieron una serie de promesas, de compromisos y llegó a decir que dinero para carreteras había hasta un montante de 7.000 millones, no para Huelva, lógicamente, ojalá, pero parece que no iba a faltar ese presupuesto. A día de hoy, la respuesta que ustedes me dan, concisa, se lo agradezco, es que al menos me dicen que ya está ejecutado el 38,7%.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 160

15 de marzo de 2017

Pág. 58

Terminaré esta primera intervención diciéndole que si el 15% estaba cuando la ministra hizo esta visita preelectoral, a un ritmo del 20% espero que no tardemos tres años en esta obra, que no tiene nada que ver con la envergadura de ese trayecto del que le vengo hablando, tan necesario, tan importante para la provincia de Huelva.

Muchas gracias, presidente.

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

Señor Niño.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Gracias, presidente.

Voy a hacer uso de las normas elementales de cortesía parlamentaria, para pedir disculpas por los retrasos que estamos teniendo en los plazos de las respuestas por escrito a las preguntas parlamentarias. Ya comenté algo en mi anterior comparecencia. Nos encontramos con un volumen de preguntas muy importantes que supera en diez veces la media de solicitudes de acceso que se registran, por ejemplo, en el portal de transparencia cuando saben que el portal de transparencia es un acceso que tienen los ciudadanos para hacer preguntas al Gobierno. En la X Legislatura hubo 170.000 iniciativas y en la actual, en los casi ocho meses desde que se constituyeron las Cortes, se han presentado 10.600 preguntas en el Congreso, más de 15.000 en el Senado y el Gobierno ya ha contestado a 5.300 preguntas en la Cámara Baja y a 6.700 en la Cámara Alta. Estamos trabajando de manera rápida, porque entendemos que es una prioridad del Gobierno y, por supuesto, del Ministerio de Fomento, dar respuesta cumplida a todas las preguntas. Me van a permitir que les diga que en el caso concreto del Ministerio de Fomento, somos el segundo ministerio que más iniciativas recibe, y el ministerio que más volumen ha respondido, exactamente más de 3.300 iniciativas. Como digo, quiero pedirles disculpas a sus señorías por el retraso en la respuesta a las preguntas escritas.

Paso a responder la pregunta por la que entiendo que se interesa, por lo que he visto en la pregunta oral, la autovía A-83, que es sobre la que se va a desarrollar la N-435 que, como sabe su señoría, va desde la Ruta de la Plata, la A-66 hasta Huelva, conectando con la A-49. Se encuentra en fase de estudio informativo y está actualmente en la tramitación ambiental. Estamos hablando de una actuación, cuando se sometió a información pública, por un importe superior a mil millones de euros, que es una cifra relevante. También, y su señoría ha hecho referencia a ello, en la tramitación ambiental estamos ante una actuación de una gran complejidad, y le voy a dar algunos datos concretos porque en definitiva las cosas no surgen de una manera espontánea sino que hay una razón ambiental de peso en este corredor. Por tanto, una vez resolvamos la tramitación ambiental, tenga su señoría por seguro que procederemos a la aprobación del estudio informativo y luego al desarrollo de los proyectos y la construcción.

Aquí hay una actuación importante, desde el punto de vista de la seguridad vial, que es la variante de Beas-Trigueros, en la que se está trabajando de manera intensa por parte del Ministerio de Fomento, y que sobre un presupuesto de adjudicación de 46 millones, que se adjudicó en el año 2013, llevamos el 38%; pensamos que se va a finalizar en el año 2018.

Sobre la línea de alta velocidad Sevilla-Huelva, entiendo, por las palabras de su señoría, que se considera satisfecho en cuanto a que con lo que ya le respondí no espera noticias nuevas, lo que le agradezco. Si quiere alguna aclaración en la réplica le añadiría algún dato. Y lo mismo de la estación de Huelva. Creo que merece la pena destacarse y que seguimos trabajando para la suscripción del convenio correspondiente dentro de los fondos de accesibilidad terrestre portuaria para poder dotar a esta línea ferroviaria entre Huelva y Zafra de 9 millones de euros, pudiendo ya realizar actuaciones y obras a lo largo de este año 2017.

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

¿Se da usted por satisfecho?

El señor **DÍAZ TRILLO**: No, satisfecho no en cuanto a una de las cuestiones, porque me hubiera gustado que esta obra hubiera estado terminada. Creo, si no me equivoco, que ayer llegó el AVE a Castellón, y en estos cinco años del Gobierno del Partido Popular ha llegado ya a ocho capitales, por lo que va siendo hora de que llegue a Huelva en algún momento.

En este sentido, sobre Huelva-Zafra, y para eso sirven también estas comparecencias, le agradezco que usted me adelante que no hay solo esos 498.000 euros de los que hablamos la vez anterior, sino que hay la posibilidad, cierta, si no me equivoco, de 9 millones que podrían, además, convertirse en obras de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 160

15 de marzo de 2017

Pág. 59

modernización, no de reparación o de parcheo, si usted me permite la expresión coloquial, y que en este mismo año 2017 se podrá empezar a modernizar la línea Huelva-Zafra.

En cuanto a la N-435, que era el objeto fundamental de mi pregunta, usted conoce que es una de las vías más peligrosas que tenemos en nuestro país. Se me dice en la respuesta escrita que tiene, como usted ha referido, un alto coste y una débil demanda, pero claro, nuestra posición en el mapa obliga a los Gobiernos, lógicamente, a compensarnos de alguna manera porque no podemos estar castigados —yo hablaba la otra vez de lo que tardaba usted en venir a preguntarle; hoy afortunadamente estaba en el Congreso de los Diputados—, pero me parece que es obligación de un gobierno equilibrar el territorio, entre otras cosas, también le dije, porque estas inversiones, y estoy seguro, van a ser rentabilísimas. Ahora mismo hay un tráfico de camiones muy intenso, porque la minería ha vuelto a ser una actividad pujante en la provincia de Huelva, y pasan montones de camiones; hay episodios también de vuelcos —usted habrá tenido noticias— con materias peligrosas, y hay también un centro de recepción de residuos. Por tanto creo que está más que avalada esa inversión del Gobierno.

Dicho esto, aprovecho también la comparecencia para plantearle una propuesta: Hagan ustedes esta obra en fases o en tramos; hay un tramo vital para la provincia, que es el que va hasta Zalamea. Entiendo que la parte de la sierra es mucho más compleja, pero sería de un enorme interés y de utilidad pública el tramo desde esa variante a Zalamea. Puesto que en este momento procesal —por decirlo de alguna manera— estamos con los impactos ambientales, y todavía no se ha hecho el estudio previo al proyecto, sería un buen momento para hacer dos fases, por ejemplo; también desde el punto de vista económico sería más abordable. Le señalo esto en nombre de la sociedad de Huelva, de los colectivos que vienen reivindicándolo, que hablan de esta cuestión. Podríamos fasear, como se suele decir con este verbo, esta obra tan importante, reitero, para la provincia de Huelva. Le agradezco que me haya dado esta buena noticia de la línea Huelva-Zafra, quedaría todavía un poco más de inversión, como usted sabe, porque estamos hablando de entre 30-40 millones para la modernización total de esta línea, pero al menos garantizaría un flujo normal de mercancías y también de viajeros.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Díaz.
Señor Niño.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Tenía un cierto interés en darle algún dato complementario de la autovía A-83 para que vea su señoría en qué se concretan las dificultades a las que me he referido en mi anterior intervención. Pues bien, el estudio informativo de esta autovía se inició en enero de 2006. Como digo, el presupuesto estimado era de 1.000 millones de euros, se sometió a información pública, que se realizó tres años y medio después del inicio de la redacción, en julio de 2009, y posteriormente se remitió al Ministerio de Medio Ambiente, de tal forma que hubo una serie de sugerencias que se fueron realizando por parte de este ministerio. Estas sugerencias se realizaron en una fase previa que se llama trámite de consultas previas, que se hizo en el año 2007. En estas consultas previas, el Ministerio de Medio Ambiente ponía de relieve la dificultad, desde el punto de vista medioambiental, de este corredor e indicaba que incluso se estudiase una nueva alternativa, que supongo que su señoría conoce, que era la alternativa entre Santa Olalla del Cala y Riotinto, en Huelva, y que también se estudiara una alternativa, la denominada alternativa cero, que consistía en pequeñas actuaciones sobre la autovía A-83. Esto fue lo que indicó el Ministerio de Medio Ambiente en la fase de consultas previas.

Además, en diciembre de 2009, el Ministerio de Medio Ambiente, una vez que se había culminado el proceso de información pública y medioambiental y cuando ya se había remitido el expediente al Ministerio de Medio Ambiente, sugirió que había que analizar otras alternativas e incluso preguntaba por qué esta alternativa que tenía su origen en la A-66, a la altura de Zafra, no se estudiaba de manera precisa desde Santa Olalla que, como sabe bien su señoría, está al sur de la A-66. ¿Por qué? Pues porque había unas afecciones ambientales muy importantes a los parques naturales de Sierra de Aracena y Picos de Aroche, y también una oposición muy importante por parte de los ecologistas. Estamos hablando de 1.000 millones, que suponen un ratio de 10 millones de euros por kilómetro, una cantidad muy importante si tenemos en cuenta los criterios de eficiencia que se han aplicado en el Ministerio de Fomento. No le quepa duda a su señoría de que estamos analizando todos estos problemas y esperamos, en el plazo más breve posible, tener una evaluación ambiental positiva que nos permita continuar con este corredor.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 160

15 de marzo de 2017

Pág. 60

Su señoría ha hecho referencia a la posibilidad de fasear. Por supuesto, una vez que se aprueba el estudio informativo se hace por fases y, lógicamente, lo razonable sería comenzar por aquellos itinerarios de mayor tráfico. No obstante, cuando se ponga en servicio la variante de Beas-Trigueros —que, como le he dicho a su señoría va a ser en el año 2018—, resolveremos el paso por las travesías, que tiene una complejidad y una relevancia en cuanto a seguridad vial importante. En este sentido, vamos avanzando y espero que en los próximos años el estudio informativo se convierta en proyecto y los proyectos en obras.

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

— **INVERSIONES RELACIONADAS CON LOS ACCESOS AL CENTRO DE ALTA RESOLUCIÓN (CHARE) UBICADO EN EL TÉRMINO MUNICIPAL DE LEPE (HUELVA) (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/003695). (Número de expediente 181/000055).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la pregunta número 13.º del orden del día, inversiones relacionadas con los accesos al Centro de Alta Resolución, ubicado en el término municipal de Lepe, que formula también don José Juan Díaz Trillo, que tiene la palabra.

El señor **DÍAZ TRILLO**: De nuevo muchas gracias, señor presidente. Muchas gracias, señor compareciente.

Voy a hacer un apunte respecto a lo anterior, porque creo que es importante para la provincia. A raíz de la información que nos aporta, sería más que idóneo ese análisis para poder abordar cuanto antes —ha hablado usted de años y me he echado a temblar— ese tramo desde la variante, cuando se termine, a Zalamea; si es posible, empezar justo cuando acabe esa obra. Está hablando usted de 2018, antes se había hablado de 2017, pero lo importante es que se pueda continuar lo antes posible con ese tramo, le repito, vital para la provincia.

Como parece que esta fórmula está sirviendo —y me alegro muchísimo por los beneficios para nuestra provincia y para toda la comunidad autónoma— y que las preguntas dan lugar también a noticias y a informaciones positivas, por lo menos después de un tiempo, el caso que les voy a plantear ha sido noticia e incluso ha saltado a la prensa nacional. A raíz de una pregunta que apareció en la portada del periódico *Las Provincias*, la respuesta que nos dio el ministerio era que no había fecha para algo que no es ya una cosa importante o urgente, sino que es una emergencia, incluso sanitaria, literalmente. Estamos hablando de los accesos a un hospital que fue terminado en junio del año 2016; accesos que el alcalde del Ayuntamiento de Lepe, en su momento, año 2005, se compromete a llevar a cabo, a realizar, así como las acometidas de agua, de luz y también de saneamiento. Por tanto, hay dos incumplimientos flagrantes, pero lo que nos preocupa sobremanera es que esta obra tendría que haber estado terminada y no haber dado lugar a tener que esperar —ahora le preguntaré por los plazos— unos meses para que, finalmente, a los dos o tres días saliera por fin el estudio informativo que tengo aquí y que ya ustedes han publicado. Por lo cual calculo que aproximadamente en un mes tendremos noticias más ciertas de ese proyecto imprescindible.

Lamento que en este caso, como en el anterior —el día 30 de marzo fue un día histórico, digamos, desde el punto de vista electoral—, fuera la ministra a firmar un convenio que no había cumplido el ayuntamiento, prometiendo que haría los accesos. Hemos tardado un año en llegar a este punto; ojalá se haga considerándolo una emergencia, o por las características que quieran ustedes darle desde el ministerio desde el punto de vista administrativo, porque le reitero que es una cuestión de emergencia sanitaria. Da un cierto bochorno tener que soportarlo, como habitante de mi provincia, una zona especialmente bondadosa desde el punto de vista climático, turístico, empresarial y también del número de habitantes, porque allí prácticamente viven 100.000 personas. Le manifiesto esta inquietud, espero su respuesta y a continuación le comentaré lo que crea oportuno.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.
Señor Niño, tiene la palabra.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Muchas gracias, señor presidente.

Como ha indicado su señoría, el 30 de marzo de 2016 fue la fecha en que se firmó un protocolo de colaboración entre el Ministerio de Fomento y el Ayuntamiento de Lepe, precisamente para la ejecución

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 160

15 de marzo de 2017

Pág. 61

del acceso al Centro Hospitalario de Alta Resolución, conocido como Chare, en el término municipal de Lepe. Este protocolo contempla la ejecución del acceso a través del enlace 117 de la A-49, el denominado enlace Lepe-Oeste, que contempla, por una parte, la mejora funcional de este enlace, con la autovía del V Centenario y, por otra parte, la ejecución de una vía de servicio de acceso al centro hospitalario. El presupuesto estimado en este protocolo era alrededor de 5 millones de euros, que contemplaba estas dos actuaciones a las que me he referido, 200.000 euros para expropiaciones y 290.000 euros para la redacción del proyecto y la asistencia para la ejecución de las obras. El Ministerio de Fomento asumía todo, es decir, la redacción de los proyectos y también la ejecución de las obras. En cumplimiento de lo anterior, el ministerio rápidamente —estamos hablando de que se firmó el 30 de marzo del año pasado— ha redactado los proyectos y, como bien ha dicho su señoría, el pasado 13 de marzo ambos proyectos han cumplido con otro trámite de la Ley de Carreteras, que es la fase de información pública, que se realizará durante un plazo de treinta días hábiles para que se puedan plantear alegaciones. Una vez cumplido este trámite y analizadas las alegaciones, que entendemos no serán alegaciones de envergadura, se procederá a culminar la redacción de los proyectos constructivos y, posteriormente, a licitar las obras. Me gustaría hacer un apunte en el sentido de que sería importante, y apelo a sus señorías, para poder trabajar en estas actuaciones —estamos actualmente trabajando con un presupuesto prorrogado— que se pudieran aprobar los presupuestos del año 2017, lo que nos daría un mayor confort a la hora de efectuar todas las actuaciones en inversión.

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

El señor **DÍAZ TRILLO**: Muchas gracias, presidente.

Me voy a permitir también un apunte político en la misma línea que el secretario. Aquí habría que pedir explicaciones, lógicamente, y muchas responsabilidades mayores, quizá no a ustedes, que es cierto que en un año firman este convenio, porque desde 2005 a 2016 son muchos años y me parece una auténtica tomadura de pelo a la ciudadanía. He dicho que ustedes han acudido ahora. Ojalá que se pueda establecer esa vía de emergencia y que esta obra no vaya más allá de lo razonable. Creo que hay presupuesto, puesto que ustedes lo han contemplado, han sacado un proyecto a concurso y va a haber una licitación pública. Por tanto, espero que para esos algo más de cuatro millones, que me parece que es el montante de la obra, no tendrá problemas el ministerio, no tendrá que acudir a una votación del Partido Socialista para hacer estos accesos, puesto que los firmó la señora ministra. En este sentido, no tengo más que darle nuevamente las gracias porque nos suele dar explicaciones, pero le pediría que podamos a llevar a cabo todas estas cuestiones de la provincia de Huelva —con las que nos estamos familiarizando, afortunadamente— que llevan tanto tiempo esperando. Es una provincia —si me permite este final un poco más global— en la que hace aproximadamente veinticinco años que no hay una gran infraestructura. Desde aquella vía, que fue la autovía Huelva-Portugal, no tenemos una gran obra estando, como digo, en una esquina del mapa y en la frontera —se lo decía también el otro día— de muchísimas oportunidades, de continentes, de países, de comunidades y con unos sectores productivos interesantísimos. Tenemos una provincia donde hay industria, hay agricultura, hay turismo, hay minería, hay un larguísimo etcétera de oportunidades que se verían incrementadas, sin duda. Además un puerto pujantísimo, que usted conoce también por ministerio en el que se encuentra.

Por tanto, Huelva merece la pena, merece la pena esa inversión del ministerio porque será, sin duda, muy productiva no solo para la provincia sino para toda la comunidad autónoma y para el país.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Díaz Trillo.
Señor Niño.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Muchas gracias, señor presidente.

Señor Díaz Trillo, vamos a hacer un poco de historia, que creo que siempre viene bien, porque la historia no es nuestro destino pero sí es un elemento de referencia a la hora de tenerla presente cuando estamos actuando.

El Ayuntamiento de Lepe suscribió, como bien sabe su señoría, un convenio de colaboración con el Servicio Andaluz de Salud, el 28 de octubre de 2005, para la construcción de un Centro Hospitalario de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 160

15 de marzo de 2017

Pág. 62

Alta Resolución, como he indicado anteriormente. Entre el Servicio Andaluz de Salud y el Ayuntamiento de Lepe surgió una discrepancia de interpretación del convenio en lo relativo a la ejecución del acceso, que no era asumida por ninguna de las partes, lo cual es una situación bastante pintoresca. El alcalde de Lepe, agobiado porque, como bien ha dicho su señoría, las obras han finalizado o están a punto de finalizar, solicitó una reunión en el mes de febrero del año pasado, donde urgía al ministerio la realización de un convenio de colaboración para llevar a cabo estas actuaciones a las que me he referido. El ministerio rápidamente firmó ese protocolo, y de acuerdo con él y teniendo en cuenta la necesidad urgente de que tiene que haber un acceso al centro hospitalario, acordó esta fórmula de colaboración, que ha sido un protocolo que se suscribió el 30 de marzo. Ese protocolo nos va a dar pie a poder llevar a cabo las actuaciones; tenemos previsto finalizar rápidamente la redacción de los proyectos constructivos y que el próximo mes de junio sea una realidad esta actuación definitiva, con lo cual a partir de ese momento se pueden iniciar los trámites para la licitación y posterior ejecución de las obras.

En definitiva, queremos llevar a cabo una actuación fundamental para la comarca occidental de Huelva, que engloba Isla Cristina, Cartaya, Ayamonte, San Silvestre y Villablanca, entre otros municipios. Muchas gracias.

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

DEL DIPUTADO DON SERGIO PASCUAL PEÑA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA, SOBRE EJECUCIÓN DE LA SE-40 A SU PASO POR CORIA DEL RÍO (SEVILLA) (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/00002907). (Número de expediente 181/000056).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la pregunta que figura en el orden del día con el número 14.º, ejecución de la SE-40 a su paso por Coria del Río, procedente de una pregunta escrita y que va a formular el diputado don Sergio Pascual Peña, que tiene la palabra.

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

Señor Niño, usted sabrá a buen seguro que los vecinos y vecinas de Coria del Río, municipio de unos 30.000 habitantes, van a ver afectada su vida, esperemos que para bien, con la SE-30, y alterada su cotidianeidad; habrá familias y empresarios que diseñen inversiones de futuro, etcétera. Por tanto, es una pregunta que reviste particular trascendencia para los vecinos y vecinas de Coria, pero en este caso, siendo algunas de las cuestiones que introduzco en la pregunta referentes al cierre del tramo sur de la SE-40, afecta a toda el área metropolitana de Sevilla, lo cual involucra a casi un millón y medio de personas. En ese sentido, quería que, en la medida de lo posible, fuera usted preciso a la hora de indicarnos, por un lado, respecto a la carretera A-8051, entre Coria del Río y Palomares —que me consta que su ministerio se ha interesado por ella a raíz de una moción del Ayuntamiento de Coria, aprobada por unanimidad— si han tenido en cuenta la posibilidad incorporar un ancho suficiente para el paso de bicicletas, dándole continuidad a la estrategia que se pregona en materia de intermodalidad por parte del ministerio. También es especialmente relevante atender a una Cañada Real que se va a ver interrumpida por el paso de la SE-40, y no sé si han estudiado ustedes alguna solución en este caso. Y quizá lo más importante en términos presupuestarios y de impacto para la ciudadanía es la situación del túnel, bajo el río Guadalquivir, de la SE-40, que lleva tiempo parado. Quisiera que nos indicara si tiene información sobre esta obra.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pascual. Señor Niño, tiene usted la palabra.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Muchas gracias, señor presidente.

Señoría, la anchura del paso superior por la que pregunta su señoría fue aprobada en un proyecto modificado de este tramo de la autovía, que es un tramo que discurre entre los términos municipales de Coria del Río y Almensilla, en la provincia de Sevilla. Este modificado fue sometido a información pública y fue aprobado definitivamente el 18 de diciembre de 2015. Tal y como se recoge en este modificado, la sección que se ha proyectado es la misma que existía, es decir, sin acerado alguno para peatones. Esta sección es de dos carriles de 3,5 metros y dos arcenes de un metro y los pretilos. He de indicarle que en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 160

15 de marzo de 2017

Pág. 63

otros puntos del trazado donde se han realizado pasos superiores con más anchura se ha hecho porque se han repuesto las características de la vía que, en su caso, estaban sustituyendo. Pero le puedo indicar que el expediente de información pública fue aprobado en diciembre de 2015 y que en agosto de 2016, el ayuntamiento pidió por carta, precisamente, que se analizase este problema. En respuesta a ello, le indico a su señoría que estamos trabajando en un proyecto para construir una pasarela adyacente de manera independiente al trazado de la carretera, según la petición que nos hizo el Ayuntamiento de Coria del Río y una vez redactado el proyecto, se procederá a la licitación de las obras y a resolver este problema que preocupa a los peatones que van a circular por allí.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Niño.
Señor Pascual.

El señor **PASCUAL PEÑA**: Muchas gracias por su respuesta, en la que nos indica a los corianos que apreciaron su demanda.

Me sigue interesando saber si esa pasarela —si no lo conoce le ruego que tome nota— va a tener ancho suficiente como para que puedan circular por allí los ciclistas. Entiendo que no es fácil conocerse todos los pueblos de España y por eso quiero que sepa que la conexión entre Coria y Almensilla, que sería una de las afectadas en este caso, es habitualmente transitada por los ciclistas de la zona. Esto tiene suficiente relevancia, por lo que, si fuera posible, quisiéramos saber si, efectivamente, se va a diseñar de esta manera, lo que sería de agradecer.

En segundo lugar, no he escuchado nada sobre la continuidad de la Cañada Real, que le he mencionado antes, y sobre todo creo que es especialmente importante, por su dimensión, que tuviéramos alguna respuesta sobre lo referente al túnel bajo la SE-40. Imagino que sabrá que tanto en prensa como en la ciudad de Sevilla y en el área metropolitana corre la información de que tras una parálisis importante de varios años de este tramo, que al parecer está costando casi un millón de euros de mantenimiento sin servicio de la tuneladora que se tendría que esta pagando a las empresas concesionarias, parece que la situación está un poco enquistada. Quisiéramos saber si, finalmente, se va a hacer el túnel, si el Ministerio de Fomento ha evaluado otras alternativas, como un puente sobre el río, o si simplemente es una cuestión presupuestaria. Quisiéramos alguna respuesta que permita a una población tan importante como la de la provincia de Sevilla, y en particular del área metropolitana, saber a qué atenerse con una infraestructura de esta envergadura.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pascual.
Tiene la palabra el señor Niño.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Le voy a responder a la pregunta relativa al túnel bajo el Guadalquivir de la SE-40, entre Dos Hermanas y Coria del Río. Estas obras se encuentran afectadas actualmente por la modificación del proyecto que ha surgido para resolver los problemas geotécnicos planteados para garantizar la estanqueidad de los emboquilles. Este es un tema complejo que estamos estudiando y que afecta a los dos tramos en que se ha dividido este túnel; dos tramos en lo referente a obra civil, porque luego habría un tercer tramo para las instalaciones correspondientes al túnel, la instalación eléctrica, etcétera. Este problema que ha surgido y que tenemos que resolver, relativo a la falta de estanqueidad en los emboquilles del túnel, ha exigido un nuevo estudio de capacidad hidráulica que, en su momento, cuando se adjudicaron las obras y cuando se redactó el proyecto constructivo, no se había realizado. La Confederación Hidrográfica del Guadalquivir ha exigido que calculemos el caudal para un periodo de retorno de 500 años para poder validar estas obras y resolver el problema de estanqueidad al que me he referido. De tal manera que cuando este tema esté resuelto se procederá a aprobar el proyecto modificado y continuar con las obras. El ministerio no ha renunciado, como es lógico, a la ejecución de estas obras. Son unas obras complejas, unas obras de un coste muy importante. Ahora mismo, el coste de las dos obras en que se ha dividido el túnel tiene un presupuesto de 280 millones de euros para una de las obras, de 240 millones para otra de las obras y 100 millones para las instalaciones del túnel. Estamos hablando de un presupuesto superior a 600 millones de euros que el ministerio considera que es importante para seguir avanzando en este proyecto fundamental para el ministerio, que es la circunvalación SE-40 en Andalucía, que, como sabe, es necesaria para resolver los problemas de tráfico que existen y que va a sustituir el tráfico que actualmente existe en la SE-30.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 160

15 de marzo de 2017

Pág. 64

En cuanto a la pasarela, quiero indicarle que tendrá un ancho útil de 2,40 metros, que creo que es suficiente para la pista ciclista y, además, me consta que existe un proyecto en la zona, con el objeto de dar más espacio en este itinerario, que es una carretera, si no me equivoco, de la comunidad autónoma, que la sustituye, que va a permitir que pueda convivir con la carretera A-8051 entre Coria del Río y Palomares del Río, que puede permitir el tráfico de peatones y también de ciclistas. En definitiva, el ministerio, aunque no es su competencia, también es sensible a este interés público.

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

DE LA DIPUTADA DOÑA MARGARITA PÉREZ HERRÁIZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE PREVISIONES ACERCA DE RETOMAR LAS OBRAS Y LA REDACCIÓN DE LOS PROYECTOS PENDIENTES DE LA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD Y DE LA ESTACIÓN INTERMODAL DE LUGO (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/004014). (Número de expediente 181/000070).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta, que figura en el orden del día como número 15.º, previsiones acerca de retomar las obras y la redacción de los proyectos pendientes de la línea de alta velocidad y de la estación intermodal de Lugo; pregunta que va a formular la diputada doña Margarita Pérez Herráiz, que tiene la palabra.

La señora **PÉREZ HERRÁIZ**: Gracias, presidente.

Señor secretario, ¿retomarán la conexión de Lugo a la alta velocidad y la estación intermodal?

El señor **PRESIDENTE**: Señor Niño.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Muchas gracias, presidente.

Señoría, este Gobierno está comprometido con la llegada de la alta velocidad a la ciudad de Lugo y también con el objetivo de que Lugo cuente con una estación digna para el siglo XXI, en el que nos encontramos. A este respecto quiero indicarle, por lo que se refiere a la estación de Lugo, que el número de viajeros se ha incrementado durante los últimos años. En el periodo 2012-2015 este incremento ha sido del 45%, llegando a 46.900 viajeros, y en el año 2016 el incremento ha sido del 32%, llegando a 61.900 viajeros, gracias también a los servicios ferroviarios que realiza Renfe.

En cuanto a las actuaciones que pide su señoría, el proyecto de la estación fue contratado en el año 2011 y cuando el Gobierno anterior tuvo conocimiento de esta actuación, una de las primeras cuestiones que se planteó fue realizar la adecuación de la estación al número previsible de viajeros porque, tal y como estaba diseñado el edificio de viajeros, iba a contar con una superficie de 1.300 metros cuadrados. Entendemos que esa superficie había que adaptarla y que se puede hacer una estación mucho más asequible al tráfico de viajeros que va a tener en los próximos años. Aunque le he dado datos de la evolución del número de viajeros que invitan al optimismo, le puedo asegurar a su señoría que ahora mismo tiene una capacidad suficiente para poder atender a los viajeros durante los próximos años. El ministerio en estos últimos años ha llevado a cabo obras de mejora de la accesibilidad, por una parte, mediante la construcción de dos ascensores panorámicos y el recrecido de andenes que va a facilitar el acceso de los viajeros a los trenes y, por otra parte, se han ejecutado obras de mejora de la iluminación y eficiencia.

Muchas gracias.

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

Señora Pérez Herráiz.

La señora **PÉREZ HERRÁIZ**: Gracias, señor secretario.

Creo que la evolución del número de viajeros tiene poco que ver con lo que le pregunto. Esta tarde, casualmente, recibí una respuesta suya referida a este mismo tema, muy desalentadora. Los tres proyectos entre Monforte y Pobra de San Xiao se adjudicaron en enero de 2010. Respecto a la variante de Puebla, si hubieran continuado al ritmo previsto e invertido los 17 millones programados para el año 2012 y lo mismo para el año 2013, se habría finalizado la variante en 2013. Aún está sin abrir, y es cierto que es el único tramo en el que se trabajó con la finalidad de suprimir los 16 pasos a nivel que tiene

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 160

15 de marzo de 2017

Pág. 65

y que en el año 2013 falleció una persona en uno de ellos. Los otros dos tramos, como dije, se habían adjudicado en enero de 2010. ¿Qué pasó en estos siete años? Respecto al tramo San Xiao-Lugo, se había encargado una evaluación para la adaptación a la alta velocidad. ¿Qué pasó con esa evaluación?

Dice en esta respuesta que van a analizar actuaciones en la línea que permitan mejorar los tiempos de viaje cuando el AVE llegue a Ourense. ¿Mientras no llegue a Ourense no pueden seguir trabajando? Dice que van a mejorar la línea para disminuir los tiempos. ¿En qué quedamos? ¿Harán conexión de alta velocidad o solo mejoras en la línea?

El presidente Fraga y el ministro Cascos habían pactado un AVE para Galicia que en realidad no lo era. En el año 2009 el ministro Blanco promovió las modificaciones necesarias para que sí lo fuera. En los últimos cinco años se han acumulado innumerables retrasos e incumplimientos que ahora se agravan con la decisión de mantener un cuello de botella en la integración a Ourense. En 2011 se firmó un protocolo que definía la integración en Ourense y que la Xunta se negó a ratificar porque reclamaba más, otra solución que encarecía 400 millones. Eran otros tiempos; ahora les vale todo. El Gobierno de España, entonces socialista, firmó en 2009 el Pacto del Obradoiro para comprometer plazos, presupuestos y una comisión de seguimiento para la llegada del AVE a Galicia. Con el Gobierno del Partido Popular desaparecieron plazos, presupuestos y comisión de seguimiento.

El plazo de 2018 parece imposible por el ritmo inversor y por haber dejado de ejecutar 1.000 millones de euros, la mitad de la inversión anunciada en los últimos cuatro años. Además, ya no hay información sobre ejecuciones en la página del ministerio. En 2015 se ejecutó el 39,6% del presupuesto, 278 millones. La ejecución de Fomento en España fue del 80% y en Galicia del 56%. En 2009, la presión del Partido Popular para acelerar la construcción del AVE a Galicia era absoluta. Quien entonces era candidato a la Xunta y hoy es presidente comprometió en un acto electoral en Lugo que, si no lo hacía la Administración Central, la Xunta de Galicia asumiría y pagaría la conexión entre Lugo y Ourense como compromiso real con el reequilibrio territorial. Por supuesto no cumplió.

Respecto a la estación intermodal de Lugo, pieza fundamental para la conexión de alta velocidad entre Lugo y Ourense, en agosto de 2010 se firmó un protocolo entre el Ministerio de Fomento, la Consellería de Medio Ambiente e Infraestructuras de Galicia, el Ayuntamiento de Lugo y ADIF. En él el Ministerio de Fomento ratificaba el impulso de la incorporación de Lugo a la alta velocidad y la Xunta de Galicia consideraba que el establecimiento de un sistema integrado de transporte público constituía una línea estratégica de actuación para un adecuado desarrollo territorial y económico de Galicia y para la garantía de la movilidad de los ciudadanos. Para ello, todas las partes se comprometían a la remodelación de las vías de la estación para adaptarlas a la alta velocidad, a un nuevo edificio de estación para lograr la intermodalidad, a una nueva estación de autobuses y a la integración de la estación intermodal en la trama urbana. En 2011 se contrata el proyecto de estación para hacer en tres años. En 2012 el Gobierno responde al senador Ricardo Varela, que la redacción del proyecto sigue su curso, pero en 2013 solicita el expediente y comprueba que en abril de 2012 se había anulado el contrato y liquidado a la empresa. Habían mentido.

Ahora el Parlamento de Galicia aprueba una iniciativa, a propuesta del Partido Popular, para que la alta velocidad llegue a Lugo. Lugo no puede quedar aislada de las ventajas de los efectos logísticos y económicos que suponen la alta velocidad —dice la iniciativa—. Nos parece estupendo, ya era hora, pero empiezan mal. La Xunta de Galicia publica la licitación de la elaboración de los estudios previos de la terminal de autobuses integrada en la intermodal de Lugo por 75.000 euros, de manera que a principios de 2018, en teoría, estarían definidas las necesidades. No se entiende esta licitación para estudiar las necesidades cuando ya estaban claras y se había contratado y empezado a realizar la redacción del proyecto. Parece otra distracción para que vaya pasando el tiempo. Y usted, con esta respuesta a la que aludía, genera más confusión; no está nada claro que quieran hacer una conexión de alta velocidad entre Lugo y Ourense. La respuesta que espera y necesita Lugo es cuándo van a licitar las obras de dicha conexión y de la estación intermodal.

Muchas gracias, presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Pérez Herráiz.
Señor Niño.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Muchas gracias, presidente.

Señoría, le reitero lo que le he dicho al principio, que el ministerio está comprometido con la llegada de la alta velocidad a la ciudad de Lugo y también a que la estación sea del siglo XXI. Evidentemente, no

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 160

15 de marzo de 2017

Pág. 66

queremos hacer una estación faraónica, como ya habrá escuchado por parte de personas del Ministerio de Fomento.

Respecto de la variante de Puebla de San Julián a la que se ha referido y que es muy importante porque va a suponer la supresión de un número elevado de pasos a nivel, estamos trabajando desde ADIF en su ejecución. Actualmente el nivel de ejecución llega al 90 % sobre una inversión total de 110 millones de euros; por tanto, quedan pendientes de ejecutar 12,5 millones de euros, y este año creemos que será el año definitivo para poder finalizar esta obra.

Respecto a la línea de alta velocidad Ourense-Monforte-Lugo y al resto de los tramos, como ya conoce su señoría, porque así lo indicó el propio ministro de Fomento, vamos a priorizar su modernización para que la conexión con la línea de alta velocidad en Ourense permita que las reducciones de tiempo sean trasladables; sí, señoría, que sean trasladables, ya lo verá cuando lleguemos a Ourense, que será en un breve espacio de tiempo.

Voy a hacer un paréntesis, porque su señoría ha mencionado plazos. Cuando en el año 2012 la ministra Ana Pastor llegó al Ministerio de Fomento se encontró con un compromiso de finalizar las obras en un plazo que no era compatible con la ejecución real, que era inferior al 15 %. Sí es cierto, y así ha sido reconocido por el Ministerio de Fomento, que en la anterior legislatura había un compromiso de finalizar las obras en el año 2018, pero estará de acuerdo conmigo en que el año que ha estado el Gobierno en funciones ha tenido alguna incidencia a la hora de impulsar y poder llevar a cabo los expedientes. Por tanto, ante un retraso que el Ministerio de Fomento considera que es mínimo teniendo en cuenta la relevancia y la envergadura de las obras, seremos capaces de cumplir el plazo que ha sido anunciado por el ministro de Fomento en una reciente comparecencia con el presidente de la Xunta.

Por lo que se refiere al itinerario entre Ourense, Monforte y Lugo, como el objetivo fundamental para los ciudadanos es la reducción de los tiempos de viaje, como señaló en unas declaraciones el propio presidente de la Xunta, queremos planificar las actuaciones para que el tiempo de viaje entre Madrid y Lugo sea de en torno a tres horas. Sobre este objetivo es sobre el que se está trabajando ahora mismo en el Ministerio de Fomento y a ello se unirán las actuaciones necesarias para que Lugo cuente, como he dicho al principio, con una estación del siglo XXI.

Muchas gracias.

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

DEL DIPUTADO DON SERGIO PASCUAL PEÑA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA, SOBRE:

— APLICACIÓN DEL REGLAMENTO DE CIRCULACIÓN FERROVIARIA (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/007189). (Número de expediente 181/000174).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la pregunta que figura en el orden del día como número 17, relativa a la aplicación del Reglamento de Circulación Ferroviaria. La formula el diputado don Sergio Pascual.

El señor **PASCUAL PEÑA**: Muchas gracias. Buenas noches de nuevo.

Voy al grano con la pregunta. El catálogo de señales ferroviarias se publicó en el *BOE* el 19 de enero de 2017 como último hito de un proceso de implantación iniciado con el Real Decreto 664/2015, de 17 de julio, por el que se aprobó el Reglamento de Circulación Ferroviaria. Las preguntas son las siguientes. ¿Han recibido los trabajadores ferroviarios tanto la formación adecuada para adaptarse al entorno del Reglamento de Circulación Ferroviaria, como la dotación en tiempo y forma de toda la documentación para su ámbito de actuación? Si la respuesta fuera afirmativa, ¿cómo se ha impartido esa formación a los trabajadores del sector?

Por otro lado, los sindicatos están señalando contradicciones y aspectos mejorables del Reglamento de Circulación Ferroviaria. ¿Se plantean ustedes hacer alguna rectificación en él?

Finalmente, ¿cuál ha sido la valoración de los comités de seguimiento de la entrada en vigor del Reglamento de Circulación Ferroviaria?

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.
Señor Niño.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 160

15 de marzo de 2017

Pág. 67

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS:** (Niño González): Muchas gracias, señor presidente.

Señoría, como conoce, la Ley del Sector Ferroviario, tanto la del año 2003 como la vigente del año 2015, establece la necesidad de actualizar el Reglamento de Circulación Ferroviaria, donde se tienen que establecer las reglas y los procedimientos operativos necesarios para que la circulación de los trenes se realice de forma segura y eficiente. El Reglamento de Circulación Ferroviaria, al que hace referencia su señoría, parte como antecedente de un conjunto disperso de normas —el reglamento general de circulación, las normas NEC, las normas PTO, el manual de circulación— de cierta antigüedad, porque muchas de ellas procedían de la antigua Renfe o de FEVE; en el caso concreto de Renfe, antes de la separación de Renfe en el año 2005 entre Renfe-Operadora y ADIF. El reglamento de circulación se aprobó mediante real decreto el 17 de julio del año 2015 y varios meses después se puso en marcha la Agencia de Seguridad Ferroviaria. Este reglamento era necesario para simplificar y reunificar todo el cuerpo reglamentario en un único documento; para unificar las normas de todas las redes que confluyen en la Red ferroviaria de interés general del Estado; para ajustar la reglamentación a las obligaciones que están siendo impuestas por la normativa ferroviaria, concretamente las especificaciones técnicas de interoperabilidad de gestión y explotación de tráfico; para ajustar la reglamentación al escenario que, como he dicho, surgió en el año 2005 con la separación de las empresas ferroviarias y el Administrador de Infraestructuras, y para introducir mejoras desde el punto de vista de la seguridad, que es relevante, y que suponen señalización en vía de las velocidades máximas, mejoras en los procedimientos de trabajo de vía, etcétera.

La implantación del reglamento requería un gran número de actuaciones por parte de todos los actores. Por una parte, la revisión del resto de la normativa reglamentaria —las consignas, las instrucciones, etcétera— y, por otra parte, la revisión de los sistemas de gestión de seguridad de las empresas y administradores para adecuar sus procedimientos de trabajo, la realización de formación para todo el personal relacionado con la seguridad y la realización de las adaptaciones en infraestructura y en los vehículos. Para ello se estableció un periodo transitorio que finalizó el 19 de enero de 2017. Durante todo este tiempo la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y las entidades del sector han trabajado conjuntamente. Todas las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras han dado los preceptivos cursos de formación a sus trabajadores para adaptarse al reglamento de circulación. Dichos cursos —y esto es importante destacarlo— han cumplido e incluso han superado la carga lectiva mínima recogida en la resolución que dictó la propia Agencia Estatal de Seguridad, donde se establecía cuáles eran los itinerarios formativos básicos. Como material básico para la realización de estos cursos, las empresas han utilizado y han suministrado a sus trabajadores libros de normas del maquinista y el manual del Reglamento de Circulación Ferroviaria. Con posterioridad a la publicación del reglamento, se han ido recogiendo las impresiones del personal durante la formación. En algún caso se han ido detectando algunas mejoras que eran necesarias, y por ello se está tramitando un real decreto que va a modificar el reglamento de circulación, pero que no supone modificaciones significativas respecto al contenido actual. También quiero indicar que durante las primeras jornadas de aplicación del reglamento tanto ADIF como las empresas ferroviarias pusieron a disposición de los trabajadores un teléfono de atención las 24 horas en el que podían plantear las dudas, y quiero decirles a sus señorías que las dudas han sido mínimas.

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

El señor **PASCUAL PEÑA:** Honestamente, creo que este es un tema a tomarse muy en serio. Quiero recordar aquí que este reglamento se aprueba a pocos días del aniversario del trágico accidente de Angrois. Seguro que usted tiene información —si la tengo yo seguramente la tenga mucho más actualizada el Ministerio de Fomento— de que hubo bastantes prisas para aprobar este reglamento en aquel momento, prisas que se parecen a aquellas que hubo para inaugurar aquella línea; luego la realidad demostró que las prisas resultaron trágicas. Quiero decirle que el Ministerio de Fomento debería tomarse mucho más en serio esta cuestión de los reglamentos de seguridad en la circulación de los trenes. Si bien es cierto que se han hecho formaciones para el personal de Renfe y para el personal de ADIF, no es menos cierto que muchas de esas formaciones se han hecho con carácter previo a la aprobación de un buen número de documentos que han salido con posterioridad y que alteran de forma sustantiva el reglamento; tanto es así que van a publicar uno nuevo, como usted mismo me dice. Le leo algunas, solamente algunas, para no cansar. Los borradores se fueron publicando entre el 24 de octubre y el 13 de enero de 2017, es decir, que el último borrador se publica a solo cinco días de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 160

15 de marzo de 2017

Pág. 68

la puesta en funcionamiento del mismo. Insisto, si las formaciones fueron previas difícilmente podían incluir estas modificaciones. El 16 de enero, ¡el 16 de enero!, se publicaba una ficha-guía de adecuación llamada realización de trabajos en las instalaciones de seguridad. El 18 de enero, los directores generales de ADIF y Renfe llegaron a un acuerdo para prolongar en el tiempo la aplicación de algunos de los aspectos de este reglamento de circulación. Algo no se habría hecho bien en materia de formación para que tuvieran que llegar a ese acuerdo. De hecho, el catálogo de señales ferroviarias se publica en el BOE el mismo 19 de enero, tan tarde como eso. Difícilmente se podía haber formado adecuadamente con anterioridad. Pero es que ya hay hasta 83 correcciones de ese reglamento; 83 correcciones no es algo baladí e insisto en que convendría que en una materia de tanta sensibilidad para nuestro país —ya nos lo ha recordado el Parlamento, solicitando una investigación a la Comisión Europea, y un alto responsable de seguridad del ministerio está imputado recientemente también por una cuestión de seguridad— se tomaran estas cosas más en serio. Básicamente le pregunto qué van a hacer para mitigar este tipo de incidencias.

El último dato: algunas de las correcciones se han distribuido por correo electrónico. No parece que sea un mecanismo de comunicación de incidencias de seguridad suficiente. Simplemente quisiera que usted aquí nos dijera cómo van a corregir este tipo de asuntos y si efectivamente van a desplegar la formación necesaria con toda la documentación completa, no a mata caballo durante el proceso de construcción de los borradores, para que los ciudadanos y las ciudadanas podamos estar seguros de que el trabajo se ha hecho como debe hacerse.

Muchas gracias.

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

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Como supongo que tendrá su señoría oportunidad de escucharme en esta comparecencia y en las próximas, la seguridad es el principio fundamental que ilumina todo el sector ferroviario. Ninguna de las personas que trabajan en el sector ferroviario es desconocedora de que el principio fundamental es la seguridad. A ese respecto, le voy a dar todos los datos y espero resolver todas sus inquietudes. Desde luego, niego absolutamente que haya habido cualquier tipo de apresuramiento a la hora de aprobar el Reglamento de Circulación Ferroviaria. Este es un documento cuyos primeros borradores, aunque en la legislatura anterior ha recibido un impulso fundamental, proceden de 2007, porque la redacción del reglamento era un compromiso establecido en la Ley del Sector Ferroviario del año 2003.

Le voy a dar unos datos que son absolutamente concluyentes. Los cursos que se han efectuado en este periodo han sido 999; han participado 8.800 personas; las horas de formación han sido 156.000 y la satisfacción de los participantes, porque se ha hecho una encuesta, es del 83,25%. ¿La formación ha sido adecuada y suficiente? Es una de las preguntas que ha hecho su señoría. La formación ha ido dirigida principalmente a que el personal conociera cuáles eran las novedades en el nuevo reglamento de circulación. Por ello, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria definió, el 23 de diciembre de 2015, cuáles tenían que ser los itinerarios formativos por parte de las empresas ferroviarias. La formación se estableció con carácter mínimo y le puedo indicar que ha sido superada. Su señoría se preocupa por el personal de ADIF, y le puedo asegurar que los tiempos de formación, en todo caso, han estado por encima de lo establecido en esta instrucción dictada por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria. Se ha tenido que formar a todo el personal ferroviario manteniendo las condiciones de explotación, es decir, que los maquinistas eran liberados del servicio para realizar estas labores de formación y luego tenían que volver a prestar el servicio. Es decir, lo que no se ha podido hacer es coger y liberar a todo el personal para poder realizar la formación, con lo cual ha habido, en el caso concreto de los maquinistas, que son más de 5.000, que adecuar los periodos de formación, y se ha hecho en el periodo que consideramos que era el necesario.

Ha dicho su señoría que las normas reglamentarias se han estado modificando hasta el día de la entrada en vigor. Le tengo que decir que la entrada en vigor del reglamento de circulación requiere no solamente cumplir lo que se indica en el propio reglamento, sino revisar toda la documentación reglamentaria relacionada con el Reglamento General de Circulación, es decir, que la normativa de seguridad no es solamente el reglamento, sino muchísimas normas que se han tenido que ir modificando. Las entidades ferroviarias priorizaron aquellas que deberían ser incorporadas en los procesos de formación y como formalmente estos documentos no han podido entrar en vigor, como sabe su señoría, el reglamento de circulación entra en vigor en una determinada fecha, que es el 19 de enero de 2017, y en ese momento todas las normas asociadas a él tienen que entrar en vigor. Por tanto, la formación se ha

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 160

15 de marzo de 2017

Pág. 69

ido dando sobre documentos provisionales pero que han coincidido con los documentos definitivos. En estos documentos se han recogido las propuestas del sector.

Sobre su preocupación de si se va a modificar el reglamento, ya le he dicho que de manera continua por parte de las empresas ferroviarias, ADIF y Renfe, se van a seguir emitiendo avisos y realizando los cambios necesarios para aclarar y matizar las cuestiones que surgen y que esto forma parte del proceso normal de la entrada en vigor de cualquier norma de estas características.

Por otra parte, le puedo indicar que las dudas de interpretación que ha manifestado el sector ferroviario han sido estudiadas, y por ello estamos trabajando, como le he indicado en la primera parte de mi intervención, en un nuevo real decreto que va a modificar algunos aspectos del reglamento de circulación, que van a ser cuestiones muy concretas y que, como he dicho anteriormente, no suponen modificaciones significativas. Este borrador ya lo conocen los afectados, porque se ha sometido a trámite de consultas y se ha divulgado. Por tanto, estamos en la línea necesaria para tener un cuerpo normativo adecuado a las necesidades del sector ferroviario.

La pregunta escrita que me ha hecho también hacía referencia a las fichas-guía, que en aplicación del Reglamento de Circulación Ferroviaria han sido dictadas por la Agencia de Seguridad Ferroviaria. La legislación vigente faculta a la agencia para emitir estas recomendaciones que, en definitiva, no tienen otro objetivo que no sea el cumplimiento del reglamento de circulación, entendiéndolo que es una herramienta útil y que estas fichas se irán publicando sobre aquellos artículos que han podido suscitar algún tipo de dudas o que requieran marcar pautas o alguna información adicional y han sido bien recibidas por parte del sector.

Ha hecho referencia también al acuerdo de los directores generales de ADIF y de Renfe del pasado 18 de enero. El nuevo reglamento de circulación introduce algunos cambios en la distribución de responsabilidades entre las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras, derivadas entre otras cosas de la separación que hay entre el Administrador de Infraestructuras y las empresas ferroviarias. Lo que pone en valor el acuerdo suscrito es la posibilidad de encomendar a una entidad, de manera temporal, determinadas acciones que corresponden a otras. Estoy pensando en determinadas actuaciones que corresponden a ADIF y que son encomendadas temporalmente a Renfe y que no suponen cambios en las responsabilidades marcadas por el Reglamento de Circulación Ferroviaria, lo mismo que ya ocurre en el ámbito ferroviario con la realización de los servicios auxiliares y complementarios o los servicios de maniobra de carga y descarga. Por tanto, los servicios que ADIF ya realizaba y va a seguir ofreciendo Renfe de manera temporal se refieren también a la elaboración de determinados documentos, a la entrega, por ejemplo, del documento del tren, a la comunicación de las operaciones terminadas y a algún tema de menos relevancia como la colocación de los calces.

Finalmente quiero decirles —me he extendido, pero creo que merece la pena para intentar aclarar sus dudas, aunque no sé si lo habré conseguido— que la opinión de los comités de seguimiento de la entrada en vigor del reglamento de circulación ha sido favorable, porque en estos comités se han escuchado y corregido todas las dudas. Sobre la base de ello se trabaja en el nuevo texto al que me he referido y también en las fichas-guía. También se ha mantenido contacto con los sindicatos, especialmente, en los temas de circulación, con el Sindicato de Circulación Ferroviaria, y Renfe y ADIF han creado comités de seguimiento con representantes de sus diferentes unidades y con el sector. Las impresiones de estos comités es que la transición se ha producido sin anomalías y de una manera fluida.

Quiero agradecer, porque es de justicia, el esfuerzo realizado por un gran número de profesionales, tanto de la Agencia de Seguridad Ferroviaria, ADIF, como de las empresas ferroviarias, no solamente Renfe sino también el resto, y por todos los trabajadores, que han demostrado una enorme profesionalidad.

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

— **INVERSIÓN TOTAL EJECUTADA EN EL CORREDOR MEDITERRÁNEO, EN EL CORREDOR ATLÁNTICO Y EN LOS PROYECTOS QUE DISCURREN POR DIVERSAS COMUNIDADES AUTÓNOMAS ENMARCADAS EN EL CORREDOR MEDITERRÁNEO (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/005356). (Número de expediente 181/000175).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la pregunta número 18, sobre la inversión total ejecutada en el corredor mediterráneo, en el atlántico y en los proyectos que discurren por diversas comunidades autónomas que están dentro del corredor mediterráneo. La formula don Sergio Pascual Peña. Tiene la palabra.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 160

15 de marzo de 2017

Pág. 70

El señor **PASCUAL PEÑA**: Señor Niño, presidente, voy al grano.

Preguntaba el 15 de diciembre de 2016 por la inversión total ejecutada en el corredor mediterráneo y en el corredor atlántico y luego pasaba a preguntar de forma desglosada por la inversión total ejecutada —recalco esto— en los proyectos que discurren por la Comunidad Autónoma de Cataluña, enmarcados en el corredor mediterráneo. Le hago la misma pregunta para los proyectos que discurren por la Comunidad Autónoma de Murcia, por la Comunidad Autónoma de Valencia y por la Comunidad Autónoma de Andalucía.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra, señor Niño.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Muchas gracias, señor presidente.

Señoría, la inversión que se ha realizado en estos corredores ferroviarios multimodales, tanto el mediterráneo como el atlántico, ha venido marcada por una clara voluntad política de realizar inversiones en estos corredores importantes, adecuando también esa voluntad política a la capacidad presupuestaria.

Desde el comienzo de la X Legislatura, el Gobierno ha apostado claramente por estos dos corredores, el mediterráneo y el atlántico, en primer lugar, planteando una alternativa viable a la solución que estaba diseñada en 2011; en segundo lugar, estableciendo un plan realista en 2012 y, en tercer lugar, consiguiendo que la Unión Europea declarara finalmente ambos corredores prioritarios multimodales. Desde entonces se ha trabajado para culminar las actuaciones iniciadas.

Por lo que respecta tanto al corredor mediterráneo como al corredor atlántico, existe una doble prioridad que está alineada con los objetivos de la Unión Europea y que se refieren, por una parte, en el caso de viajeros, a continuar con la extensión de la alta velocidad, incorporando las principales capitales a la red y, en el caso de mercancías, a solucionar la conexión ferroviaria de las industrias y puertos más importantes en aras de aumentar la competitividad. Esta estrategia es la que ha permitido, por ejemplo, que en el caso del ramal costero del corredor mediterráneo, es decir, sin incluir el ramal central, a día de hoy ya se hayan ejecutado inversiones por un valor de 13.500 millones del conjunto de las inversiones diseñadas, por valor de 17.000 millones de euros. En la réplica le pasaré a dar algún dato específico por las distintas comunidades autónomas.

Muchas gracias.

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

El señor **PASCUAL PEÑA**: Le agradezco que me confirme el dato que el señor De la Serna daba sobre los 13.500 millones de los 17.000 millones presupuestados para el corredor mediterráneo. Lo que tengo que decir aquí es que qué mala suerte tenemos los andaluces con esto de las inversiones de su Gobierno, porque 13.500 de 17.000 es prácticamente un 80 % de esas inversiones, pero casi el cien por cien de lo que no se ha ejecutado, de ese 20 %, está en Andalucía. Creo que hay una suerte de castigo pertinaz desde ese ministerio, desde el Gobierno del Partido Popular a Andalucía. Y es algo verdaderamente irracional a mayores, porque Andalucía no solamente tiene potencial, sino especialmente la necesidad de que se redoblen los esfuerzos inversores gubernamentales en el desarrollo de las infraestructuras que propicien y fomenten la generación de nuevas oportunidades de creación de empleo, que sabe usted que es el principal drama para la tierra andaluza.

Cuando hablo de esta cruzada contra el tren en Andalucía de su Gobierno, quiero darle algunos datos, porque parece que es simple pataleta, pero no lo es. El tramo Murcia-Almería lleva paralizado cinco años e incluso el Grupo Popular ha pedido aquí impulsarlo, pero no han dejado constancia ni de una sola cifra ni de ninguna fecha para llevarlo a cabo; son más de 400 millones de euros presupuestados en su momento, que nunca se llegaron a ejecutar. En el caso de Granada, hoy cumple 708 días aislada de la Península, por un lado, y del resto de la comunidad autónoma, por otro. La columna vertebral de Andalucía, que es el eje Granada-Sevilla, está rota por la mitad desde hace 708 días. En particular, una de las conexiones —usted lo conoce bien porque ha estado hace poco por Granada—, la conexión de Moreda, se podría poner en marcha ya; es cierto que en unos tiempos de comunicación entre Madrid y Granada inferiores a los que algún día podrán ser posibles si llega el AVE a Granada, pero podrían tener ya esa conexión los granadinos, igual que se podría restaurar el tren hotel que iba a Barcelona y por alguna

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 160

15 de marzo de 2017

Pág. 71

razón, que nunca se les explicó a los granadinos, ya no discurre. Se lo están pidiendo en la calle; los días 12 a las 12, que ya le van a empezar a sonar esas cifras, salen los granadinos a la calle, en torno a 10.000 hace muy poquitos días, para reclamarlo.

Tengo que decirle también que la cuestión de la línea Algeciras-Bobadilla es realmente dramática. Estamos hablando de una conexión que es doblemente prioritaria, corredor atlántico y corredor mediterráneo, que una Cámara como esta aprobó en 1919 que había que electrificar y vamos a llegar a 2019, cien años más tarde, sin que tengamos electrificada esa línea Algeciras-Bobadilla, que daría salida —quiero recordarlo aquí— a las mercancías del puerto que más contenedores mueve de todo el Mediterráneo, no estamos hablando de cualquier cosa. Las oportunidades en inversión de cadenas logísticas que podrían darse en ese punto neurálgico central en Andalucía serían inmensas, y basta con que ustedes se tomen en serio ese tramo, apenas 50 millones de euros en dos anualidades presupuestados y no ejecutados de un monto que supera los 1.000 millones. Creo que es dramático que no haya una respuesta seria, comprometida para este tramo.

El puerto de Málaga dicen ustedes que quieren conectarlo, pero es que en este caso lo que le falta son 700 metros de soterramiento y no hay ni una sola traviesa planificada.

Jaén, de la que no se suele hablar en estas cuestiones, hace pocos años tenía 140 circulaciones de trenes y hoy apenas llega a la docena. Algo está pasando con el tren, no es una cuestión simplemente en este caso de inversiones, sino yo creo de obcecación por ir limitando las circulaciones, además, insisto, de las inversiones.

Todas estas conexiones son parte de ese corredor mediterráneo o del corredor atlántico y todas podrían multiplicar el potencial exportador y logístico, como le decía, de Andalucía. Todas están en situación de abandono por su Gobierno. Estoy convencido de que ahora nos leerá algunas cifras y espero algún compromiso que me gustaría poder creerme, pero es que cuando uno lleva esperando desde 1919 en algunos casos —es obvio que no les corresponde a ustedes el conjunto de los cien años, pero los últimos sí— uno ya tiende a creerse menos estas promesas. Yo le diría que ya que estamos hablando de presupuestos dentro de muy poco, empuje usted, desde su responsabilidad en el ministerio, para que el Gobierno del Partido Popular introduzca en los Presupuestos Generales del Estado una apuesta seria por revertir la clara discriminación, diría yo, que está teniendo Andalucía en materia ferroviaria.

Muchas gracias.

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

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Muchas gracias, presidente.

Señoría, quiero insistir en que son una prioridad para este Gobierno las actuaciones y las inversiones en estos dos importantes corredores ferroviarios. En la rama de Levante del corredor ferroviario, le he dado la cifra anterior de la inversión ejecutada hasta octubre de 2016, la inversión a origen de 13.500 millones, con un reparto en Cataluña de algo más de 7.500; en Valencia, 3.300; Murcia 384; Andalucía 2.164 y también hay una pequeña parte en Castilla-La Mancha de 33 millones de euros.

Su señoría ha preguntado por la Comunidad Autónoma de Andalucía y yo quiero negar el abandono al que usted ha hecho referencia, porque en esa comunidad autónoma, en la línea entre Boadilla y Granada se han invertido ya 1.500 millones de euros, y próximamente finalizarán las obras y se podrán iniciar las pruebas. Ayer tuve la suerte de estar en Granada, transmitiendo a la sociedad de Granada y también a las administraciones allí presentes, el cumplimiento del cronograma que ha sido establecido y al que se ha comprometido expresamente el ministro de Fomento.

En el caso concreto entre Murcia y Almería, ya se han invertido 2.000 millones de euros y actualmente hay siete tramos de obra finalizados.

También en la rama común que es compartida tanto por el corredor mediterráneo como por el corredor atlántico, estamos hablando entre Madrid y Algeciras, quiero subrayar que se han obtenido, en el marco comunitario actual 2014-2020 para la mejora de esta línea, fondos por una cantidad superior a 700 millones de euros, de los cuales más de 300 millones de euros corresponden al tramo andaluz, que serán ejecutados y absorbidos los fondos correspondientes en este periodo 2014-2020. Las actuaciones entre Boadilla y Algeciras han tenido una inversión en los últimos diez años de 225 millones y, como le he indicado anteriormente, tenemos otorgados fondos Feder de la Unión Europea para poder seguir realizando inversiones, que verá su señoría en los próximos años.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 160

15 de marzo de 2017

Pág. 72

También quiero indicar que ha habido otros tramos que forman parte no de este corredor, sino de lo que se denomina red básica, que han sido inversiones en la línea Sevilla-Cádiz; la inversión ha sido de 1.170 millones y también, de alguna forma, beneficia a todos los andaluces.

He hecho usted una referencia a algunas cuestiones relacionadas con el servicio ferroviario con Granada, y que ayer tuve oportunidad de explicitar en mi visita a Granada. Actualmente, en la oferta ferroviaria que hay combinada con el autobús, se está ofreciendo un tiempo de viaje de tres horas cuarenta y cinco minutos frente a cinco horas cuarenta y cinco minutos, que era el tiempo anterior que se podía ofrecer por Moreda. Creo que cuando se reivindica la conexión por Moreda hay que decir que en términos de viaje estamos hablando hoy ya de una inversión y el coste para los ciudadanos que hacen este viaje, aunque la tarifa es variable, hay una de 30 euros a Madrid y 40 euros a Barcelona, que creo que es un precio bastante competitivo. Prueba de ello es que desde que se ha implantado, y comparando el periodo de tiempo desde enero-febrero de 2016 y enero-febrero de 2017, hemos observado un incremento del 58% en el número de viajeros. Y si hablamos de la relación de Barcelona con Granada, este incremento es superior al cien por cien. Simplemente, como ha hecho mención, aunque no estaba en su pregunta, quiero indicarle que actualmente los granadinos tienen un servicio, es un servicio combinado lógicamente, de autobús y de ferrocarril, pero con la programación que tenemos de las obras, a finales de este año, el último trimestre de este año, finalizarán las obras, se iniciarán las pruebas y se recuperará la conexión ferroviaria sin necesidad del autobús.

También quería hacer referencia a otras inversiones en el corredor atlántico. En el caso de que consideremos el corredor atlántico, además del tramo compartido con el corredor del mediterráneo, donde las inversiones han sido de 4.160 millones de euros, sí quiero indicar que el corredor atlántico lleva invertidos ya más de 10.000 millones de euros a lo largo de diversos tramos. En definitiva, el compromiso es poder invertir; hay fondos asignados por parte de la Unión Europea, y siendo conscientes de que ha habido alguna dificultad administrativa en la gestión de los contratos de obra pública, que por otra parte son normales en la historia de la obra pública, pero que afortunadamente el esfuerzo que se está realizando desde ADIF en los últimos meses ha permitido desbloquear un gran número de contratos. Por tanto, Andalucía va a ser beneficiaria a corto plazo de las mejoras que van a introducirse gracias a las líneas de alta velocidad.

Muchas gracias.

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

DEL DIPUTADO DON GONZALO PALACÍN GUARNÉ, GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE AMPLIACIÓN DE LA ESTACIÓN DE SELGUA PARA TRENES DE 750 METROS (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/005067). (Número de expediente 181/000176).

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar a la última de las preguntas, la que figura en el orden del día con el número 19.º, ampliación de la estación de Selgua para trenes de 750 metros. Es una pregunta que va a formular el diputado don Gonzalo Palacín Guarné, a quien doy la palabra.

El señor **PALACÍN GUARNÉ**: Muchas gracias, señor presidente.

Señor Niño, es una cuestión sencilla la que le voy a plantear, una cuestión menor en tema presupuestario y una cuestión menor en tema de complejidad. La pregunta afecta a la estación de Selgua, que se encuentra ubicada en el término municipal de Monzón y que, pese a la historia que ha tenido —lleva inaugurada más de 150 años—, ahora únicamente se utiliza como un apartadero básicamente para trenes de mercancías. Además, se encuentra en la línea que va de Zaragoza hasta Lleida y, dada la apuesta que ha hecho el Estado por la alta velocidad, ahora mismo solo tiene trenes regionales de pasajeros entre Lleida y Zaragoza y lo que sí tiene es un volumen importante de tráfico de mercancías. Esta estación tiene una playa de cinco vías, que están electrificadas y que están telemandadas, y salen de ella tres ramales hacia un polígono industrial próximo, dos van a industrias particulares y una da servicio a la terminal intermodal de Monzón, terminal que cuenta entre sus accionistas con Logirail, que es una sociedad del grupo Renfe, y creo que es un dato relevante en esta cuestión.

A fecha de hoy esta terminal está moviendo más de 300.000 toneladas anuales de contenedores marítimos, con servicios diarios al puerto de Barcelona y servicios semanales al puerto de Bilbao y también

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 160

15 de marzo de 2017

Pág. 73

otros a Tarragona. Se han hecho pruebas con transporte de graneles, que yo creo que va a hacer que todavía se incrementa más el volumen de la terminal, porque en esa zona de la provincia es lo que más se mueve, cereales y harinas para pienso. Desde su apertura, como he dicho, ha ido incrementando la actividad año a año, dando servicio a una parte importante no solo de la provincia de Huesca, sino también de la provincia de Lleida. Esto es positivo porque estamos reduciendo el tráfico de mercancías por carretera, reduciendo el riesgo para los conductores y reduciendo también la contaminación. Y esto va en línea con las recomendaciones que nos están haciendo desde Europa y también con lo que nos ha trasladado el ministerio en varias ocasiones en estos meses sobre la apuesta que hay que hacer para incrementar el tráfico de mercancías por ferrocarril.

Siguiendo con lo indicado, creemos que es necesario, para seguir potenciando el transporte y para incrementar no solo el volumen de tráfico de mercancías de la propia terminal, sino de toda la línea, adaptar la estación, el apartadero para poder albergar y maniobrar trenes de 750 metros en lugar de lo que ahora puede maniobrar, que son 450 metros. Además, esta infraestructura aparece en el Pitvi, como muchas otras, y también está remarcada, por lo que no veo que sea un problema. Por eso la pregunta es sencilla, si considera el ministerio conveniente acometer la ampliación de la estación.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Palacín.
Tiene la palabra el señor Niño.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Muchas gracias, presidente.

Señoría, como bien conoce, porque ha hecho referencia a ello, la estación intermodal de Monzón es una terminal privada, que está gestionada por el grupo Logirail, en el que participa Renfe-Mercancías y que tras la correspondiente autorización que en su momento se hizo de conexión a la red ferroviaria de interés general por parte de ADIF, autorización del año 2009, presta servicio a través de la línea Zaragoza-Lleida-Barcelona, por la que se conecta junto a la estación de Selgua en el punto kilométrico 123,253 de la citada línea. Como bien ha dicho su señoría, es una derivación particular que se destina principalmente al tráfico de mercancías, aunque también hay otras mercancías que se mueven, como son materias primas de consumo en procesos industriales, y también la expedición de productos finales.

La estación intermodal de Monzón es, por tanto, una terminal privada de uso público, y de hecho, en el proyecto constructivo presentado para dicha estación, que fue elaborado por la empresa Logirail, se contemplaban cuatro fases, y en la cuarta fase aparecía aumentar la longitud para realizar un apartadero de 750 metros. Pide su señoría la adecuación de la estación de Selgua para permitir que la vía de expedición y de recepción permita trenes de 750 metros, que ello conllevaría una mejora en la operación de los trenes con origen y destino en esta estación intermodal y que esta recepción se hiciera, efectivamente, en la estación de Selgua y que, a partir de ahí, se pudieran partir los trenes en trenes de menor longitud para ir a la terminal de Monzón.

A este respecto, quiero indicar que por parte de ADIF están abiertos a poder valorar iniciativas de colaboración con Logirail, mediante fórmulas de cofinanciación para que pueda ser una realidad esta actuación, porque, como conoce su señoría, la tendencia en los corredores ferroviarios es ir a longitudes de 750 metros, que permitirán optimizar el servicio ferroviario y, por tanto, que el transporte ferroviario de mercancías, que es un objetivo establecido tanto en el Pitvi como en la estrategia logística del ministerio, realmente sea competitivo frente a otros modos de transporte, fundamentalmente el transporte por carretera.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Niño.
Señor Palacín.

El señor **PALACÍN GUARNÉ**: Intervengo muy brevemente ya, para acabar.

Le adelanto que es verdad que es una terminal privada y que da un uso público; también está Renfe en el accionariado de la propia terminal. Es verdad que la segunda pregunta que le lanzábamos de manera escrita era si se habían valorado estas fórmulas. Me consta que ha habido alguna reunión previa. Agradecería al ministerio que no dejara de lado este proyecto, porque al final si es bueno para las partes, no tiene ninguna complejidad técnica y se puede llegar a cofinanciar, que se intente impulsarlo en lugar de dejarlo un poco de lado. Además, es que no haría falta ni partir los trenes a la hora de entrarlos en la terminal porque hay proyectos encima de la mesa para adecuar la estación también a trenes de 750 metros. Le haría la petición de que no caiga en saco roto e intenten impulsarlo desde ADIF.

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 160

15 de marzo de 2017

Pág. 74

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Palacín.
Señor Niño.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Muchas gracias, presidente.

Señoría, ese es el interés, estudiar fórmulas de colaboración público-privada, porque es un principio fundamental del Pitvi, de la estrategia logística del ministerio, porque, en definitiva, la colaboración público-privada es un incentivo más que existe para conseguir que realmente estas estructuras formadas por las terminales ferroviarias sean realmente competitivas y que tengan interés. En definitiva, se trata de construir instalaciones que sean usadas por las empresas ferroviarias. Lo que no queremos es construir instalaciones, de las que tenemos algún ejemplo en la geografía española, y que luego no sean utilizadas, porque son instalaciones bastante caras. Aquí ha habido contactos, y va a seguir habiéndolos, entre ADIF y Renfe para poder impulsar esta actuación, mediante un proceso de colaboración público-privada, y que el objetivo que tenemos de ampliar vías de apartado a lo largo de esta línea ferroviaria hasta 750 metros pueda ser una realidad en un periodo relativamente breve.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Niño. Le agradecemos la amplia información que ha suministrado a los preguntantes.

A todos ustedes les agradecemos su disposición al trabajo y su paciencia. Muchas gracias.

Se levanta la sesión.

Eran las diez y veinticinco minutos de la noche.

cve: DSCD-12-CO-160