



# CORTES GENERALES

# DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Año 2016

XII LEGISLATURA

Núm. 29

Pág. 1

## FOMENTO

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

**Sesión núm. 2**

**celebrada el martes 18 de octubre de 2016**

Página

### ORDEN DEL DÍA:

Delegación en la Mesa de la Comisión de la competencia de esta de adopción de los acuerdos a que se refiere el artículo 44 del Reglamento, concordante con la Resolución de la Presidencia de la Cámara de 2 de noviembre de 1983. (Número de expediente 042/000001) .....	2
<b>Proposiciones no de ley:</b>	
— Sobre la búsqueda de una solución a la falta de conexión ferroviaria que padece la ciudad de Granada. Presentada por el Grupo Parlamentario Ciudadanos. (Número de expediente 161/000267) .....	2
— Sobre el aislamiento ferroviario y la llegada del AVE a Granada. Presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. (Número de expediente 161/000321) .....	2
— Sobre la elaboración de un nuevo Plan de Transportes e Infraestructuras. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000094) .....	9
— Relativa a la mejora de la financiación del transporte público metropolitano y para la movilidad sostenible. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/000535) .....	14
— Sobre movilidad sostenible. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000181) .....	19

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 29

18 de octubre de 2016

Pág. 2

- Sobre la retirada del recurso de inconstitucionalidad interpuesto contra determinados preceptos de la Ley 24/2015, de 29 de julio, de medidas urgentes para afrontar la emergencia en el ámbito de la vivienda y la pobreza energética. Presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. (Número de expediente 161/000385) ..... 24
- Sobre el desarrollo de la regulación de las actividades en las que intervienen aeronaves tripuladas por control remoto. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/000525) ..... 31
- Relativa a avanzar hacia un sistema de transporte integrado intermodal. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/000526) ..... 35
- Sobre la actualización de la declaración de obligaciones de servicio público (OSP) de transporte ferroviario de viajeros. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/000529) ..... 39
- Relativa a la finalización de los trabajos de ejecución del tren de alta velocidad en el tramo del llamado «Nudo de Bergara» de la «Y vasca». Presentada por el Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV). (Número de expediente 161/000552) ..... 44

Se abre la sesión a las diez de la mañana.

**DELEGACIÓN EN LA MESA DE LA COMISIÓN DE LA COMPETENCIA DE ESTA DE ADOPCIÓN DE LOS ACUERDOS A QUE SE REFIERE EL ARTÍCULO 44 DEL REGLAMENTO, CONCORDANTE CON LA RESOLUCIÓN DE LA PRESIDENCIA DE LA CÁMARA DE 2 DE NOVIEMBRE DE 1983. (Número de expediente 042/000001).**

El señor **PRESIDENTE**: Buenos días. Señoras y señores diputados, vamos a comenzar la primera sesión ordinaria de la Comisión de Fomento. Y el primer punto del orden día, tal y como sus señorías ya conocen, es el de un acuerdo que adoptan todas las comisiones en su primera sesión, el de la delegación en la Mesa de la Comisión de la competencia de esta para adoptar acuerdos a los que se refiere el artículo 44 del Reglamento, concordante con la resolución de la Presidencia de la Cámara de 2 de noviembre de 1983. Les pregunto a sus señorías si adoptamos este acuerdo por asentimiento, como es habitual. (**Asentimiento**). Queda adoptada esta delegación.

**PROPOSICIONES NO DE LEY:**

- **SOBRE LA BÚSQUEDA DE UNA SOLUCIÓN A LA FALTA DE CONEXIÓN FERROVIARIA QUE PADECE LA CIUDAD DE GRANADA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CIUDADANOS. (Número de expediente 161/000267).**
- **SOBRE EL AISLAMIENTO FERROVIARIO Y LA LLEGADA DEL AVE A GRANADA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA. (Número de expediente 161/000321).**

El señor **PRESIDENTE**: En segundo lugar, vamos a debatir las proposiciones no de ley. Las dos primeras, como ven sus señorías, se refieren a cuestiones de naturaleza ferroviaria que afectan a Granada, y los proponentes de estas iniciativas están de acuerdo en que su tramitación sea de forma acumulada, y es lo que haremos a continuación.

También se me ha participado por parte del diputado señor González Terol de la necesidad de que la iniciativa número 10, relativa a la financiación del transporte público metropolitano y para la movilidad sostenible, se pudiera adelantar, en lugar de debatirse prácticamente al final del todo, porque es la penúltima. Pero eso va a depender de que él contacte con el diputado de Compromís para ver si es posible o no, de modo que se lo diré un poco más adelante.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 29

18 de octubre de 2016

Pág. 3

Les recuerdo que, tal y como hablamos en Mesa y Junta de Portavoces —en principio, nosotros queremos dar oportunidad de que sus señorías tengan facilidad para exponer su posición—, el grupo proponente dispondrá de siete minutos, el grupo enmendante tendrá cinco y el que quiera posicionarse tendrá tres minutos. Por supuesto, lo haremos con la flexibilidad que es costumbre, pero también les pido que intenten moderar los tiempos, porque son once proposiciones no de ley, y no son pocas.

Sin más dilación, para debatir estas dos iniciativas acumuladas, primero voy a dar la palabra a los proponentes y después iremos dándosela a los enmendantes. Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra el diputado don Luis Salvador.

El señor **SALVADOR GARCÍA**: Muchas gracias, señor presidente. Buenos días, señorías.

Estamos hoy ante un tema que es de vital importancia para una provincia como Granada, una provincia que todo el mundo conoce que tiene una gran riqueza y un gran patrimonio cultural e histórico, y, por tanto, una provincia netamente turística, pero una provincia que también está necesitada del desarrollo económico y, por tanto, también de tener unas buenas comunicaciones; una provincia que durante mucho tiempo soportó un retraso permanente en infraestructuras básicas, que en otros lugares del territorio se iban acometiendo con prontitud. Recordemos que para la autovía de la Costa Tropical se tuvieron que hacer hasta tres carreteras y tenía atascos continuos todos los veranos, hasta que finalmente fue terminada, o que con respecto a la A-7 los dos últimos semáforos que existían en todo el Mediterráneo estaban en la provincia de Granada, y la autovía terminaba en Adra, límite de Almería con Granada, y en Nerja, límite de Málaga con Granada, que, en este momento, afortunadamente, está concluida. Nuestras infraestructuras han tenido tan mala suerte que incluso la autoridad portuaria del puerto de Motril estaba en Almería. Y con respecto al tema del AVE, que es lo que nos corresponde en este momento, hay que decir que se empezó a hablar del AVE a Granada justamente un año después del AVE a Málaga pero en Málaga está ya desde el año 2007 y, sin embargo, estamos a punto de entrar en 2017 y todavía sigue sin estar terminado el AVE a Granada. Por tanto, no estamos hablando de una infraestructura que no sea necesitada por una provincia que rápidamente la iba a dar una alta rentabilidad. De hecho, en todos los estudios de AVE se dice que ciudades tipo Granada aumentarán y duplicarán el número de viajeros en un año, de modo que inmediatamente pasarán de 600.000 a 1.200.000 los viajeros por ferrocarril con la puesta en marcha del AVE. Y como los tiempos han ido tan mal, tuvimos que acometer incluso el debate de solicitar pertenecer a la red nacional de ciudades AVE, cosa que en este momento sucede; Granada pertenece a esa Red de Ciudades AVE, curiosamente, sin tener todavía AVE.

Pero llevamos más de 500 días sin conexiones ferroviarias y eso significa un desmantelamiento total del ferrocarril en el conjunto de la provincia, y eso ha dado lugar a movilizaciones sociales, eso ha dado lugar a tratar de buscar puntos de encuentro entre los distintos partidos, a duras reivindicaciones al Gobierno, porque no había ningún tipo de información del Ministerio a la provincia de Granada ni a ninguna de sus instituciones. Finalmente, después de estar atrancado un tramo en Loja que era determinante para poder concluir el AVE en unos plazos no diría ya que razonables pero sí necesarios, se desatrancó la semana pasada con una visita del ministro y representantes de Renfe y de ADIF a la provincia de Granada, y lo que nos trasladó lo hemos tratado de corregir también en las dos PNL que hemos presentado tanto Podemos como nosotros para intentar sacar ahora entre todos una transaccional, porque desde Ciudadanos entendemos que sería muy importante que todos los partidos demostrásemos a la sociedad granadina y del resto de España que en un momento en el que se ve que hay tanta dificultad para ponerse de acuerdo somos capaces de llegar a este consenso, somos capaces de tener sensatez y, sobre todo, conjuntamente con el propio Ministerio, de rematar la faena y hacer que el AVE también sea una realidad para la provincia de Granada.

El ministro se comprometió a que las obras estarían terminadas en verano, a que su puesta en marcha no pasaría de otoño de 2017, se comprometió a algo grato para Granada: la variante de Loja, que es otro tema histórico, y a un futuro soterramiento del AVE en la ciudad, compromisos del ministro que hemos tratado de trasladar ahora en esa transaccional que estamos negociando para intentar que queden vivos, al tiempo que el ministro también pidió crear una comisión de seguimiento de todo lo que se vaya realizando en torno al AVE y que incluya a todos los partidos políticos a partir de la semana que viene. Por eso, desde el Grupo Ciudadanos no hemos tenido ningún problema en retocar las propuestas que habíamos hecho en nuestra PNL, entendemos que Podemos seguramente que tampoco lo tendrá, y, a partir de ahí, refiriéndonos tanto al Grupo Socialista como al Grupo Popular, donde ha habido siempre desencuentros permanentes con respecto a esta infraestructura que es tan básica para Granada, entendemos que ha

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 29

18 de octubre de 2016

Pág. 4

llegado el momento por primera vez de cerrar un acuerdo entre todos, trasladar un mensaje de tranquilidad a la sociedad granadina y, sobre todo, estar muy vigilantes de que todos los compromisos del Ministerio se van cumpliendo en los plazos dados, al tiempo que no se olvida ese soterramiento ni esa variante de Loja, que en este caso preocupa al Partido Socialista como nos puede preocupar también al resto de los grupos.

Por tanto, desde Ciudadanos vamos a poner todo lo necesario de nuestra parte para intentar, en los términos que acordó el ministro con todos los representantes de los grupos municipales del Ayuntamiento y con múltiples agentes económicos y sociales de la provincia, llegar a un acuerdo y dar la buena noticia a Granada de que sus parlamentarios en un momento de difíciles acuerdos estamos dispuestos a pactar por algo tan importante como es una infraestructura básica en una ciudad castigada pero que ahora puede ver culminadas parte de sus necesidades.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

Para defender la iniciativa acumulada por el Grupo Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, doy la palabra a la diputada doña Ana Terrón.

La señora **TERRÓN BERBEL**: Señor presidente, señoras diputadas y señores diputados, el 7 de abril de 2015, justo después de la Semana Santa, se cortaba la circulación de trenes entre Antequera y Granada para la obra de alta velocidad, y faltaban entonces ocho meses para las elecciones generales. El Gobierno aseguraba que el corte duraría cuatro meses, cuatro meses suficientes para los 27 kilómetros del tramo de Loja, el tercer hilo, y los 2,5 kilómetros de la entrada a Granada. Manejaban todavía como fecha para la llegada del AVE el último trimestre de 2015 y en esa tesis se mantuvieron hasta que quedaban dos meses para acabar el año. Pero, como ustedes saben, las obras no solo no han finalizado, sino que no tienen una fecha exacta ni una asunción clara. Y quizás tengamos que esperar al BOE, porque en la última visita del ministro de Fomento a la provincia no tuvimos la suerte de que se invitase a los diputados por Granada, aunque tampoco puede decirse que entonces diese muchos detalles. Pero, sobre todo, creemos que el AVE llega a Granada cuando lo veamos, porque estamos acostumbrados a promesas que no se cumplen por parte del Gobierno del Partido Popular, como estamos acostumbrados —y no olvidamos— a aquéllas imágenes de su diputado por Granada diciendo en la campaña del 20 de diciembre que el AVE llegaría en semanas, que, evidentemente, como todos saben, no llegó.

Se han cumplido más de 500 días con el tráfico cortado en Granada y las obras en Loja llevan ya nueve meses paralizadas, al 20% de su ejecución, como se ha señalado desde ADIF, y también se dijo que en esos tres contratos, el de la estación de Granada, el del paso por La Chana y el de Loja, se adjudicaron por la mitad del precio inicial. Esto tiene una relación directa con una práctica bastante común por parte del Ministerio de Fomento y de ADIF, y es que asistimos a adjudicaciones que se dan con bajadas temerarias y que posteriormente sufren modificados, lo que finalmente genera retrasos y sobrecostes. Recientemente nos hemos encontrado con la noticia de que la UTE adjudicataria del tramo de Bobadilla pide la recesión si no se la paga más, porque ellos se ofrecieron a hacerlo por la mitad de lo que licitaba el Ministerio; y, sin embargo, ni ADIF ni el Ministerio de Fomento alertaron de ello. Ahora dicen que la obra se va a continuar, pero no han dado más detalles oficiales. Y las preguntas son: ¿Cuánto nos va a costar esto? ¿Quién va a asumir las responsabilidades de los sobrecostes y de los retrasos? Mientras, Granada lleva más de 500 días aislada, insisto. Y siguen las preguntas: ¿Qué se va a hacer con ese tramo de Loja, que no cumple los parámetros técnicos? ¿Qué se va a hacer si en esos 27 kilómetros, como mucho, tal y como está proyectado ahora, el tren va a llegar a 70, 80 km/h, lo que, como ustedes saben, queda muy lejos de la alta velocidad? Son muchas preguntas las que quedan alrededor del problema de Granada y el AVE.

Además, tenemos la parálisis de ADIF. Hay 150 contratos en curso, de los que 100 están paralizados, 45 tienen problemas de ejecución y solo 5 se están llevando a cabo con normalidad. El número de expedientes de obras que ADIF tiene paralizadas o con problemas llega a 1.200, y se debe sobre todo a la tramitación de los modificados. Este es el caso del AVE en Granada —efectivamente, uno entre muchos, pero sí es verdad que uno de los más gravosos y sangrantes—, y en este tiempo ha habido muy pocas explicaciones por parte de ADIF y el Ministerio de Fomento. Se han abonado a la opacidad más absoluta. Y han sustituido el tren por un contrato de autobuses. Su publicación en el BOE es lo que permite conocer más o menos el estado de la obra. Este contrato con una empresa de autobuses cuesta a Renfe 250.000 euros al mes —este es un dinero público, o sea, les cuesta a los españoles y a las españolas—, es decir,

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 29

18 de octubre de 2016

Pág. 5

un millón cada cuatro meses, es decir, más de 8.000 euros al día. Y así, ante el desastre de una línea que era útil y que está cortada, la solución es un parche; y no solamente un parche, sino que supone más dinero para el erario.

Granada, señorías, es una provincia gravemente agraviada en cuestión de infraestructuras. Les voy a poner un ejemplo. La población de Miranda de Ebro, con 36.724 habitantes, tiene una inversión de 177 euros por habitante, y Granada, con 236.000 habitantes, de 53,35 euros. Y les voy a poner otro ejemplo, que todavía es más descarado. Gijón y Granada tienen un número de habitantes similar. Pues bien, la inversión en euros por habitante de Gijón son 688 euros, mientras que la de Granada son 53,35 euros, y repito que con un número de habitantes similar. Esto es para que al Ministerio de Fomento se le cayera la cara de vergüenza al mirar a los granadinos. Evidentemente, la situación actual es perjudicial para la ciudadanía, pero también lo es para la empresa de transporte. Se ha perdido el 33% de los viajeros; en la línea de Madrid, el 61%, y en la línea de Barcelona, el 82%, y se podría restituir rápidamente porque la conexión con Madrid por la vía Moreda se encuentra intacta. Y esto no lo digo yo, lo dicen los ingenieros y los técnicos de ADIF.

La desconexión innecesaria que está sufriendo nuestra provincia nos está provocando además pérdidas económicas muy graves, especialmente en el sector turístico, y, por supuesto, en la universidad de Granada, que es uno de los principales motores sociales, culturales y económicos de la provincia; y está perdiendo dinero, está perdiendo congresos y otras actividades por días. Nos dicen que en otoño, que puede que en otoño llegue el AVE. Bien, estupendo, todos queremos que llegue el AVE, pero, como comprenderán, ya estamos muy cansados y muy preocupados por los brindis al sol. En ambos destinos, en Madrid y Barcelona, el viaje se inicia por carretera: desde Granada a Antequera y desde Antequera a Granada. Estos viajes son más largos y costosos, y, sin embargo, Renfe los está cobrando como si desde el principio los viajeros se subiesen en un tren de alta velocidad. Y a ello hay que añadir la necesidad de conectar también nuestro puerto, el puerto de Motril, declarado puerto de interés general del Estado, que, sin embargo, solo está conectado con Granada y el resto de España a través de carreteras, lo que supone que los transportes son más contaminantes y costosos y se ocasionan retrasos en la entrega. Como comprenderán, es muy sencillo y muy necesario que conectemos de manera directa mediante el ferrocarril Granada con Motril y Motril con el resto de España. Con respecto a cómo debería ser la entrada del AVE a Granada, la propuesta del Ministerio la divide en dos fases, pero no se especifica ni en qué va a consistir, ni si resuelve la problemática existente, ni cuál es el presupuesto ni cuándo se va a acometer la segunda fase, lo que, como comprenderán, no nos da suficiente seguridad para creer que vaya a llegar. Sin embargo, la propuesta del soterramiento del AVE es adecuada, y les voy a explicar por qué. Es así porque resuelve el problema urbanístico, de comunicación y de conexión, así como el impacto ambiental, acústico y paisajístico, entre otros, que sufre nuestra ciudad. Las obras necesarias para el soterramiento de la plataforma se pueden ejecutar manteniendo la conexión ferroviaria de las dos líneas principales a través de la implantación de dos apeaderos a la salida de la ciudad, que simplemente habría que conectar con autobuses, con muy poco coste, gracias a la cercanía.

En definitiva, de todo lo expuesto cabe concluir que urge la necesidad de que en un plazo inmediato se presupuesten, ejecuten y realicen las obras del AVE a Granada, haciendo posible que la entrada a la ciudad sea soterrada. Como ya ha comentado el portavoz de Ciudadanos, efectivamente, vamos a intentar llegar a un acuerdo por el bien de los granadinos, pero no un acuerdo cualquiera; hay que llegar a un acuerdo que facilite la vida y, sobre todo, que no cueste más dinero a los granadinos y granadinas y al resto de los españoles.

Gracias. **(Aplausos)**.

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

Es el turno ahora de los grupos que han formulado enmiendas.

Comenzamos por el Grupo Parlamentario Socialista. Tiene la palabra la diputada doña Elvira Ramón Utrabo.

La señora **RAMÓN UTRABO**: Muchas gracias, señor presidente. Buenos días a todos y a todas.

En primer lugar, me gustaría señalar que la provincia de Granada contaba con un proyecto de AVE que siempre hemos denominado un AVE de verdad: de doble ancho, de vía internacional, electrificado, que contemplaba la variante de Loja, una estación digna en Loja, su entrada soterrada a la ciudad de Granada para que la ciudad no estuviese partida en dos y con una estación digna para una ciudad con el volumen de turismo y de visitantes que tiene. En septiembre hizo tres años que el Partido Popular, en el Gobierno

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 29

18 de octubre de 2016

Pág. 6

y al albor de la crisis, desvirtuaba este proyecto de AVE para la ciudad de Granada bajo la promesa y el compromiso de que era una situación totalmente provisional —insisto, en septiembre hizo ya tres años— y que el AVE llegaría prácticamente de manera inmediata. Para ello desvirtúa el proyecto inicial de AVE, se renuncia, en definitiva, a la alta velocidad, a la variante de Loja, a su estación, y para ello se utiliza y se adapta una vía del siglo XIX y se renuncia a la entrada soterrada a la ciudad de Granada y a la construcción de una estación digna en esta ciudad. Bajo ese compromiso, que era de carácter totalmente provisional, y con reuniones con los empresarios y los grupos políticos, un poco a regañadientes y no creyendonos del todo este carácter provisional, aceptamos que se hiciera de esa manera pero que paralelamente se actuara en la licitación de la variante de Loja y en el proyecto de soterramiento de la entrada del AVE a la ciudad de Granada. Han pasado ya más de tres años y no tenemos ni una cosa ni la otra. Granada no está conectada, está aislada en relación con el ferrocarril, porque el tráfico se cortó el día 7 de abril de 2015, hace ya año y medio, de modo que cualquier trayecto en tren se inicia en la ciudad de Granada en autobús, excepto para ir a Almería. Cualquier salida de esta ciudad se inicia en un autobús, que, como ha dicho mi compañera de Podemos, cuesta diariamente al erario 8.000 euros, y si alguno de los aquí presentes ha cogido ese autobús —yo sí lo he hecho— para iniciar el trayecto en ferrocarril desde Antequera habrá visto que van cuatro, cinco, seis o siete pasajeros. La realidad es que se corta el tráfico con la promesa de que iban a ser solo cuatro meses para adaptar la vía de Loja, pero un año y medio después no ha llegado el AVE a la ciudad de Granada —quiero recordar que en plena campaña electoral de diciembre se dijo que en una semana y de forma inmediata íbamos a comprar los billetes de AVE— ni tenemos conexiones ferroviarias a ningún lado. Y también quiero recordar que en agosto de 2015, asimismo con carácter provisional por las obras del AVE en Castellón, durante tres meses se iba a quitar el tren nocturno que conectaba Granada con Barcelona, un tren con una alta ocupación que también se quita y del que prácticamente nos hemos enterado por la prensa de que no hay ninguna voluntad por parte del Ministerio de reponer su servicio.

Esa es la realidad que vivimos en la provincia de Granada y desde el Grupo Socialista siempre hemos manifestado que no íbamos a renunciar a un proyecto de AVE para la ciudad de Granada, como se están llevando a cabo en otras provincias. Nos preguntamos por qué, si hay consignación presupuestaria para la construcción del AVE hasta la provincia de Orense o en plena campaña electoral el Partido Popular promete la entrada soterrada del AVE a Murcia, en Granada, sin embargo, hay que renunciar a este proyecto. Es lamentable el abandono al que estamos sometidos en esta provincia, y nuestra reivindicación no pasa por hacer un brindis al sol desde la opacidad con la que se está trabajando desde el Ministerio de Fomento. Quiero recordar que todas las fuerzas políticas, todos los partidos políticos, excepto el Popular, solicitamos en la anterior legislatura una entrevista con ADIF para que nos dijese cuál era el estado real de la ejecución de las obras. Sin embargo, nunca se nos ha dado ningún tipo de información, se nos obvia en las visitas del Ministerio de Fomento. Concretamente, en la más reciente del ministro a la ciudad de Granada, no se nos invita a los diputados y diputadas de otros grupos políticos, con lo cual es verdad que en cierta medida ponemos en tela de juicio los últimos compromisos a los que ha pretendido llegar el ministro. Desde el Grupo Socialista hemos planteado enmiendas tanto a la PNL presentada por Ciudadanos como a la de Podemos, porque, como dice el refrán, el movimiento se demuestra andando, y ya van más de tres años que esas medidas eran provisionales y no se ha hecho prácticamente nada. Lo que nosotros reivindicamos es que se restablezca a la mayor brevedad posible el tráfico ferroviario en la línea Antequera-Granada, que se licite la variante sur de Loja, también queremos que se recupere la conexión ferroviaria del tren nocturno entre Granada y Barcelona y convocar desde ya a todas las instituciones que deben constituir la sociedad de integración para debatir y acordar el proyecto de soterramiento y la estación de Granada. Para creer que realmente no asistimos a un nuevo engaño, queremos que se ponga en marcha ya. Ese es nuestro posicionamiento y es el que vamos a defender desde el Grupo Socialista.

Muchas gracias. **(Aplausos).**

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

Es el turno ahora del Grupo Parlamentario Popular. Doy la palabra a la diputada doña Concepción de Santa Ana.

La señora **DE SANTA ANA FERNÁNDEZ**: Gracias, señor presidente. Es para mí una alegría intervenir en esta primera sesión de la Comisión de Fomento de la Legislatura XII, pero, sobre todo, es también para mí una alegría hacerlo bajo su presidencia.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 29

18 de octubre de 2016

Pág. 7

Creo que hoy tenemos aquí un debate muy importante, el debate de la llegada de la alta velocidad a Granada. Lo primero que quiero manifestar es que la situación de Loja en los últimos tiempos no nos gusta y es una situación que tampoco ha gustado al Ministerio de Fomento, razón por la que este, siendo un problema importante, se ha empleado a fondo para resolverla. Y la situación era la siguiente, que la empresa adjudicataria de ese tramo solicitaba un modificación por encima del 10 %, como todos ustedes saben; por tanto, fuera de la ley. Por eso, insisto, lo que ha ocurrido ha sido un problema con la adjudicataria. El Gobierno del Partido Popular siempre puso el dinero en los presupuestos, licitó la obra y adjudicó la obra; por tanto, cumplió con su responsabilidad. Pero, es más, si alguien ha cumplido con las infraestructuras granadinas en los últimos cinco años ha sido el Gobierno del Partido Popular, como todo el mundo puede comprobar. La A-7 es una realidad gracias al Partido Popular, la segunda circunvalación está encauzada, presupuestada y con fecha de finalización en el año 2018, y ahora, el tema que nos ocupa, la alta velocidad, tiene fecha de llegada: otoño de 2017. Fíjense, el compromiso del Gobierno del Partido Popular: ayer mismo y a pesar de ser un Gobierno en funciones, 20 millones de euros para conservar las carreteras de interés nacional. Esas son realidades, no son promesas. Han sido más de 2.000 millones de euros invertidos en Granada durante los últimos cinco años con todas estas actuaciones que acabo de desglosar. Y en el caso de la alta velocidad, de los 1.600 millones de euros que son necesarios, en estos momentos hay invertidos 1.400. Las obras se encuentran al 90 %, o mejor dicho al 95 % si exceptuamos el tramo de la variante de Loja. Por tanto, el retraso que hemos tenido en esa variante de Loja no obedece a una restricción presupuestaria ni a una falta de voluntad política.

Quiero dejar esto muy claro, sobre todo, por todo lo he escuchado decir a mis colegas del Partido Socialista y de Podemos en sus intervenciones: el AVE que va a llegar a Granada es un AVE de verdad. Y lo es por una razón muy sencilla, porque cumple con todas las prescripciones técnicas que exige la Unión Europea para definir una infraestructura como de alta velocidad. Es verdad que hemos tenido este retraso, pero también que ha habido una serie de restricciones ambientales impuestas por la Junta de Andalucía. Ahí no he visto a nadie del Partido Socialista reclamar más celeridad a la Junta de Andalucía, celeridad que parece que solo se reclama al Gobierno del Partido Popular. Lo hemos visto también recientemente con el alcalde de Granada. En este momento el alcalde de Granada, que es del Partido Socialista, parece ser que solamente ve problemas con el Gobierno de España cuando las políticas de la Junta de Andalucía afectan directamente a la calidad de vida de los granadinos. No veo que el alcalde de Granada, por ejemplo, alce la voz a la Junta de Andalucía por una infraestructura, como es el metropolitano, que hace diez años tiene empantanada a la ciudad.

Decía mi colega de Podemos que se estaba derrochando dinero público en dar un servicio alternativo. Creo que este Gobierno del Partido Popular si se caracteriza por algo, es precisamente por la ausencia de derroche de dinero público. Pero si no ponemos un servicio alternativo la pregunta que hay que hacerse es la siguiente: ¿a quién estaríamos perjudicando? Estaríamos perjudicando a los granadinos, a los ciudadanos, porque no les daríamos la posibilidad de tener una conexión con Madrid, y desde Madrid con el resto de las capitales españolas. Fíjense lo que hace el Ministerio de Fomento, porque la conexión de la que estamos hablando tiene una tarifa de 30 euros. El transporte mixto, es decir, ir en autobús hasta Antequera y después en AVE desde Antequera hasta Madrid, supone solo 30 euros y por 10 euros más, por un total de 40 euros, proporciona una conexión con Barcelona. Ellos reivindican la alternativa de la línea de Moreda, pero esta es una línea antigua por donde solo han pasado tradicionalmente trenes convencionales. Creo que no hace falta explicar en esta Comisión que para que pueda pasar un tren de alta velocidad, la vía tiene que estar adaptada a esas condiciones de alta velocidad. Eso lleva tiempo y, además, supone una inversión millonaria, puesto que las condiciones para la alta velocidad, como todos ustedes conocen, son tremendamente restrictivas.

Parece ser que a la señora Ramón, del Partido Socialista, no le gusta lo que está planteando el Gobierno del Partido Popular. Pero yo tengo que recordarle qué nos encontramos en el año 2011 cuando llegamos al Gobierno. Nos encontramos un proyecto megalómano, de integración del AVE a la ciudad de Granada por 735 millones de euros. Creo que ningún ciudadano hubiera entendido, con las condiciones económicas que teníamos en esos momentos de una terrible crisis económica, que lo hubiésemos llevado a cabo. Nos encontramos una variante de Loja presupuestada en 400 millones de euros. Si por lo menos hubiésemos tenido el dinero, por lo menos hubiéramos podido plantearlo. Otra sorpresa que nos encontramos fue que cuando fuimos a buscar el dinero en esos presupuestos, los socialistas no habían

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 29

18 de octubre de 2016

Pág. 8

dejado ni un solo euro en ninguna partida. Por tanto, se tomó esa decisión importante de hacerlo en dos fases para poder dar ese servicio a los ciudadanos y, por supuesto, en estos momentos no renunciar ni a la variante de Loja ni al soterramiento.

Termino, señor presidente. La pasada semana el ministro de Fomento vino a Granada a dar explicaciones a toda la ciudadanía y anunció que en una semana vamos a tener una comisión de seguimiento donde van a estar todas las fuerzas políticas y todos los entes sociales para poder dialogar y ver cómo afrontamos esa segunda fase, a la que en ningún caso renuncia el Gobierno de España. Este proyecto es muy importante y debe de aglutinar a todas las fuerzas políticas. Por eso, pido un esfuerzo también a todos mis compañeros para que seamos capaces de responder a esas reivindicaciones de la ciudadanía todos unidos, que no son otras que lograr que Granada tenga una alta velocidad en el menor tiempo posible. Pero —insisto— el plazo que tenemos encima de la mesa es octubre del año 2017. Nos sentiríamos satisfechos, si fuésemos capaces de aprobar esta iniciativa por unanimidad, por el bien de Granada y por el bien de todos los ciudadanos.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

Ha pedido también el turno el Grupo Mixto para fijar su posición. Tiene la palabra, don Isidro Martínez Oblanca.

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

Intervengo en relación con las proposiciones no de ley sobre la búsqueda de una solución a la falta de conexión ferroviaria que padece Granada. Antes permítanme una pequeña licencia porque quiero tener un cariñoso recuerdo hacia el que fue alcalde de la capital y compañero mío en el Senado, Gabriel Díaz Berbel, fallecido hace cinco años; una persona muy querida y un político extraordinario, con el que tanto buenos momentos disfruté.

Señorías, tal vez alguien pueda sorprenderse de que un diputado asturiano intervenga en un asunto relativo a una capital andaluza que dista 900 kilómetros del Principado de Asturias. Sin embargo, aunque dice el refrán castellano que mal de muchos, consuelo de tontos, es oportuno recordar que la parálisis de un corredor de alta velocidad a una capital de provincia es un honor que unen los llantos y los lamentos a Granada con Oviedo, aunque a favor del atropello asturiano juega el dato de que el Estado y la Unión Europea llevan invertidos, y sin utilización, en el tramo León-Oviedo más de 3.000 millones de euros, que constituye el récord de despilfarro en Europa. Se entenderá por qué en Foro nos solidarizamos con los granadinos. Ambos ejes ferroviarios Antequera-Granada y León-Oviedo-Gijón-Avilés también comparten el honor de haber tenido como obstáculo insalvable a los Gobiernos socialistas entre 1982 y 1996. Véase el Plan director de infraestructuras, PDI, 1993-2007 (**Muestra un mapa**), de Felipe González y Josep Borrell, que excluye a Granada de todo. Afortunadamente, ambos ejes comparten la paternidad de su planificación entre 1996-2004 con los Gobiernos del Partido Popular. Véase el Plan de infraestructuras y transporte de 2000-2010 de José María Aznar y Álvarez Cascos (**Muestra otro mapa**), que como se puede comprobar incluyó a Granada en la Red española de alta velocidad; años en los que también se proyectó e inició la obra Antequera-Granada con el ministro de Fomento, Francisco Álvarez-Cascos como impulsor, al igual que lo fue en Asturias. De lo que sucedió después, entre 2004 y 2011, parece que hoy el PSOE no se quiere acordar. Nosotros desde Foro no queremos olvidar nada, ni ningún tiempo, ni tampoco a nadie.

Sobre los soterramientos ferroviarios somos partidarios de que los sobrecostes urbanísticos lo sufragan los municipios y la comunidad autónoma correspondiente. El Ministerio de Fomento por ser titular de la política ferroviaria tiene que asumir la inversión de la plataforma vía electrificación y señalización y comunicaciones, ya sea en superficie o en túnel. Respecto a las estaciones nos oponemos a que sus ubicaciones pierdan centralidad en las ciudades, porque con ello el ferrocarril pierde viajeros. Si necesitan un caso práctico les explico el monumental desastre socialista que hay en mi ciudad, Gijón, como ejemplo negativo a no repetir, o los de Córdoba, Sevilla o Atocha como ejemplos positivos a imitar. Hechas todas estas precisiones parece que está en marcha una enmienda transaccional de ambas proposiciones no de ley, que votaremos favorablemente para poder ayudar a la puesta en servicio del eje ferroviario Antequera-Granada.

Muchas gracias.

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

A continuación intervendrán los grupos proponentes. En primer lugar, tiene la palabra el diputado don Luis Salvador.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 29

18 de octubre de 2016

Pág. 9

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

Entiendo que el tema del AVE a Granada es un tema que suscita mucha polémica. Llevamos ya demasiados años con muchísimos plazos, con muchísimos incumplimientos, con muchísimas controversias, con muchísimos reproches, pero también entendemos desde el Grupo Ciudadanos que en algún momento tendremos que parar e intentar poner el reloj en hora en las infraestructuras en Granada, al mismo tiempo también que de terminar esta infraestructura tan importante como es el AVE y su llegada.

Estamos en el año 2016. Como he dicho anteriormente, en el año 2007 llegó el AVE a Málaga...

El señor **PRESIDENTE**: Don Luis, este turno solo es para posicionarse sobre las enmiendas.

El señor **SALVADOR GARCÍA**: De acuerdo, señor presidente.

La posición de mi grupo sobre las enmiendas que se han planteado respecto a la variante de Loja nos llevaría al año 2021 y la terminación del soterramiento nos llevaría al año 2024. Por tanto, ahora vamos a trabajar para preparar una transaccional con el resto de los grupos, porque entendemos que sería un buen mensaje para toda la ciudadanía que nos pusiéramos de acuerdo en algo obvio y es que el AVE puede estar funcionando dentro de un año. Nosotros vamos a seguir defendiendo todas esas reivindicaciones y apoyaremos la creación de una comisión de seguimiento con el ministerio para poderlas hacer efectivas.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, don Luis.

Ahora es el turno de la diputada doña Ana Terrón.

La señora **TERRÓN BERBEL**: Mis compañeros y compañeras estamos de acuerdo en que queremos que llegue el AVE, pero también queremos que llegue bien y que sea bueno para los granadinos y granadinas. Por eso, las cosas hay que hacerlas bien. No puede ser un brindis al sol, hay que asegurar ciertas cosas. Nosotros vamos a seguir estudiando esta propuesta transaccional porque nos gustaría poder llegar a un acuerdo, pero queremos que ese acuerdo sea lo mejor para los granadinos y granadinas. Por eso, queremos proponer que se incluya alguna fecha, porque estamos acostumbrados a los brindis al sol como ya han comentado diferentes compañeros, y que esos compromisos que están ahí se hagan por escrito para asegurar que no sea un nuevo brindis al sol.

El señor **PRESIDENTE**: Esperaremos al finalizar la sesión para ver si han llegado a ese acuerdo.

### — SOBRE LA ELABORACIÓN DE UN NUEVO PLAN DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000094).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a debatir a continuación el 4.º punto del orden del día: proposición no de ley sobre la elaboración de un nuevo plan de transportes e infraestructuras, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. Para su defensa, tiene la palabra don César Ramos.

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

Otro día más venimos a esta Comisión a hablar sobre un nuevo plan de infraestructuras, ya que en la legislatura pasada también se habló en dos ocasiones de este tema y ahora lo volvemos a hacer. Creemos que es una parte importante porque al final es el eje vertebrador de las políticas del Ministerio de Fomento. Nos parece imprescindible que España cuente con un buen plan de infraestructuras y por eso nos parece interesante y adecuado que en esta Comisión se haya debatido ya muchas veces este tema en estas cortas legislaturas.

Sobre el Pitvi, que es el plan actual que tiene el Gobierno del Partido Popular, me gustaría decir una serie de cosas que lo definen y representan con las que seguramente estén de acuerdo muchos de los diputados que están presentes en esta Comisión: no justifica los objetivos, ni por qué se eligen ni cómo se alcanzan; trata muy superficialmente los aspectos económicos; no hay estimaciones fiables sobre la demanda futura de transporte; tiene errores de cálculo; no desciende al detalle de cuándo y dónde se van a acometer las actuaciones previstas ni cómo se va a financiar; sería importante cambiarlo por uno más riguroso. Estas palabras no las dice el portavoz del Grupo Socialista, aunque seguramente también el resto de portavoces estén de acuerdo, sino que son las declaraciones que hizo el Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos al conocer el plan que presentó el Gobierno del Partido Popular.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 29

18 de octubre de 2016

Pág. 10

Por eso, hoy venimos aquí para proponer un nuevo plan, pero seguramente después del debate y de las enmiendas que han presentado los distintos grupos decidamos una enmienda transaccional que nos lleve a definir un pacto por las infraestructuras en este país, porque nos parece imprescindible. Si hoy conseguimos en esta Comisión salir de aquí con un acuerdo en esta iniciativa, en esta propuesta de impulso, tendremos muy claro que a partir de mañana nos tendremos que poner a trabajar para que España cuente con un plan de infraestructura, y que sea lo más consensuado posible. Hasta ahora las infraestructuras en este país se han definido por una lógica, que era la lógica del más fuerte. Sin embargo, nosotros creemos que se tiene que hacer un planteamiento distinto a la hora de definir el diseño, el desarrollo y el seguimiento de un plan de infraestructuras. Este Gobierno ha hecho un Plan de infraestructuras, pero no fue el primero, seguramente cuando intervenga el diputado del Grupo Popular hablará del Plan de infraestructuras que tenía el Gobierno del Partido Socialista y seguramente —y no me equivocaré— no hablará bien de él.

Por eso, creo que tenemos que llegar entre todos los grupos que formamos parte de esta Comisión a un acuerdo sobre cuál tiene que ser el plan que nos representa a todos y cuál tiene que ser el plan que dé respuesta a los retos que creemos que desde el Partido Socialista se tienen que dar. En primer lugar, creemos que el plan tiene que garantizar la igualdad de oportunidades. Un plan de infraestructuras tiene que garantizar que todos los españoles tienen las mismas oportunidades de desarrollarse económicamente. Sabemos que las infraestructuras juegan un papel muy importante en ese tema. Por eso, creemos que es imprescindible poner acento político, poner visión política y no solo técnica, en lo que tiene que ser el plan de infraestructuras. Voy a poner un ejemplo. Yo soy extremeño y si quiero ir desde Madrid a Badajoz en tren tardaré más de cinco horas y media. Repito: tardaré más de cinco horas y media en recorrer 400 kilómetros. Por el contrario, si intento ir de Madrid a Barcelona tardaré la mitad, solo dos horas y media y eso que son 600 kilómetros, 200 kilómetros más que de Madrid a Badajoz. Eso demuestra el desequilibrio que existe en las infraestructuras en nuestro país. Se preguntarán los diputados: ¿Cómo puede pasar eso en el siglo XXI? Pues muy sencillo, en Extremadura todavía hay travesías de madera que tienen más de cien años de historia, que en vez de estar en la vía del tren, deberían estar en un museo. Eso hace que en algunos tramos no se pueda circular a más de 50 kilómetros por hora. Un corredor de mediana velocidad, a lo mejor, corriendo al lado del tren puede ir mucho más rápido que él. Esto no es exclusivo de Extremadura, se hablado aquí de Granada pero también conocemos el País Vasco, Galicia, Murcia o algunas provincias de Andalucía, así como el caso de Asturias. Creemos que tenemos que solucionar esto de una vez, porque lo único que está consiguiendo es restar oportunidades a una parte de los españoles. Llegar en tren a algunas partes del país es un acto heroico y creo que este país no está para que tantos héroes se monten a diario en el tren. No pasa un día sin que veamos que hay una nueva incidencia en muchos de los transporte de ferrocarril que circulan por nuestro país.

En segundo lugar, creemos que es importante que este nuevo plan tenga en cuenta la demanda, pero teniendo en cuenta datos reales. No nos puede pasar lo mismo que pasó con las autopistas de peaje que programó el Gobierno del Partido Popular y que a día de hoy han quebrado una por una. Queremos que sea un plan que garantice el desarrollo económico de todos los territorios, un crecimiento económico que esté basado en las infraestructuras. Cuando se plantea un plan de infraestructuras normalmente se tiene cuenta el crecimiento económico para definir la demanda, nosotros queremos darle una vuelta a eso. Nosotros creemos que es muy importante a la hora de definir las infraestructuras pensar en cuánto va a aportar de desarrollo económico a una región. Es cierto que en este país hay regiones que necesitan como el llover determinadas infraestructuras que nos ayuden a desarrollarnos. Por eso, creemos en un desarrollo equilibrado y, además, planteamos un cambio en el concepto del desarrollo, del seguimiento y de la elaboración del plan. Creemos que tiene que contar con el máximo consenso, que tiene que ser un plan transparente y un plan riguroso. Para eso, tiene que cumplir una serie de condiciones. Seguramente del apoyo a esta iniciativa saldrá hoy aquí un plan consensuado por todos los grupos, porque vamos a hablar de un pacto nacional por las infraestructuras en nuestro país y será un paso muy importante.

En tercer lugar, creemos que tiene que ser transparente. Seguramente cuando hablemos de esto el portavoz del Grupo Popular dirá que sí, que actualmente es muy transparente y que existe un observatorio que da datos reales de cómo va evolucionando la demanda en nuestro país, de cómo van evolucionando las infraestructuras. Pero si uno intenta analizar un tramo, una de las actuaciones pendientes del plan, como puede ser un corredor ferroviario, seguramente le sea imposible saber cuál es la previsión de cuándo se va a terminar, cuál ha sido el coste de cada uno de los tramos, quién ha sido la empresa a la que ha sido adjudicado, cuáles han sido las empresas que han licitado y cuál ha sido el coste final. En este

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 29

18 de octubre de 2016

Pág. 11

país se está dando un caso que está perjudicando mucho al desarrollo de estas infraestructuras, que es que muchas de las obras que están adjudicadas a día de hoy están paralizadas. Anteayer salía en un periódico nacional un dato que decía que más de cien obras adjudicadas por ADIF estaban paradas. Esa es la falta de transparencia a la que nos referimos, en cuanto a la ejecución del plan. Estamos en una época donde el desarrollo de las nuevas tecnologías permite saber en tiempo real y de una forma muy sencilla cuál es el proceso y cuál es la previsión de una infraestructura. Es tan sencillo como crear una página web, poner un mapa y un visor en cada uno de los tramos donde se muestre la previsión de finalización, a quién ha sido adjudicado el tramo, cuál ha sido el coste, cuáles han sido las modificaciones y cuáles han sido los problemas que haya tenido. ¿Es tan complicado hacer eso? Yo creo que es posible, y además pedimos que sea posible, pedimos que el nuevo plan lo contemple.

Por último, creemos que tiene que ser riguroso en el análisis. Evidentemente, en el plan que propuso el Partido Popular se plantea que hay una serie de indicadores para evaluarlo. No se pone cuáles son los indicadores y no se indica cuáles son los rangos de estos. Cuando yo voy a hacerme una analítica al médico me dice cuáles son los rangos normales para controlar que mi salud está bien y cuando me salgo propone medidas correctoras. Pues eso es lo que hay que hacer con el de infraestructuras: hay que definir una serie de indicadores y hay que incluir los objetivos que se tienen que cumplir. Es muy sencillo, simplemente hay que tener voluntad política.

Por eso, es imprescindible —voy terminando— que todos los grupos de esta Cámara nos pongamos de acuerdo hoy —creo que va a ser posible— en esta iniciativa y decidamos lanzar un pacto nacional por las infraestructuras, que lo hagamos de forma rigurosa, que lo planteemos como tiene que ser y que lo hagamos con la máxima transparencia, para que todos los ciudadanos puedan conocer en cada momento cómo van a influir y cómo están influyendo las infraestructuras. Nuestra voluntad es esa. Pediría aunque sé que es complicado, sobre todo al Partido Popular, al igual que suele hacerlo el Partido Socialista, que no utilicemos los planes para tirárnoslos a la cabeza. Analicemos en qué se ha fallado y veamos cómo podemos hacerlo para que sea un plan que sirva para todos los españoles y favorezca el desarrollo de esta tierra. Creemos que tenemos una oportunidad, pensamos que puede ser una legislatura muy fructífera para todos los españoles en este sentido. Consigamos poner el hormigón, porque hasta ahora simplemente era hormigón y cintas que cortaban unos u otros; pongamos el acento político; pongamos carga ideológica, y pongamos los discursos políticos. Así, ganaremos todos y ganarán los españoles.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, don César.

Es el turno del Grupo Parlamentario Popular y para defender su enmienda tiene la palabra el diputado y portavoz señor Barrachina.

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

En primer lugar, quisiera agradecer al portavoz del Grupo Socialista el tono de la intervención. No, no voy a hablar de los anteriores planes socialistas. De hecho, no hubo ningún Gobierno del Partido Popular que lo paralizase, sino que fue el propio señor Blanco, anterior ministro de Fomento, quien tomó aquellas decisiones de paralizar algunas series de actuaciones con motivo de la crisis. En la actualidad existe y disfrutamos de un plan que evidentemente es mejorable, como todas las obras humanas, y tal y como acordamos también con el Grupo Ciudadanos, está sujeto a cualquier mejoría y a la nueva realidad. Son más de trescientas hojas las que documentan el Plan de infraestructuras, transportes y vivienda con un detalle concreto sobre cientos de obras específicas en materia de carreteras, vías ferroviarias, puertos y aeropuertos en España. Además, eso viene siendo analizando felizmente de forma anual con un informe detallado que puede consultar y descargar de la página web cualquier diputado, realizado por el actual Observatorio del Transporte y la Logística. Como reclamaba el diputado socialista, este observatorio permite —como dice en su página número 12— la evaluación rigurosa de políticas y medidas con informes basados en criterios objetivos y transparentes. Asimismo, hace una referencia a la demanda ciudadana de cada uno de los servicios.

Si atendiésemos de forma exclusiva a la demanda ciudadana, ni el AVE a Castellón ni los AVE a Extremadura ni a buena parte del territorio nacional tendrían hoy vigencia, tan solo probablemente tres —el de Sevilla, el de Barcelona y pronto el de Valencia— tendrían sentido que existiesen. Además, de esa rentabilidad económica y objetivos de carácter social que lo justifican incluso desde del ideario político más liberal, dado que los beneficios de esa serie de infraestructuras afectan a un conjunto de la población muy superior a la que lo costea, por eso está más que justificado. Nuestra disposición es efectivamente alcanzar

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 29

18 de octubre de 2016

Pág. 12

un acuerdo de gran ámbito sobre la base y el sustento de este plan existente —que fue un acierto de la actual presidenta del Congreso de los Diputados, doña Ana Pastor— e incluso introducir un apartado que recoja las posibilidades de cambio anual, de flexibilidad y de mejora. Mientras se alcanza un acuerdo de envergadura de ámbito nacional, no solo en el ámbito y en las instituciones políticas sino también de carácter social, podremos seguir disfrutando de un documento de trabajo, de un plan que ha permitido movilizar 75.000 millones de euros. Esta cifra se ha movilizado sobre la base de este Plan Pitvi 2012-2024, aunque ciertamente el año 2012 en que nació fue el momento de cuentas públicas más apurado en la historia de la Hacienda pública nacional. Por tanto, nació con ambición a pesar de que la aprobación del Plan de infraestructuras, transporte y vivienda no fue realizada en el mayor momento de holgura presupuestaria.

Desde el Grupo Popular nos gustaría, tal y como hemos mantenido en conversaciones con el propio Grupo Socialista y con el Grupo Ciudadanos, alcanzar ese acuerdo y seguir mientras tanto atendiendo las reclamaciones, sugerencias y los cambios, así como las actualizaciones que el observatorio público en este momento viene dando.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, don Miguel.

Para defender la enmienda del Grupo Parlamentario Ciudadanos, doy la palabra a su diputado y portavoz, don Fernando Navarro.

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

Señorías, el departamento de Fomento tiene una doble característica, ya que tiene un alto contenido económico y una altísima visibilidad mediática. Esta doble característica provoca la existencia de una doble amenaza de sesgo en la toma de decisiones. Por una parte, por parte del decisor puede existir la tentación de que al tomar la decisión en lugar de atender a los lógicos criterios socioeconómicos, que son los que deben primar en una decisión de estas características, se atiende a criterios de otro tipo, por ejemplo, a criterios electorales o a criterios de posteridad. Es decir, el político puede estar interesado en que una determinada obra o infraestructura llegue a su zona o circunscripción para quedar como la persona que llevó tal y cual obra a su ciudad. El segundo sesgo es el meramente regional. Lógicamente, todos los diputados estamos aquejados de ello por esa misma razón, por ese mismo impacto mediático que tienen las decisiones. Todos los diputados estamos interesados en que nuestra circunscripción reciba las mejores noticias en materia de fomento y reciba las mejores inversiones. Es algo muy natural, pero —insisto— provoca un doble sesgo.

Por esa razón, la primera PNL que el Grupo Parlamentario Ciudadanos presentó y defendió en la pasada legislatura proponía precisamente llegar a un gran acuerdo de transportes e infraestructuras. Lo que pretendemos es algo sencillo en la formulación, aunque suponemos que bastante difícil en la práctica. Nuestro planteamiento trata de intentar tomar decisiones más neutrales en Fomento, intentar alejar el foco, intentar separar los intereses que podamos tener todos los políticos, que puedan tener los decisores y solo atender a criterios puramente técnicos, criterios de rentabilidad socioeconómica, a los que nosotros ya le daremos el contenido o lo interpretaremos de acuerdo con nuestra propia visión política, como es natural. Esta sencilla pretensión es de lo que trata nuestro acuerdo por las infraestructuras.

Por eso, nuestra enmienda pretendía que sustituyera la palabra «plan» por la palabra «acuerdo». Todos hemos visto muchos planes y seguro que todos los planes han sido bienintencionados, seguro que son interesantes, seguro que tienen cosas útiles y seguro que técnicamente están bien redactados incluso, pero tienen un defecto esencial: son planes de partido y van cambiando cuando hay elecciones. Así podemos hablar de un plan Borrell, de un PIT, de un Pitvi, pero todos ellos han ido cambiando. Nosotros queremos algo que trascienda los cambios electorales. Por eso, nosotros proponíamos —y lo que propusimos entonces— en nuestra enmienda y queríamos que se recogiera y volviera a retomar en esta iniciativa del Grupo Socialista la palabra «acuerdo» frente a la palabra «plan» y que volvieran a mencionarse las herramientas que hay que tener en cuenta en ese acuerdo, significativamente una oficina de evaluación de infraestructuras. Luego en el desarrollo del acuerdo ya discutiremos, porque tenemos que alcanzar el máximo acuerdo posible, de dónde tiene que depender, si es del Parlamento o si del ministerio. Pero al menos tenemos que tener claro cuáles son los elementos que nos tienen que guiar en esta decisión. Por tanto, yo creo que todos los grupos aquí presentes llegaremos a un acuerdo con las enmiendas que hemos presentado. De esta forma, hoy podríamos dar ese primer paso para llegar a un gran acuerdo

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 29

18 de octubre de 2016

Pág. 13

—difícilmente lo podríamos hacer, si ni siquiera nos podemos poner hoy de acuerdo en la definición de la iniciativa— e intentar, en la medida de lo posible, despolitizar las decisiones de un ministerio tan importante y tan estratégico como es Fomento.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, don Fernando.

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

El señor **PASCUAL PEÑA**: Buenos días, diputados y diputadas.

El Partido Socialista pone sobre la mesa la necesidad de elaborar un nuevo plan de transporte e infraestructuras que cuente con el máximo consenso político, social, económico e institucional, que cumpla con los objetivos de reducir costes, mejorar la eficiencia y mejorar la sostenibilidad. Una proposición no de ley que entiendo va a recibir el apoyo, según me dicen, de todos los grupos aquí presentes y vaya por delante que vamos a apoyar también desde el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea esta propuesta, pero querríamos hacer alguna consideración general y alguna propuesta en particular. Es cierto que rectificar es de sabios, pero no podemos dejar de recordar, para tenerlo en cuenta y mejorar de cara al futuro, que tanto el Partido Socialista como el Partido Popular han gobernado nuestro país durante largos períodos en el pasado próximo. Si las infraestructuras en España son un conjunto inconexo no orientado al servicio y a la movilidad de los españoles, es fruto de la ausencia sistemática de planificación integral en las últimas décadas. Los sucesivos ministerios de uno y otro partido han elaborado gruesas diatribas sobre qué y cómo debería ser la vertebración de nuestro territorio, pero a la postre los planes PEIT, PITVI y otros tantos, tras las buenas intenciones, acababan siendo el soporte de una priorización de infraestructuras que tenía más que ver con correlaciones de fuerzas e intereses partidistas que otra cosa. Esto sin contar con que se ha producido una desmedida apuesta —nuevamente con réditos enfocados a la foto inaugural, mal servicio— por medios de transporte alejados de la necesidad y el poder adquisitivo de nuestro pueblo. Solo así se explica que se planifiquen inversiones en alta velocidad diez veces más altas que en cercanías y media distancia, cuando es un sistema de transporte que los usuarios utilizan diez veces menos; para que se entienda, se invierten cien euros por viajero de AVE por cada euro que se invierte en el viajero de cercanías. Solo así se entiende que en un país en el que las mercancías entran por puntos fijos, fundamentalmente los puertos, estemos a la cola de Europa en tráfico de mercancías ferroviarias.

España se merece un plan a largo plazo detallado, integral, interinstitucional, que redirija inversiones y planifique teniendo en cuenta a la mayoría de los ciudadanos y sus necesidades de movilidad. En definitiva, un plan de infraestructuras orientadas al servicio público y a la mejora de nuestra economía. Nos gustaría que se recogiera en esta proposición no de ley la necesidad de tener en cuenta la sostenibilidad ambiental como criterio de planificación. Nos gustaría que se tuviera en cuenta la necesidad de poner mayor énfasis en la corrección y mejora de las posibilidades del tráfico de mercancías, de modo que nuestro país pudiera ser un nudo de entrada a la Unión Europea y de conexión con otros continentes. Y nos gustaría acotar el apartado donde se recoge la rentabilidad social añadiendo que esta tiene que ser para la mayoría. Solo así tendremos un plan de todos y para todos y todas que sea útil a las próximas generaciones en lugar de a las próximas inauguraciones.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

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

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

El Grupo Parlamentario Socialista pretende orientar políticamente al Gobierno para que elabore un nuevo plan de transportes e infraestructuras. Por supuesto, en Foro Asturias ambicionamos para toda España el objetivo de la mejora de la seguridad con una visión integral de las infraestructuras del transporte y comunicaciones, que permita además favorecer la competitividad de todas y cada una de las comunidades autónomas, lo que facilitará la creación de puestos de trabajo. En las casi cuatro décadas de democracia, ha sido habitual la presentación de planes de infraestructuras con ocasión de la entrada en el Gobierno de un partido de diferente color que el anterior. Una singular característica distingue a los planes socialistas de infraestructuras de los planes de los Gobiernos de centroderecha: los planes socialistas fueron sobre todo unos extraordinarios ejercicios de semántica evanescente. En el plan de 1983 inventaron en las

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 29

18 de octubre de 2016

Pág. 14

carreteras el concepto inédito de autovía para disfrazar unos malos desdoblamientos de calzadas inexistentes. La ocurrencia provocó tal escándalo de seguridad vial, que tuvieron que improvisar el de autovía de segunda generación, para no utilizar el concepto internacional de autopista al que se atribuían ribetes franquistas. En el PDI de 1993 inventaron el concepto de velocidad alta y en el PEIT de 2004 el de altas prestaciones, también conceptos ferroviarios inéditos en el mundo, para no reconocer su oposición a la implantación en España de la alta velocidad europea, exceptuando los corredores Madrid-Sevilla y Madrid-Barcelona. A partir de aquí mucho texto, mucho estudio, mucha palabrería, mucho plano, pero conocimientos técnicos escasos y aún menores compromisos inversores, lo que condujo a escasos resultados para modernizar las infraestructuras de transporte españolas. De ahí que hoy me llame la atención que los especialistas en incumplir sus propios planes, en desbaratar los de sus predecesores, en paralizar las obras, en sacarlas adelante a base de sobrecostes estratosféricos o ignorar la incorporación de territorios, capitales y ciudades a las infraestructuras del siglo XXI, propongan en esta primera Comisión de Fomento que el Gobierno elabore un nuevo plan.

Pero diré más, en la pasada y fallida legislatura, el Partido Socialista y Ciudadanos pactaron y comprometieron doscientas medidas para la formación de un Gobierno presidido por Pedro Sánchez. Titularon el documento como Acuerdo para un Gobierno reformista y de progreso. ¿Saben sus señorías cuántas medidas se dedicaban a las infraestructuras de transporte? Ninguna, ninguna, entre estas doscientas medidas no existía una sola mención relacionada con las infraestructuras. Comprenderán ustedes que con este precedente tan inmediato y con los antecedentes históricos que adornan a los socialistas en una materia clave para España, me abstenga de apoyar esta proposición no de ley, porque en estos momentos en Foro somos partidarios de que el próximo Ministerio de Fomento haga un esfuerzo prioritario por finalizar las obras que el Gobierno del señor Zapatero paralizó en 2008 y que están sin concluir, que son muchas e importantes, comenzando con el escandaloso frenazo de la alta velocidad en Asturias detenida en León, y la conclusión de la gigantesca variante ferroviaria de Pajares. Permítame, señor presidente, que mencione expresamente las que el Partido Popular y Foro Asturias han comprometido en su acuerdo de coalición electoral, y que son imprescindibles para poner fin al aislamiento de Asturias.

Muchas gracias.

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

El señor don César Ramos tiene la palabra para posicionarse sobre las enmiendas.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: No sé si el portavoz que ha hablado en último lugar defendía la enmienda del Partido Popular o hacía el segundo papel del Partido Popular, el del bueno y el malo. Lo digo simplemente como anécdota porque al final me da la sensación de que tienen dos turnos de intervención.

Bien, ya dije con anterioridad que como nuestro objetivo principal es llegar a un acuerdo, si la segunda parte del Partido Popular, Foro Asturias, no quiere hacerlo, no nos parece mal, pero sí consideramos fundamental que los cuatro grupos parlamentarios más importantes y el resto de los grupos que se quieran sumar a esta iniciativa que busca alcanzar un pacto, lo consigamos. Como creo que tiene que suceder en estas comisiones, en el transcurso de la sesión hemos hablado entre los portavoces y hemos llegado a un medio acuerdo que, además, representa a la mayoría, que busca dar impulso a un pacto nacional, actualizar el vigente Plan de Infraestructuras a partir de ese pacto nacional, y después dejamos sin definir el observatorio y la agencia u oficina que propone Ciudadanos, porque creemos que debe ser en dicho pacto donde se definan las competencias, cómo se desarrollan, cuáles son las funciones y quienes van a componer estos organismos. Por tanto, agradezco el apoyo de los demás grupos parlamentarios por el consenso que vamos a conseguir en esta iniciativa porque, como he dicho antes, esto no es bueno solo para los diputados que estamos aquí, sino —lo más importante— que es bueno para todos los ciudadanos españoles.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, don César Ramos. Esperaremos entonces a conocer ese texto.

### — RELATIVA A LA MEJORA DE LA FINANCIACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO METROPOLITANO Y PARA LA MOVILIDAD SOSTENIBLE. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/000535).

El señor **PRESIDENTE**: Como les decía al comienzo de la sesión, ha habido un grupo parlamentario y un diputado que han interesado la posibilidad de un cambio. El señor Baldoví, que es el autor de la

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 29

18 de octubre de 2016

Pág. 15

iniciativa, no tiene inconveniente. Por lo tanto, vamos a adelantar el debate de la proposición no de ley que figura en el orden del día con el número diez, relativa a la mejora de la financiación del transporte público metropolitano y para la movilidad sostenible, del Grupo Parlamentario Mixto y que defiende don Joan Baldoví. Tiene la palabra.

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

Yo creo que esta PNL aborda tres cosas absolutamente razonables, que son instar al Gobierno, en primer lugar, a incorporar en los Presupuestos Generales del Estado de 2017 una partida para el contrato-programa del transporte del área metropolitana de Valencia, como tienen Madrid y Barcelona. Creo que es un agravio comparativo que los valencianos padecemos y que se puede solucionar de una manera absolutamente clara. En segundo lugar se insta al Gobierno a elaborar una ley de financiación del transporte público que incluya la participación de todos los niveles de Gobierno, en coherencia con las recomendaciones de la Unión Europea, y que garantice la estabilidad de recursos a los municipios. Y en tercer lugar se insta a elaborar una ley de movilidad sostenible.

En el caso del contrato-programa hay que decir que Valencia destina ahora 60 millones de euros para el transporte público de la ciudad. Una partida que podría verse notablemente incrementada en caso de recibir la partida presupuestaria del contrato-programa, puesto que consideramos que los valencianos tienen el mismo derecho que pueden tener los madrileños o los catalanes. Desde el año 2002 el Gobierno central ha venido negando sistemáticamente esta partida para subvencionar el transporte metropolitano en Valencia. Una partida que tienen las grandes áreas metropolitanas como Madrid, que en los presupuestos de 2016 recibió 126 millones, o Barcelona que recibió 98 millones. Por tanto, entendemos que la negativa desde 2002 a dar estos recursos para el contrato-programa del área metropolitana de Valencia ha supuesto unas pérdidas de más de 400 millones de euros, que podrían haber financiado la mejora del servicio que prestan los sistemas de transporte público del área metropolitana de Valencia.

Respecto a la elaboración de una ley de financiación del transporte público, consideramos que el transporte público o colectivo urbano es un elemento clave del funcionamiento de las grandes ciudades, y uno de los principales motores de las grandes urbes dado que garantiza la movilidad de todos los ciudadanos. Un buen sistema de transporte público es cuatro veces más económico que el transporte privado, y significa una movilidad urbana más eficiente y un mayor y mejor desarrollo económico en las ciudades. Asimismo es el garante de la equidad social, ya que es el único medio que asegura el derecho a desplazarse libremente y en igualdad de condiciones, independientemente de las circunstancias económicas del ciudadano. Por tanto, necesitamos un marco de financiación estable perfectamente regulado, y que no esté sometido a variaciones drásticas. En definitiva, un mayor compromiso del Estado con las grandes ciudades.

Por otra parte, las ciudades pueden realizar un papel relevante e importante en la lucha contra el cambio climático y a la hora de garantizar una movilidad sostenible, pero el marco local no puede ejercer en solitario una tarea de esta magnitud en el tiempo y con carácter permanente y universal. Por tanto, es necesario elaborar una ley de financiación del transporte público que garantice que el impulso que se ha dado desde los ayuntamientos tenga voluntad de mejora y permanencia. Aunque en España hay dos leyes que impulsan el transporte público, en ninguna se hace referencia a la financiación. España es el único país europeo que no cuenta con una ley estatal de financiación del transporte público. El Estado aporta una cantidad económica mediante los Presupuestos Generales del Estado a los municipios de más de 50 000 habitantes, de acuerdo con lo previsto en la Ley Reguladora de las Bases de Régimen Local, pero de manera mucho más específica a Madrid, Barcelona y Canarias. Se trata de una cantidad que ha ido variando con los años, sin que quedara establecida ni una cifra, ni unos criterios objetivos al respecto, por ejemplo, por la extensión de la ciudad, de la red de transporte o por el volumen de viajeros diarios. Actualmente la aportación del Gobierno central al transporte público de Barcelona no llega al 16% y en Madrid al 10%, una media claramente inferior a la europea que en algunos casos llega al 40%. Pero la situación clama al cielo cuando vemos que en Valencia no se ha ingresado ni un céntimo desde el año 2002. Por tanto, pensamos que esta es una situación insostenible que continuará agravándose si no disponemos de una ley específica del transporte público, que no permita que los recortes en la aportación estatal lleguen de manera discriminatoria a según qué ciudades. En estos momentos las grandes ciudades españolas están experimentando un aumento de la demanda de viajeros en el transporte público urbano, mientras que paralelamente se agravan los problemas de congestión y de calidad del aire relacionados

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 29

18 de octubre de 2016

Pág. 16

con el uso del transporte privado. Y el transporte público ofrece una alternativa para las grandes ciudades más limpia, más segura, más social y menos contaminante, ya que el sistema contribuye indudablemente a la eficiencia energética y a la reducción de los niveles de contaminación.

Por último, sobre la elaboración de la ley de movilidad sostenible debo decir que necesitamos un plan de choque contra el cambio climático, destinado a una reducción significativa de las emisiones de gases de efecto invernadero, y necesitamos una ley de movilidad sostenible que demuestre que con voluntad política se pueden implementar medidas efectivas para la lucha contra el cambio climático.

Para terminar, aceptamos la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista, no aceptamos la del Grupo Parlamentario Popular. Y respecto a la enmienda de Ciudadanos, aceptaríamos el redactado del punto uno y del punto tres y, por tanto, no aceptaríamos el redactado del punto dos.

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

Para la defensa de las tres enmiendas presentadas, en primer lugar, por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra don Gonzalo Palacín.

El señor **PALACÍN GUARNÉ**: Buenos días, señorías. El transporte público es uno de los servicios más utilizados y que más afecta a la mayoría de los ciudadanos de este país. No hay que olvidar que cada mes más de 400 millones de pasajeros se suben a cualquiera de las modalidades del transporte público. Por esta razón la calidad del servicio y una buena planificación son tan importantes, una buena red de transporte público hace que sea más sostenible y eficiente. Se reduce el tráfico y la contaminación a la par que se reducen los tiempos de desplazamiento en los trayectos. Pero para conseguirlo, cómo no, hay que contar con la necesaria financiación para todas las administraciones o instituciones que están prestando dicho servicio.

Compromís presenta hoy una proposición no de ley para mejorar la financiación de la red de transporte público de Valencia y su área metropolitana. El Grupo Parlamentario Socialista está a favor de esta reivindicación, y por eso ya presentó una enmienda a los Presupuestos Generales del Estado para que el transporte metropolitano de Valencia obtenga una financiación estable a través de la partida presupuestaria correspondiente, que no es otra que la misma con la que están recibiendo financiación las entidades metropolitanas de transporte de Madrid y Barcelona. Además, en la misma enmienda nosotros reclamamos financiación para las áreas metropolitanas de Alicante y Castellón de la Plana. Como ha dicho el portavoz de Compromís, mi grupo ha presentado una enmienda de adición para que esta financiación se haga extensiva a otras ciudades o áreas metropolitanas, grandes urbes o zonas de gran población, ya que entendemos que las necesidades que ahora mismo tiene Valencia son compartidas por muchas otras áreas. También reclamamos que la financiación se base en criterios objetivos, ya sea por número de usuarios, de habitantes o extensión de las propias áreas, para garantizar la equidad del sistema. Para ello es básico contar con una ley de financiación del transporte público que establezca unos recursos mínimos para que las administraciones o entidades que están prestando dicho servicio cuenten con la dotación necesaria para prestarlo con calidad y, sobre todo, con el fin de que los costes sean asequibles para los usuarios. No hay que olvidar que habitualmente las personas que utilizan el transporte público no tienen altas rentas, sino que se trata de personas con rentas bajas y medias.

Para tener servicios públicos de calidad es necesario que el Estado dote de recursos suficientes a las administraciones y entidades prestatarias. Y ahora que vuelve a sobrevolar la amenaza de nuevos recortes, nuestro grupo cree que es más necesario que nunca incrementar la capacidad recaudatoria del Estado. Los países de nuestro entorno más avanzados social y económicamente han incrementado su capacidad recaudatoria en los últimos años de crisis. Necesitamos un sistema fiscal progresivo, justo y suficiente para financiar los servicios públicos, como en este caso el de transportes. No nos engañemos, no podemos tener el Estado de bienestar de Dinamarca pagando los impuestos de Méjico.

El punto número tres de la iniciativa que presenta Compromís, es decir, la elaboración de una ley de movilidad sostenible, consideramos que es básico para nuestro país. Es necesario compaginar el desarrollo urbanístico de nuestras ciudades y de nuestros pueblos para que sea compatible con el desarrollo sostenible, con el fin de facilitar la habitabilidad de estas ciudades y el transporte de todos sus vecinos. En este punto es fundamental contar con el transporte público en muchos pueblos y pequeñas ciudades. En muchas zonas rurales de nuestro país, no es que el transporte público sea más o menos caro para el usuario, o tenga más o menos frecuencia, la cuestión es que en muchas ocasiones ni existe. Por eso en este punto creemos fundamental contar con la España rural. Es evidente que los servicios que

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 29

18 de octubre de 2016

Pág. 17

se pueden prestar en pueblos y ciudades menos pobladas no tienen que ser los mismos que en las grandes áreas metropolitanas, pero sí se debería garantizar una mínima igualdad de oportunidades y calidad de vida a sus habitantes.

Por todo lo expuesto con anterioridad, espero que sus señorías tengan a bien aprobar esta proposición no de ley.

Muchas gracias, señor presidente.

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

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el diputado don Antonio González Terol.

El señor **GONZÁLEZ TEROL**: Muchas gracias, señor presidente.

En primer lugar quiero agradecer la amabilidad del señor Baldoví al adelantar esta proposición. En nombre de mi grupo parlamentario comenzaré mi exposición diciendo que, obviamente, estamos a favor de la movilidad sostenible y, cómo no, de fomentar un mayor uso del transporte público como una de las herramientas para lograr cambiar el actual modelo de transporte y movilidad ciudadana por uno más integrado, eficiente y sostenible. Sabe el señor Baldoví que a lo largo de los años ha habido numerosas estrategias, leyes, incluso dotaciones presupuestarias, que han servido para esto, puestas en marcha por el Gobierno de la nación. Por tanto, no podemos estar de acuerdo con la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Mixto porque todas las peticiones que se plantean de una u otra manera ya se han puesto en marcha. Y además, no podemos estar de acuerdo por una cuestión ideológica, y es que aunque en la exposición de motivos de esta proposición no de ley se serpentea sobre que no se pretende únicamente una mayor subvención, lo cierto es que todas las propuestas del Grupo Parlamentario Mixto en esta PNL suponen directa o indirectamente solicitar un mayor subsidio para el transporte público de Valencia. Nuestro grupo parlamentario, como no puede ser de otra manera, no está de acuerdo en esa concepción intervencionista de la política ni con la cultura del subsidio por el subsidio. Este es uno de los motivos por los que vamos a votar en contra de esta proposición no de ley.

El otro motivo, como ya les he adelantado, es porque la consideramos en cierto modo innecesaria. Innecesaria porque, a pesar de que el señor Baldoví decía que no, en los Presupuestos Generales del Estado ya existe una partida específica para que las entidades locales —usted ha sido alcalde y yo lo soy— podamos solicitar en un régimen de concurrencia competitiva subvenciones para el transporte urbano colectivo. En concreto, el artículo 96.1 de la Ley de Presupuestos Generales del Estado prevé una partida superior a los 51 millones de euros en una orden de subvenciones de concurrencia competitiva para todos los municipios españoles de más de 50 000 habitantes, que además sean capitales de provincia y cuenten con un plan de movilidad urbana sostenible. Señoría, el Gobierno del Partido Popular en Valencia hizo los deberes, y en el año 2013, además de cumplir con el requisito de más de 50 000 habitantes que, obviamente, tiene Valencia, hizo su Plan de Movilidad Urbana Sostenible y lo incluyó en la página web del ayuntamiento. Por tanto, la ciudad de Valencia en este año 2016 se podía haber presentado ya a esa orden de subvenciones que cuenta con 51 millones de euros, que el Gobierno de España pone a disposición de todos los municipios que cumplen con las características, justo de Valencia.

Decía el señor Baldoví que estas subvenciones no son objetivables, más objetivables imposible; todas las medidas para otorgar esta ayuda son tremendamente medibles: número de kilómetros de la red de transporte, los kilómetros son medibles; la relación viajeros-habitantes, medible; criterios medioambientales, podrían ser más objetivos pero se objetivizan también en la orden de subvenciones; y el déficit medio por título de transporte emitido que también es plenamente mensurable. Por tanto, son criterios objetivos e iguales para todos los ayuntamientos de España. En consecuencia, si el Gobierno municipal de Valencia donde está Compromís hubiera decidido presentarse a la orden de subvenciones competirían en igualdad de condiciones con capitales como Oviedo, Zaragoza o Sevilla.

Por tanto, es falso que se discrimine a Valencia con respecto a otras ciudades españolas. Es falso que los valencianos estén discriminados en materia de transporte por el Gobierno de la nación. Es mas, con la prórroga de los presupuestos del año 2016 para 2017 esa partida vuelve a estar encima de la mesa. Por tanto, un gran ejemplo de trabajo coordinado de Administración local, regional y estatal sería que el Gobierno municipal de Valencia se presentara a esta orden a la que no se han presentado en 2016.

Estamos en contra de los puntos primero y segundo de su proposición no de ley. El primero porque ya saben que hay una ley de financiación de las haciendas locales que, como ya he dicho, tiene su partida presupuestaria en los Presupuestos Generales del Estado. Tampoco estamos de acuerdo con su segunda propuesta para crear una partida en los Presupuestos Generales del Estado de 2017, porque ya existe

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 29

18 de octubre de 2016

Pág. 18

con la prórroga de los presupuestos de 2016. Dicho esto, presentamos una enmienda a la totalidad donde se modifica el punto tercero con el que ustedes instan al Gobierno a elaborar una ley de movilidad sostenible, a sabiendas de que esto sí que es algo que es competencia de las tres administraciones, local, autonómica y nacional. Aunque en esto el Gobierno de España también ha cumplido creando una Estrategia Española de Movilidad Sostenible. Obviamente, esa estrategia siempre es mejorable y a desarrollar y, por ello, en nuestra enmienda proponemos elaborar un plan nacional de movilidad que establezca las bases para una mayor coordinación con un transporte integrado eficiente y sostenible. Con esta enmienda se recoge lo realmente necesario y novedoso para seguir avanzando en materia de movilidad sostenible en todos los ámbitos de la Administración Pública, nacional, autonómico y local, de una forma coordinada que yo entiendo que como legisladores es lo que nos debería preocupar. Por tanto, ya sé que el señor Baldoví ha anunciado su voto en contra, pero yo sigo pidiendo que se apoye en aras a dotar de nuevos instrumentos a las administraciones locales para que podamos tener un transporte urbano sostenible, más integrado, eficiente y atractivo para los ciudadanos, fomentando con ello su uso y una movilidad más sostenible.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor González Terol.

Es el turno para defender la enmienda del Grupo Parlamentario Ciudadanos. Doy la palabra al diputado don Antonio Cantó.

El señor **CANTÓ GARCÍA DEL MORAL**: Muchas gracias, señor presidente.

Damos la bienvenida a una propuesta como esta que trata dos temas fundamentales para nosotros, uno es el transporte público y otro es la financiación. Durante estos días hemos estado hablando mucho de financiación y creo que en el Pleno de hoy se seguirá hablando de este tema tan importante. Hemos hablado de financiación autonómica, pero nosotros creemos que si finalmente hay Gobierno —si partidos como el del señor Baldoví o el Partido Socialista dejan de bloquear la situación política en este país y, por lo tanto, podemos comenzar a trabajar para que todas estas desigualdades dejen de existir—, también podremos hablar de la financiación de los ayuntamientos que es un tema que nos preocupa especialmente porque son unas administraciones que podrían llevar a cabo políticas que tienen mucho que ver con lo social, con la cercanía, y no tienen ni de lejos recursos para llevarlas a cabo. Por eso entran luego en tentaciones como la de cruzarnos con impuestos a los ciudadanos, o por eso luego en algunos momentos pueden caer en irresponsabilidades como las que nos llevaron a aquella burbuja inmobiliaria que esperemos que no se repita. Por tanto, transporte público y financiación de los ayuntamientos. Ojalá haya Gobierno para que modifiquemos de una vez por todas esa financiación de los ayuntamientos. Y desde luego para nosotros es importante garantizar algo tan esencial para la ciudadanía como es el transporte público. Y no solo para garantizar que nuestros ciudadanos puedan moverse libremente y acudir al trabajo, a los colegios, a los hospitales, etcétera, sino que lo hagan de una manera sostenible y que mejore y no empeore todavía más nuestro medio ambiente. Por eso este asunto nos importa.

También nos importa decir que a pesar de que hay dos leyes que se refieren a esta cuestión —algunos de mis compañeros han hablado ya de ellas—, la Ley Reguladora de las Bases del Régimen Local y la Ley de Ordenación del los Transportes Terrestres, sin embargo no existe un acompañamiento económico a ninguna de esas dos leyes de forma estricta. Claro, así hace leyes cualquiera, señorías; hacemos una ley, no la dotamos de un acompañamiento económico y así es muy fácil legislar. Sí que existe un contrato que tienen los ayuntamientos de más de 50 000 habitantes con el Estado para conseguir esa financiación. Un contrato del que se liberan, hay una excepción, Madrid, Barcelona y Canarias. Y Valencia hasta estos momentos no ha tenido la oportunidad de disfrutar de un contrato como ese.

Yo he oído ahora al señor Baldoví y al representante del Grupo Parlamentario Popular zurrarse la badana —perdón por la expresión— y acusarse con el y tú más y con este tipo de historias. Esto es un clásico que no importa a los ciudadanos de la ciudad de Valencia, que tienen un problema porque no tienen el transporte público que merecen y que no deberían verse perjudicados por un clásico en nuestra política que nosotros a menudo denunciábamos, es decir, cuando existen dos administraciones que son de signo contrario y se dedican a otra cosa, en vez de trabajar para los ciudadanos. En este caso el Gobierno central, aunque esté en funciones, del Partido Popular, que hay que recordar que manejó la Alcaldía de esa ciudad durante muchísimos años, luego también tiene parte de responsabilidad en lo que estamos hablando hoy, y el actual ayuntamiento de Compromís, al que probablemente le es mucho más cómodo en algunos momentos zurrarse con el Gobierno central. De hecho hace unos meses lo hicieron y no

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 29

18 de octubre de 2016

Pág. 19

apoyaron un Gobierno de cambio en este país. Nosotros exigimos una buena financiación autonómica para los valencianos, una buena financiación para el Ayuntamiento de Valencia para que, entre otras cosas, pueda garantizar el transporte público que solucionará un problema que no solamente tiene la ciudad de Valencia, sino toda el área metropolitana. Estamos hablando de 1,8 millones de personas que se verán beneficiadas de algo tan importante como esto. Así que, bienvenido al Grupo Parlamentario Popular a la hora de trabajar —ojalá lo haga— en un problema como este, que es obvio que existe y que no se ha solucionado hasta ahora. Esperemos que los ciudadanos no paguen la pelea entre el alcalde actual de Valencia de Compromís y el Gobierno central del Partido Popular.

Y explicaré brevemente que hemos presentado unas enmiendas que para nosotros mejoran técnicamente la propuesta. Agradezco al señor Baldoví que acepte la primera y la tercera. Supongo que la segunda no le gusta por el tema de que habla de algo que tiene que ver con lo nacional y con la búsqueda de la igualdad de todos los ciudadanos, independientemente del territorio donde habiten. Mire, señor Baldoví, ojalá la hubiera aceptado. Yo he visto hace muy poquito reclamar igualdad para los valencianos en la financiación autonómica.

En esta segunda enmienda lo único que estamos intentando es que en vez de poner parches locales hablemos de una vez de financiación en los ayuntamientos, pero hay que garantizar de una vez por todas —es bandera de nuestro partido— que ningún ciudadano tenga mayores o menores servicios, mayores o menores derechos dependiendo únicamente de en qué ciudad ha nacido o en qué ciudad reside. Nosotros trabajaremos, en la medida de lo posible, para garantizar la igualdad de todos los españoles.

Gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Ha pedido la palabra para manifestar su posición el Grupo Parlamentario Confederado de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. Tiene la palabra la diputada doña Carmen Valido.

La señora **VALIDO PÉREZ**: El Grupo Parlamentario Confederado de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea defiende que mediante ley se garantice el acceso al transporte público y el derecho a la movilidad de todas las personas mediante una tarificación especial o gratuita para la población en riesgo de pobreza y exclusión social, así como para los parados de larga duración.

El transporte público colectivo urbano es un elemento clave para el funcionamiento de las ciudades y es uno de los principales motores de las grandes urbes, ya que garantiza la movilidad de toda la ciudadanía. Es fundamental que la futura ley de financiación incluya un fondo para asegurar la accesibilidad universal de todas las personas con diversidad funcional, en situación de dependencia o con limitaciones comunicativas y cognitivas de cualquier tipo, además de un sistema de transporte medioambientalmente sostenible. Desde las ciudades del cambio se ha promovido una iniciativa, a la que ya se han sumado ciudades como Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla, Córdoba, Zaragoza, Burgos y catorce más, con el objetivo de reclamar a la Administración central una mayor implicación en la financiación del transporte urbano colectivo e iniciar la redacción y tramitación de la ley de financiación del transporte público, que incluye la participación de todos los niveles de Gobierno, en coherencia con las recomendaciones de la Unión Europea. Además, también se hace necesaria esta ley de financiación porque, como ha comentado el señor Cantó, del Grupo Ciudadanos, actualmente uno de los pocos sitios donde se menciona el transporte público es en la Ley de Bases de Régimen Local, pero ha sido derogada y desde el 2 de octubre está en vigor la Ley 40, de Régimen Jurídico del Sector Público, en la que solo se hace referencia al transporte marítimo y al transporte aéreo. Por ello, se hace necesario que en el ordenamiento jurídico español exista una ley en la que se hable de transporte urbano.

Por todo ello, nuestro grupo se posiciona a favor de la proposición no de ley presentada por Compromís.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, doña Carmen.

Señor Baldoví, ¿alguna variación en su posición sobre las enmiendas?

El señor **BALDOVÍ RODA**: Ninguna.

### — SOBRE MOVILIDAD SOSTENIBLE. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000181).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a debatir la proposición que figura en el orden del día con el número 5, sobre movilidad sostenible, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista.

Para su defensa, tiene la palabra doña Sonia Ferrer.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 29

18 de octubre de 2016

Pág. 20

La señora **FERRER TESORO**: Gracias, señor presidente. Seguimos con movilidad sostenible.

Es verdad que la dotación de grandes infraestructuras de transporte en España ha alcanzado los niveles de los países desarrollados desde hace más de treinta años. No obstante, sabemos que existe un déficit de infraestructuras en ciertos territorios. En un escenario de restricciones presupuestarias, y partiendo de este diagnóstico, es necesario establecer nuevas prioridades. Las infraestructuras de transportes, lo ha comentado antes el portavoz de mi grupo, no serán nunca un fin en sí mismas; se debe ser especialmente cuidadoso en su planificación y en su ejecución y dar al sistema de transporte una clara orientación hacia la economía productiva y al servicio público.

El crecimiento demográfico asociado al actual modo productivo y a los nuevos hábitos de vida hace que la movilidad sea un derecho social irrenunciable y necesario. Por eso creemos que es primordial y prioritario apostar por potenciar la intermodalidad en el sistema de transportes. La intermodalidad no está ligada a un modo de transporte concreto, sino que es un área que incluye, como su propia definición indica, el ferrocarril, el transporte aéreo, el marítimo y las carreteras, pero es que, además, es un indicador del nivel de integración entre los distintos modos de transporte. Más intermodalidad supone más integración y complementariedad. Creemos que es un elemento crucial para intentar hacer compatibles el transporte y la sostenibilidad, especialmente en las grandes áreas, en las grandes metrópolis, donde la congestión es un peligro real para la eficiencia y para la calidad en los servicios de viajeros y de mercancías. Estamos convencidos de que el desarrollo de las infraestructuras en España en los próximos años debe ir asociado a infraestructuras nodales que garanticen esa interconexión entre los distintos modos de transporte, lo que obliga a un necesario escenario de coordinación y concertación entre las distintas administraciones competentes en la materia.

El transporte público es el único que garantiza el derecho social que tienen los ciudadanos a desplazarse libremente y en condiciones de igualdad. Hoy, 25 millones de personas viven en España en los 145 núcleos de más de 50.000 habitantes. Además, en el medio rural vive casi la mitad de la población, gran parte de ella en pequeños núcleos rurales dispersos, que tienen que desplazarse a los núcleos urbanos a trabajar, a los comercios, etcétera, lo que se agrava con el problema del envejecimiento social en dichos núcleos rurales. El modelo actual asociado al vehículo privado no es sostenible a medio plazo, ni económica, ni ambiental ni socialmente. Además, Europa, a través del programa Horizonte 2020, nos reta a un sistema de transporte inteligente, ecológico e integrado. Por eso, dentro de los objetivos europeos está la reducción para el año 2050 de un 60 % de CO<sub>2</sub> en comparación con los niveles de 1990. Eso es para los automóviles, para la aviación, para el uso marítimo y también para el transporte de mercancías. En el año 2030 el 30 % del transporte terrestre de mercancías que cubra distancias de más de 300 kilómetros deberá realizarse por ferrocarril o transporte fluvial o marítimo; es decir, un reto más.

Creemos que la aplicación de nuevas tecnologías a la gestión del transporte tiene un enorme potencial y puede permitir mejorar de una forma eficiente las distintas cuestiones que le atañen, por ejemplo, una mejor adecuación de la oferta a la demanda, gestionar de manera ágil e integrada el transporte a la demanda, mejorar los sistemas de información y venta de billetes, etcétera. Los problemas de congestión y de contaminación en las grandes ciudades también obligan a introducir las TIC, las nuevas tecnologías de la información y la comunicación. Hemos visto ejemplos en nuestras ciudades, como aquellas que restringen la entrada de vehículos particulares en algunas zonas de la ciudad, otras que hacen pagar un peaje por circular en distintas áreas o las que evitan el uso del vehículo privado con el establecimiento de áreas de estacionamiento regulado. Por tanto, creemos que las TIC tienen un gran potencial en el transporte, así como en los sistemas de pago de transporte público, por ejemplo, los móviles, que usamos la mayoría de nosotros, que nos valen para consultar la información de los desplazamientos, y que están comenzando a usarse como modo de pago.

Por otro lado, se hace imprescindible el acuerdo, como he dicho antes, entre las administraciones, entre el Estado, las comunidades autónomas y las administraciones locales, para lo que una buena herramienta son los consorcios de transporte. La figura de los consorcios de transporte puede contribuir de una manera decisiva a coordinar la explotación de los diferentes modos de transporte y a promover billetes integrados, la tarjeta de transporte que facilite la movilidad de los ciudadanos, así como plataformas de información comunes a los distintos modos de transporte y a la coordinación horaria. Esto facilita los cauces de participación de los distintos agentes sociales y económicos y de los ciudadanos. No se nos puede olvidar que la mejora de la movilidad urbana pasa por reforzar, como digo, la coordinación entre las comunidades autónomas y los ayuntamientos.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 29

18 de octubre de 2016

Pág. 21

Por último, también pensamos que es importante el desarrollo de un nuevo mapa concesional de transporte público que integre, allí donde sea posible, el transporte especial y el regular y que ante todo potencie el transporte a demanda, utilizando, como he dicho antes, las prestaciones que nos dan las nuevas tecnologías, dentro del marco reglamentario de la Unión Europea mediante el desarrollo de la obligación de servicio público, cuestión que veremos posteriormente en otro punto del orden del día de la Comisión.

Por tanto —termino—, para garantizar una movilidad sostenible en el transporte público, tanto en el ámbito urbano como en el rural e interurbano, se requiere de la revisión del actual modelo concesional, con una nueva orientación de servicio hacia el ciudadano que permita modificar los fallos, la corrección de riesgos difícilmente evaluables, garantizar el equilibrio económico de la concesión, su seguridad jurídica, el empleo de calidad, las tarifas flexibles y, sobre todo, orientado a garantizar la transparencia, la solvencia y la calidad de la prestación del servicio público de una manera sostenible y eficiente.

La proposición no de ley que presentamos hoy para instar al Gobierno a que colabore con las distintas administraciones contiene cuatro puntos. En primer lugar, garantizar el derecho social a la movilidad, tanto en el ámbito urbano como en el rural e interurbano. En segundo lugar, la aplicación de las nuevas tecnologías de la información y la comunicación. En tercer lugar, potenciar la figura de los consorcios de transporte como herramienta para la coordinación de esa explotación. En cuarto lugar, el desarrollo de un nuevo mapa concesional que adapte el sistema de transporte a las nuevas necesidades de los españoles.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a dar la palabra a los grupos parlamentarios enmendantes.

Por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana de Catalunya, tiene la palabra la señora Jordà.

La señora **JORDÀ I ROURA**: Muchas gracias, señor presidente.

Hemos presentado una enmienda de adición a lo que —si me lo permite la compañera diputada— es una auténtica declaración de buenas intenciones —no lo dudo—, a la vez que un brindis al sol. La enmienda habla de dotar económicamente a l'Autoritat Metropolitana de Barcelona para garantizar un servicio de calidad para sus usuarios y volver a alcanzar las cuotas de financiación estatal que había en 2010, año en el gobernaba el Partido Socialista. La justificación no es otra que la importancia estratégica que tienen los consorcios en cuanto a movilidad de personas, ya que, a nuestro entender, es necesario financiar adecuadamente sus necesidades.

Daré solo unas pinceladas para justificar la importancia de estos consorcios, y más en el área metropolitana de Barcelona. El esfuerzo de la ciudadanía de Catalunya en la participación de la financiación del transporte público en el año 2012 era —digo era y sigue siendo— de los más altos de Europa. Toda una declaración ideológica. La Generalitat de Catalunya triplica la aportación del Estado al transporte público metropolitano de Barcelona —otra declaración ideológica—; de hecho, la aportación del Estado se ha reducido en más del 40% en los últimos cuatro años. Es evidente que no estamos hablando de una cuestión baladí; al contrario, afecta a más de 5 millones de habitantes de un total de 164 municipios; es decir, dos terceras partes de la población catalana. Señorías, ¿saben quién paga lo que ustedes dejan de pagar? Muy fácil: la ciudadanía y las administraciones catalanas, una vez más. No se trata, pues, de crisis económica, sino de crisis ideológica. Ustedes hablan de una economía productiva —estamos totalmente de acuerdo—, pero resulta que el Estado español prioriza la inversión en grandes y costosas obras, como los AVE a todas las provincias, mientras se margina la movilidad urbana, la movilidad interurbana y la recuperación de las infraestructuras que, evidentemente, a lo largo de los años sin tener ningún tipo de financiación se han ido degradando.

El derecho a la movilidad —voy acabando— forma parte intrínseca de nuestra sociedad y el transporte público es, sin duda, la herramienta que debe garantizar este derecho, de la misma manera que a nadie le extraña pensar que la escuela pública sirve para garantizar el derecho a la educación. Para nosotros es, en definitiva, un componente igualador para los ciudadanos, independientemente de su lugar de residencia, y un eje vertebrador de la actividad económica, del acceso a la cultura y de las relaciones sociales. No hay duda, pues, de que el transporte público es una pieza fundamental del Estado del bienestar. Por esta razón pensamos que es verdad que la movilidad tiene que ser sostenible, pero, evidentemente, cumpliendo todo aquello que algún día se acordó y se firmó.

El señor **PRESIDENTE**: Para defender la enmienda del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, tiene la palabra el diputado don Javier Sánchez.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 29

18 de octubre de 2016

Pág. 22

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

Señorías, tengo que empezar diciendo que el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos comparte buena parte del diagnóstico y de las propuestas que se recogen en esta proposición no de ley. Los problemas de movilidad que actualmente presentan la mayoría de nuestras ciudades y pueblos son consecuencia, a nuestro juicio, de dos procesos relacionados entre sí y que, además, se retroalimentan. Nos referimos, por una parte, a la proliferación de un modelo de ciudad dispersa, especializada y extensa, donde los lugares de residencia, trabajo y servicios se encuentran alejados y segregados entre sí. Este modelo urbanístico, por otra parte, lleva consigo una creciente demanda de movilidad por parte de la ciudadanía que se ha intentado resolver, fundamentalmente, mediante una serie de políticas de infraestructuras y de transportes orientadas a fomentar y favorecer el uso del vehículo privado. El resultado ha sido un incremento espectacular de las distancias cubiertas cada día por las ciudadanas y los ciudadanos. Solo en los últimos treinta años se ha duplicado esta distancia, lo que ha supuesto, como se ha señalado, un incremento notable de la contaminación atmosférica y acústica, de los gases de efecto invernadero y una alta siniestralidad. Compartimos, por tanto, la necesidad de garantizar el derecho social a la movilidad, pero consideramos que el desarrollo de este derecho implica una perspectiva amplia que no se agota con las modalidades de transporte, sino que hay que repensar el modelo de ciudad imperante. Cualquier actuación sería que pretenda modificar el sistema de transporte en otras ciudades y pueblos no puede hacerse sin contemplar las políticas urbanísticas y los usos y especialización del suelo.

Además del modelo urbanístico, hay que avanzar hacia una reorganización y racionalización del sistema de transporte. En este sentido, nos parece una buena iniciativa la revisión del actual modelo concesional, que estamos de acuerdo en que no siempre prima los intereses de la ciudadanía ni la calidad del servicio. Consideramos, y a tal efecto hemos presentado una enmienda, que esta revisión del mapa concesional debería ir acompañada de una auditoría de los contratos vigentes, de forma que se puedan analizar y, en su caso, corregir las cuantiosas subvenciones que reciben estas concesionarias. Desde nuestro punto de vista, debemos avanzar hacia un sistema de transporte público racional, equilibrado y sostenible que no genere hipotecas futuras para su financiación que puedan suponer un lastre para la financiación de otros servicios públicos. Además, creemos que este sistema debería contar con la participación ciudadana y de los usuarios, que son los que en último término conocen mejor las deficiencias y problemas de nuestra red de transporte. Garantizar el derecho efectivo a la movilidad exige, además, mejorar la cohesión territorial y el acceso universal al transporte público. En este sentido, nos parecen interesantes las propuestas de modernizar el sistema de transporte mediante la aplicación de nuevas tecnologías y de potenciar la figura de los consorcios de transporte. También se podría añadir en este punto, dicho sea como mero apunte, la mejora de los destinos y frecuencias de la red de cercanías, ya que la tendencia de estos años ha sido reducir más y más estos servicios ferroviarios.

En cualquier caso, de poco sirven estas mejoras si no se asegura el acceso al transporte público a la población más golpeada por la crisis. Por eso planteamos introducir una segunda enmienda para que se garantice el derecho a la movilidad mediante una tarificación especial o gratuita para la población en riesgo de exclusión social o para parados de larga duración. En definitiva, se trata de transitar hacia un nuevo modelo de movilidad que ponga en el centro el transporte público; un nuevo modelo que, a la vez que facilita el acceso a los que tienen más dificultades para desplazarse, permita mejorar el ahorro y la eficiencia en toda la red de transportes, contribuyendo de esta manera a la reducción de la contaminación atmosférica y a la lucha contra el cambio climático.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra para defender su enmienda, la diputada doña Ana Zurita.

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

Queremos manifestar que estamos sensiblemente de acuerdo con esta proposición no de ley. De hecho, el Grupo Popular trae también una iniciativa para seguir avanzando en el transporte intermodal, y hemos manifestado a través de las diferentes intervenciones nuestro compromiso con la movilidad sostenible. Y digo seguir avanzando en esta materia porque no partimos de cero. En las enmiendas que hemos presentado hemos perfilado los acuerdos de manera que avancemos en esa continuidad, porque el Partido Popular ya ha hecho políticas sobre movilidad sostenible. Repito que es un tema muy sensible, y los que más lo sentimos somos las personas de mi tierra que vivimos en islas y para los que la movilidad es el mayor calvario que tenemos.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 29

18 de octubre de 2016

Pág. 23

En este país llevamos veinticinco años hablando de movilidad sostenible y se ha trabajado mucho, tanto cuando ha gobernado el Partido Popular como cuando lo ha hecho el Partido Socialista; unos más en proyectos de grandes infraestructuras y otros perfilando más la gestión del sistema. Pero no me refiero solo al Estado, porque hay que tener en cuenta que la movilidad sostenible es tarea de todos; hay que trabajar desde el Estado y hay que hacerlo también a través de las políticas municipales y de las de las comunidades autónomas. Hay que seguir trabajando, sobre todo, en dos cuestiones fundamentales. Primero, la movilidad en sí misma; es decir, que cualquier persona —eso lo hemos dicho todos y lo tenemos interiorizado— pueda desplazarse a su trabajo, a su casa, a sus lugares de ocio, a sus quehaceres diarios de puerta a puerta, con un sistema de transporte público que sea cómodo, eficaz y barato. Para eso tenemos que tener a punto toda la red, las conexiones territoriales, las conexiones primarias, las secundarias, etcétera, y todo ello funcionando perfectamente. Se debe garantizar la intermodalidad para que la gente use el transporte público porque les resulte más fácil que coger el coche. Creo que está claro hasta donde tenemos que llegar. La segunda cuestión importantísima es que este sistema tiene que ser sostenible económica y ambientalmente. Hay que integrar, ya lo he dicho, la gestión de todas las administraciones, pero sin que se note, sin que eso represente una merma de calidad para los usuarios.

En la PNL que presenta el Grupo Socialista se hace hincapié en dos cosas fundamentales que mí me gustan mucho y con las que estamos de acuerdo, aunque siempre con el matiz de que no partimos de cero. Primero, potenciar las nuevas tecnologías de la información y la comunicación aplicadas al transporte; segundo, que es absolutamente imprescindible el acuerdo entre el Estado, las comunidades autónomas y la Administración local a través de los consorcios de transporte.

Ya he dicho que estamos de acuerdo con la proposición no de ley, pero me gustaría puntualizar algunas cosas, sobre todo para hacer hincapié en que no se ha partido de cero. Creo que la garantía del derecho social a la movilidad ya es un hecho en la propia Ley de ordenación de los transportes terrestres, que en su artículo 4 contempla que los poderes públicos promoverán la adecuada satisfacción de las necesidades del transporte de los ciudadanos en el conjunto del territorio español en condiciones idóneas de seguridad, con atención especial a las categorías sociales desfavorecidas y a las personas con capacidad reducida, así como a las zonas y núcleos de población alejados o de difícil acceso. Precisamente en cumplimiento de este mandato, que se ha adoptado ya por el ministerio, el Gobierno del Partido Popular ha garantizado el derecho a la movilidad de los ciudadanos, y buen ejemplo de ello es la declaración de 2013 de los servicios ferroviarios como obligación de servicio público.

En el segundo punto creemos que se debe hacer referencia a potenciar y establecer una política continuista de la que ya se ha puesto en marcha con la implementación de las nuevas tecnologías aplicadas a la logística y al transporte, sobre todo al desarrollo de las *smart cities*. A través del Ministerio de Industria, Energía y Turismo se han puesto en marcha muchos proyectos y programas de diferente envergadura, potenciando la economía digital y las acciones vinculadas al sector de la movilidad a través de sus programas de impulso tecnológico y de grandes proyectos cofinanciados por el Feder. No se trata solo de que las administraciones utilicen las TIC, sino de que los usuarios se acostumbren a usarlas como forma de incentivar esos comportamientos ciudadanos a favor de la movilidad sostenible.

Los consorcios de transporte ya existen. Hay muchos que operan en todas las áreas metropolitanas de la geografía nacional, pero unos funcionan y otros no. Pretendemos que se siga potenciando la figura del consorcio y creemos que el compromiso debe ser mejorarlo. Ya tenemos los consorcios, pero ahora tenemos que marcarnos el objetivo de conseguir una base tecnológica que facilite la información a los usuarios sobre transbordos y el uso de diferentes modos de transporte, así como de tener unos transportes limpios, que utilicen biocombustibles no contaminantes. También es fundamental en los consorcios implantar un sistema tarifario que repercuta en ventajas económicas para los usuarios. Sabiendo que ya existe el consorcio, hay que seguir potenciándolo y avanzando en estas características que he mencionado.

En relación con el cuarto punto, no podemos dejar de estar de acuerdo, pero queremos decir que ya se inició el proceso de renovación de los contratos con el Plan de renovación de concesiones que está haciendo una profunda revisión, fusionando e integrando las concesiones que circulan en paralelo, previa solicitud de las comunidades autónomas. También se está trabajando en esta cuestión, pero estamos dispuestos a seguir mejorándola y perfilándola. Continuaremos trabajando en estos cuatro puntos en los que se basa la proposición no de ley del Grupo Socialista.

El señor **PRESIDENTE**: Finalmente, para defender la enmienda del Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra el señor Salvador.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 29

18 de octubre de 2016

Pág. 24

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

Para nuestro grupo, como creo que para todos los grupos de la Cámara, la movilidad es algo absolutamente fundamental en las ciudades y, sobre todo, en las áreas metropolitanas, donde se tiene que dar respuesta a unos problemas cada vez más acuciantes, tanto sobre el uso de vehículos como del transporte público, de las zonas verdes o de la comunicación entre municipios; por tanto, es algo que nos afecta a todos. Hemos visto la propuesta que ha hecho el Grupo Socialista y nos parece correcta y adecuada; de hecho, nosotros hemos propuesto en otra PNL que hemos debatido en esta Comisión elaborar una ley de movilidad sostenible, de acuerdo con la protección del territorio, el urbanismo sostenible, la vinculación del urbanismo a la movilidad y la financiación del transporte público.

Presentamos una enmienda a los planteamientos del Grupo Socialista, que a nivel general nos parecen adecuado, como es el tema del derecho social a la movilidad en el ámbito urbano e interurbano, la aplicación de las TIC para mejorar la movilidad en el transporte público o la creación de los consorcios de transporte. Lo novedoso era el mapa concesional que adaptara el sistema de transporte a las nuevas necesidades, tanto en el ámbito rural como en el urbano, y que priorizara las necesidades de transporte de interés general y el desarrollo de sus prestaciones garantizando su solvencia. Nosotros hemos añadido: que profundice la intermodalidad entre medios de transporte previendo el desarrollo de nuevas instalaciones y la reordenación de las existentes. Queremos decir que entendíamos que lo único que faltaba en la propuesta del Grupo Socialista era incluir la intermodalidad, que se hace necesaria sobre todo en entornos de áreas metropolitanas, donde a la hora de acceder a las ciudades hacen falta esos intercambiadores de transporte, esas áreas definidas donde se puedan dejar vehículos y engancharse al transporte público. Es absolutamente necesario definir esto. De hecho, en la provincia de Granada, por la que soy diputado —una de las ciudades de España que tiene mayor problema de movilidad, también en el conjunto del área metropolitana—, se creó un observatorio municipal para la movilidad, en el que se celebraron más de ochenta comparecencias de todos los agentes afectados por este tema, desde peatones, hasta conductores, usuarios de tren, autobús, taxi, empresarios, etcétera. Hicimos que entre el consorcio de transportes y los responsables del metro, de los autobuses públicos y de las instituciones hubiera reuniones permanentes para tomar decisiones en el día a día y así poder agilizar los problemas de movilidad en algo tan vivo como es lo que en este momento afecta a esta política.

Por eso, votaremos a favor en caso de que se acepte nuestra enmienda, que mantiene todo lo que ha planteado el Grupo Socialista, incorporando la intermodalidad.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Socialista, para aceptar o rechazar las enmiendas, tiene la palabra la señora Ferrer.

La señora **FERRER TESORO**: No vamos a aceptar la enmienda de Esquerra Republicana por referirse únicamente a Cataluña, ya que nosotros entendemos que esta es una proposición no de ley que incluye a todos los consorcios metropolitanos y no solamente, repito, al de Barcelona.

En segundo lugar, de la enmienda de Podemos vamos a aceptar el punto 5 y hemos hablado de modificar un poco el contenido del punto 6, pero también se añadiría. El punto 5 se quedaría tal como está y el punto 6 tendría una redacción que diría algo así como: Establecer unas tarifas especiales para las personas en riesgo de exclusión social, sin hacer distinción con el riesgo de pobreza. En el caso de la enmienda del Grupo Popular, hemos hablado de que se mantengan el segundo y el tercer punto de la enmienda, es decir, continuar con la aplicación de las nuevas tecnologías y continuar potenciando, porque en ningún momento hemos dicho que haya que crearlos, consorcios de transporte —en eso estamos de acuerdo—; por tanto, incluiríamos el segundo y el tercer punto en nuestra proposición no de ley. Y aceptamos la última, la de Ciudadanos.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

— **SOBRE LA RETIRADA DEL RECURSO DE INCONSTITUCIONALIDAD INTERPUESTO CONTRA DETERMINADOS PRECEPTOS DE LA LEY 24/2015, DE 29 DE JULIO, DE MEDIDAS URGENTES PARA AFRONTAR LA EMERGENCIA EN EL ÁMBITO DE LA VIVIENDA Y LA POBREZA ENERGÉTICA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA. (Número de expediente 161/000385).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente proposición no de ley del orden del día, la sexta, sobre la retirada del recurso de inconstitucionalidad interpuesto contra determinados preceptos de la

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 29

18 de octubre de 2016

Pág. 25

Ley 24/2015, de 29 de julio, de medidas urgentes para afrontar la emergencia en el ámbito de la vivienda y la pobreza energética. Es una iniciativa del Grupo Parlamentario Confederado de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, que va a defender la diputada doña Lucía Martín.

La señora **MARTÍN GONZÁLEZ**: Gracias. Buenos días a todos.

Hace unos meses el Tribunal Constitucional suspendió parte de la Ley 24/2015, de medidas urgentes para afrontar la emergencia en el ámbito de la vivienda y la pobreza energética, admitiendo un recurso de inconstitucionalidad que presentó el Gobierno en funciones del Partido Popular. Hablamos de una ley que surgió de una ILP, esto es, que nació gracias a un amplio apoyo popular, y que después se aprobó por mayoría en el Parlament de Catalunya. Esta suspensión la ha llevado a cabo el mismo Gobierno que no se somete al control de esta Cámara porque, a su parecer, no está tomando ninguna decisión de calado. Por lo visto, eliminar de facto el derecho a la vivienda que aparece contemplado en el artículo 47 de la Constitución para hacer el enésimo favor a la banca no es, a su juicio, una decisión de calado. Porque el Gobierno ha suspendido, qué casualidad, todo aquello que en esta ley suponía una exigencia de responsabilidades para las entidades financieras. Ya no podemos impedir que los bancos ejecuten un desahucio sin antes ofrecer un alquiler social, no podemos obligar a esos grandes propietarios a ceder a los ayuntamientos aquellos pisos que lleven vacíos más de dos años para ponerlos en alquiler y no tenemos un mecanismo de segunda oportunidad para que aquellas personas que no pueden hacer frente a los pagos de la hipoteca de su vivienda habitual liquiden sus deudas. Señores y señoras del PP, esta ley no solo servía para mejorar de forma efectiva la vida de muchas personas, sino que también protegía derechos, repartiendo responsabilidades entre la administración pero también la banca.

¿Por qué motivos ha suspendido el Partido Popular la Ley 24/2015?, pues no se trata de un problema de competencias ni tampoco de la consabida aversión del Partido Popular a cuanto ley surja del Parlament de Catalunya, como algunos han tenido la tentación de argumentar, y es que el PP ha suspendido también en estos años leyes muy parecidas en Andalucía, Navarra, Canarias, Euskadi o hace tan solo unos días en Aragón. Los motivos reales que explican esta suspensión los encontramos en el mismo auto del Tribunal Constitucional, que, de hecho, reproduce los siguientes argumentos de la Abogacía del Estado y del Gobierno mismo: primero, el Gobierno ha tomado ya medidas suficientes para afrontar el problema; segundo, esta ley perjudica los intereses de los bancos, incluida la Sareb, y eso es peligroso para la estabilidad del país. Me gustaría ver a un solo miembro del Gobierno de Rajoy yendo a una asamblea de la PAH para decirle a la cara a todas esas personas que llevan años luchando, más que nadie, para garantizar el derecho a la vivienda en este país que esta ley se ha suspendido por su bien y para que tengan una vida más estable. A ver quién tiene el valor de hacerlo sin que se le caiga la cara de vergüenza.

Pero hablemos un momento de esas medidas que dice el Gobierno que ya son suficientes. Aquí van dos ejemplos que ilustran su alcance: uno, el código de buenas prácticas, anunciado a bombo y platillo por De Guindos en 2012, que es voluntario para las entidades financieras, un código que se suponía que tenía que servir para dar soluciones a la gente que no podía pagar su hipoteca y cuya aplicación depende de lo que cada banco decida para cada caso. Pues bien, datos oficiales del primer semestre de 2016: de las 9.000 solicitudes que se han aceptado, ¿saben cuántas daciones en pago han decidido conceder los bancos? Yo se lo digo: solo un 4% de las solicitudes. Y el 95% restante ha tenido que firmar una refinanciación, lo que supone incrementar los años de hipoteca o aumentar la deuda. Esto es lo que pasa cuando deciden los bancos: que familias empobrecidas se acaban endeudando todavía más. Segundo ejemplo, el Fondo Social de Viviendas, sobre el que también deciden los bancos, porque son ellos los que deciden qué pisos vacíos se ponen en alquiler, y las condiciones son tan restrictivas que mucha gente no tiene acceso al mismo. Así, la banca puede continuar vendiendo los pisos que le interesa a fondos buitres y otros inversores. Pues bien, se han formalizado solo 9.000 alquileres en cuatro años a través de ese fondo. ¿Saben cuántos desahucios se han producido solo en 2015? 65.000. ¿Saben cuántos pisos vacíos tiene la Sareb? Según el Gobierno, en 2014 tenía 50.000. Después de escuchar estas cifras, ¿les parece normal y creíble, señores y señoras del PP, decir que el Gobierno del Estado conceda 9.000 alquileres en cuatro años es dar una respuesta adecuada al problema? Queda claro que no lo es.

Aquí lo que pasa es algo muy evidente, lo que pasa es que las leyes que ha aprobado el Gobierno del PP en materia de vivienda están hechas a medida de la banca, y eso es lo que ha pasado con la Ley 24/2015. El Tribunal Constitucional ha acabado suspendiendo los artículos que a juicio del PP podían perjudicar los intereses de la banca. Esta es la cruda realidad y tiene que saberlo cuanto más gente mejor. Por tanto, con esta proposición no de ley exigimos que el próximo Gobierno, que es el único que va a tener

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 29

18 de octubre de 2016

Pág. 26

capacidad para ello, desista y retire el recurso que se ha presentado ante el Tribunal Constitucional y que ha dado lugar a la suspensión parcial de esta ley; y no solo eso, sino que se comprometa a legislar en la medida de sus competencias para que los derechos que garantizaba esta ley se extiendan al resto del Estado. Y queremos recordar hoy que todos los grupos parlamentarios, a excepción del Grupo Popular, se comprometieron por escrito con las entidades impulsoras de la ILP que dio lugar a esta ley a retirar el recurso en el caso de formar parte del nuevo Gobierno. Así que aquellos partidos que están pensando en facilitar la formación de un Gobierno del Partido Popular harían bien en tener presente este compromiso con la ciudadanía. Retirar o no este recurso y los que están interpuestos contra el resto de leyes que van en esta misma línea no debería ser motivo de lucha entre partidos, porque retirar este recurso supone mejorar de forma directa la vida de muchas personas. Resulta indignante y lamentable que el PP siga dando la espalda a tanta gente y que trabaje tan eficazmente en favor de la banca.

Así que nosotros, siguiendo el ejemplo de la ciudadanía organizada que lucha por el derecho a la vivienda desde las calles, nos vamos a dejar la piel también aquí dentro para acabar con el Gobierno del Partido Popular, un Gobierno que, lejos de ofrecer estabilidad y seguridad, lo que ofrece es precariedad y pobreza y que, sin lugar a duda, supone una amenaza para los derechos de la mayoría de la ciudadanía. **(Aplausos).**

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, doña Lucía Martín.

Es el turno de los grupos que han presentado enmienda. En primer lugar, del Grupo Parlamentario Socialista, doy la palabra a la diputada doña María del Mar Rominguera.

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

Ciertamente, compartimos la necesidad de afrontar desde este Parlamento el grave problema de los desahucios y de la pobreza energética. Así lo refleja nuestro programa electoral y así se está demostrando en aquellas comunidades autónomas donde gobernamos, pero con medidas concretas y factibles, porque, señora Martín, si me lo permite —y con todo el respeto se lo digo—, no podemos decir a la ciudadanía solamente lo que quieren escuchar, sino que hay que ofrecer soluciones posibles, en las comunidades autónomas y en todo el territorio nacional, porque, lamentablemente, el problema habitacional y de pobreza energética no solo afecta a Cataluña. Por eso el Partido Socialista ha venido proponiendo diversas medidas, plasmadas en iniciativas parlamentarias. A modo de ejemplo, en la Legislatura X propusimos medidas para la lucha contra el desahucio hídrico, una proposición no de ley para regular con carácter de urgencia la pobreza energética y aprobar una estrategia para la erradicación de la misma, así como una proposición de ley de medidas contra el desahucio, el sobreendeudamiento y la insolvencia, entre otras. Además, con el último Gobierno socialista se adoptaron medidas como el aumento del umbral mínimo de inembargabilidad por hipoteca de vivienda desde el 110% del salario mínimo interprofesional al 150%, más un 30% adicional por cada miembro de la familia que dependiese económicamente del deudor de la hipoteca. También, en 2009 entró en vigor una nueva ley para aumentar las garantías de los consumidores cuando pidieran préstamos hipotecarios y créditos al consumo o de reagrupación de deudas. Además y ya que ustedes de modo recurrente hacen alusión a ello, también quiero recordar que nuestro grupo firmó en la pasada legislatura junto a otros grupos políticos el acuerdo que nos presentaba la PAH de Cataluña para hacer frente a este problema, compartiendo, por supuesto, la necesidad de dar respuesta efectiva con nuevas herramientas legislativas a este problema.

Ahora bien, hay que ser serios, nada de demagogia, nada —repito— de decir a la ciudadanía lo que quieren escuchar, porque saben que, lamentablemente, esas herramientas no van a poder menoscabar el derecho de legitimación activa. Lo saben, pero vuelven a traer el argumento de la firma de un documento con víctimas de los desahucios para cuestionar el grado de compromiso que con un problema tan grave tenemos los distintos grupos. Yo incidiré en que para el nuestro todas las medidas que se adopten para frenar esta tragedia de los desahucios y de la pobreza energética serán pocas. Y le diré que no compartimos, que reprobamos cualquier actuación que dificulte poner fin a todo esto y que por ello en ese documento privado con la PAH de Cataluña nos comprometíamos a no interponer ese recurso de inconstitucionalidad contra la Ley 24/2015 y a defenderla públicamente. Por ello lamentamos el recurso, ya que suspende entre tanto la aplicación de la ley, una ley que ha frenado numerosos desalojos, ha impulsado los alquileres sociales y ha impedido que más de 32.000 hogares hayan registrado cortes de electricidad, gas o agua. Y no tengan dudas de que si gobernásemos lo retiraríamos, pero, insisto, señorías, hay que buscar soluciones factibles y amparados por la ley, sin entrar en contradicciones ni confundir a la ciudadanía. Y digo esto porque la iniciativa que trae Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea entra en una

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 29

18 de octubre de 2016

Pág. 27

flagrante contradicción, porque en su punto primero insta al Gobierno a desistir del recurso de inconstitucionalidad y en el segundo insta al Gobierno al desarrollo de una ley autonómica, de modo que este segundo punto supone un reconocimiento explícito de la competencia del Estado para la regulación y desarrollo de las materias contenidas en la ley catalana. En segundo lugar, la responsabilidad de la suspensión de las medidas legislativas aprobadas en Cataluña para frenar el drama de los desahucios es una responsabilidad compartida entre el Gobierno de la Generalitat y el Gobierno de Rajoy, ya que ambos Gobiernos debieron sentarse a negociar las posibles modificaciones en el texto legal que evitasen la sustanciación del recurso ante el Tribunal Constitucional. Esta negociación se debió realizar en el seno de la comisión bilateral de cooperación entre la Administración del Estado y la de la Comunidad Autónoma de Cataluña, donde debió acordarse ante un tema tan sensible las modificaciones en el texto normativo que permitiesen resolver todas estas discrepancias.

Por eso, no podemos compartir íntegramente el contenido de esta proposición no de ley, y por eso hemos presentado una enmienda de modificación, con la que pretendemos incidir en que este problema no solo afecta a Cataluña, sino a todo el territorio español. De ahí el sentido de nuestra enmienda, que esperamos que acepten, porque, en caso contrario, nos veremos obligados a abstenernos.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Para la defensa de la enmienda de Grupo Parlamentario Ciudadanos, le doy la palabra al diputado don Fernando Navarro.

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

Señorías, en julio de 2015 el Parlamento de Cataluña aprobó la Ley 24/2015, de medidas urgentes para afrontar la emergencia en el ámbito de la vivienda y la pobreza energética. La Abogacía del Estado, entendiendo que se estaban invadiendo competencias, emitió un dictamen; fue remitido al Consejo de Ministros, que, a su vez, lo elevó al Gobierno, el cual interpuso el recurso de inconstitucionalidad sobre el que hoy estamos hablando. Hasta aquí los hechos. Y son dos: una situación grave, que tenemos que atender con urgencia, y un cauce, que es el que determina nuestro ordenamiento jurídico, que es por el que deben transitar todas las iniciativas que los partidos formulemos para atender esa urgencia. Lo que ocurre es que a continuación el Grupo Podemos hace un juicio de intenciones tanto en su iniciativa como a lo largo de toda la intervención su portavoz. Hemos oído hablar de proteger a la banca, de insensibilidad, de que no es la primera vez que el PP... Cuando entramos en el juicio de intenciones, las cosas se vuelven más difusas.

Señorías, en la última Comisión de Industria y Energía que hemos tenido el Grupo Parlamentario Ciudadanos presentó una iniciativa contra la pobreza energética que, entre otras cosas, pedía instar al Gobierno a que incorpore la lucha contra la pobreza energética como prioridad a la política energética con la finalidad de prevenir el riesgo de exclusión social causado por la falta de acceso a este tipo de servicios esenciales y los perjuicios para la salud derivados de una calefacción y refrigeración deficientes, que se establezcan una serie de obligaciones para las empresas suministradoras de energía, entre ellas, la obligación de realizar un preaviso, que se regule un nuevo sistema de acceso mínimo garantizado a los suministros básicos de electricidad, gas natural y gas butano para todos aquellos hogares con poder adquisitivo reducido, que se realicen, en suma, las modificaciones legales oportunas para que puedan acceder al bono social eléctrico todos aquellos consumidores y familias en situación de vulnerabilidad. Pero sobre esta propuesta, que fue aprobada por los presentes, el Grupo Podemos se abstuvo, como también se abstuvo el Grupo Esquerra.

Nosotros no queremos hacer juicios de intenciones sobre el PP, sobre si favorece o no a la banca, si tiene o no tiene insensibilidad. No queremos hacer juicios de intenciones sobre Podemos, si pretende usar la evidente urgencia que constituye el objeto de esta iniciativa como ariete contra el ordenamiento jurídico, porque, señorías, recuerden que nosotros somos de los pocos felices habitantes de este planeta que vivimos en un Estado de derecho, y, de todas las iniciativas que, al final, por muy buenas intenciones que haya, por motivos de urgencia, por lo que sea, tienden a debilitar esto, los efectos son muy muy desaconsejables. Por tanto, no hagamos juicios de intención y, por favor, no hagan tampoco a continuación juicios de intención sobre Ciudadanos. Como se ha podido ver en la proposición de ley que presentamos en la pasada sesión de la Comisión de Industria, es un tema que a nosotros nos preocupa, y nos preocupa

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 29

18 de octubre de 2016

Pág. 28

mucho, si bien no podemos apoyar la iniciativa que hoy se presenta en estas condiciones por las razones que hemos expuesto, porque, si bien entendemos la urgencia de los motivos, no podemos ni soñar con vulnerar el Estado de derecho por una precipitación inadecuada.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

Es el turno ahora de los grupos que han pedido posicionarse al respecto.

En primer lugar, del Grupo Parlamentario Mixto, doy la palabra al diputado don Ferran Bel.

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

Vamos a dar apoyo a esta iniciativa. Lo que ocurre es que vamos a tener que matizar algunas de las intervenciones que se han ido haciendo en esta Comisión y poner de relieve también el doble discurso de algunas formaciones políticas que votan una cosa en el Parlamento de Cataluña y otra cosa muy diferente en el Parlamento español.

Esta es una iniciativa legislativa popular y eso se debe tener en cuenta. Evidentemente, con respecto a cuando escucho a la portavoz del Grupo Socialista que reparte culpas por igual al Gobierno de la Generalitat y al Gobierno del Partido Popular porque no se han reunido en la comisión mixta y no han negociado el contenido de la ley, se puede explicar desde la ignorancia de la iniciativa legislativa, se puede explicar por la animadversión en relación con el Gobierno de la Generalitat y se puede explicar por muchas más circunstancias, pero es absolutamente incomprensible. ¿Qué deben pensar los diputados del Partido Socialista de Cataluña, que se reúne con la plataforma de Afectados por la hipoteca, les promete el oro y el moro en Cataluña, les dice que todo va perfecto, vota la ley íntegramente a favor, y ahora, cuando se plantea una situación como la que estamos presentando en esta Comisión, busca excusas —lo que en Cataluña llamaríamos excusas de mal pagador— para no apoyar lo que apoya en Cataluña? Ya estamos acostumbrados a este doble discurso, en Cataluña con una situación y en Madrid con otra. Y la realidad —me parece que lo ha recordado la proponente— es que esta ley es aprobada prácticamente por unanimidad, sin ningún voto en contra en el Parlamento de Cataluña, y con la abstención en muy pocos artículos del Partido Popular y Ciudadanos. Por tanto, es incomprensible que se busquen ahora estratagemas para no evitar algo que debería evitarse y poner de relieve la mala praxis del Gobierno del Partido Popular de llevar prácticamente todas las iniciativas del Parlament de Cataluña al Tribunal Constitucional. No hay iniciativa que se apruebe en el Parlament de Cataluña que no termine en el Tribunal Constitucional. No digo que no haya razones añadidas en este tema, como decía la proponente, pero la realidad es que la cuestión competencial a lo largo de los últimos años ha generado por parte del Gobierno del Partido Popular un constante belicismo con relación a la actividad legislativa del Parlament de Cataluña. Que a esto se añada el Grupo Ciudadanos lo entendemos, porque va absolutamente en la misma línea. Que el Partido Socialista empiece a virar por lo que le viene por delante a lo largo de los próximos meses es más difícil de explicar, al menos en Cataluña. Supongo que de eso se deberán encargar los diputados del Partido Socialista de Cataluña, que habrán pedido ya una reunión urgente con la plataforma de Afectados por la hipoteca para explicarles su cambio.

En todo caso, más allá de que seguro de que, como todas las iniciativas, podría ser mejorable, vamos a apoyar esta medida. Como ustedes saben, también desde el Govern de la Generalitat se está trabajando por buscar soluciones alternativas si se continúa manteniendo esta situación. Esperemos que los diferentes grupos sean más comprensivos que en esta ocasión.

Muchísimas gracias.

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

Es el turno para posicionarse Esquerra Republicana. Tiene la palabra doña Teresa Jordà.

La señora **JORDÀ I ROURA**: Muchas gracias, señor presidente.

Poco que añadir después de escuchar a la proponente, que creo que lo ha definido de manera magistral, a pesar de que todo lo que ha dicho ojalá que nunca se hubiese tenido que decir o que escuchar.

La suspensión por parte del Tribunal Constitucional de algunos de los artículos de la Ley 24/2015, para afrontar la emergencia en el ámbito de la vivienda y la pobreza energética, aprobada por unanimidad —creo que es bueno acentuar esto— en el Parlament de Cataluña, fue una muy mala noticia, si bien, como nos comentaba el señor Ferran Bel, ya estamos acostumbrados en Cataluña a esto. Como digo, fue una noticia desastrosa, fue una vergüenza, básicamente por lo que estamos señalando; y no solo fue sino que es, sigue siendo una vergüenza, porque sigue estando suspendida; y, si hoy no empezamos a

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 29

18 de octubre de 2016

Pág. 29

enmendar de lo que estamos hablando, seguirá siendo una vergüenza, una vergüenza nacional, en mayúsculas. No es solo una cuestión competencial, aunque también es verdad que lo es. Nosotros pensamos que es una cuestión enmarcada en un debate muchísimo más amplio. Estamos hablando de garantizar los derechos sociales, y, entre ellos, el derecho a la vivienda, una de las cosas de las que su sacra macra-Constitución habla; estamos hablando de esto, justamente de esto.

No voy a añadir mucho más de lo que ha dicho mi compañera, porque creo que es más que suficiente, y muchos hoy tendrían que irse de esta sala con la cabeza agachadita. Solamente quiero leerles lo que dice la ley que se aprobó en Cataluña en su preámbulo. Dice que Cataluña es, entre las comunidades autónomas del Estado español, una de las más afectadas por la crisis económica. Según el Institut d'Estadística de Catalunya, más de 200.000 hogares están formados por gente que no trabaja, de los cuales en 95.000 no se percibe ningún ingreso, y el empeoramiento de esta situación de emergencia social y la escasez de las ayudas que reciben las personas afectadas contrastan con los ingentes beneficios obtenidos por las entidades financieras y las empresas de suministros. De hecho, las cinco entidades financieras más grandes del Estado español cerraron en 2003 con un beneficio de 7.674 millones de euros —todo esto figura en el preámbulo—. Cabe recordar igualmente que desde el inicio de la crisis las administraciones públicas han transferido cerca de 165.000 millones de euros a las entidades financieras. Este diagnóstico se puede extender también a las empresas de suministro energético. Durante los tres primeros trimestres del año 2013 el oligopolio eléctrico que opera en el Estado español obtuvo un beneficio de 7.638 millones de euros, el doble que las eléctricas europeas. La principal empresa distribuidora de luz en Cataluña declaró un beneficio de 1.879 millones de euros. Y sigue un largo etcétera, pero creo que con esto es suficiente. Es igual lo que opina cualquiera de los grupos que hoy estamos aquí. Es decir, sobre cualquiera de las personas afectadas y para la que esta ley podía haber funcionado porque está pasando una situación realmente escandalosa, todos se pondrían las manos en la cabeza. Da igual lo que uno ha votado aquí y lo que ha votado allí, da igual si es más competencial o menos, a la gente le da igual que se hable de su gran Constitución; el hecho es que esto va más allá, porque, como digo, es una cuestión que garantiza los derechos sociales y garantiza el derecho a la vivienda.

Por tanto, exigimos la retirada de este recurso de inconstitucionalidad interpuesto contra unos determinados preceptos de esta ley, mientras que las grandes financieras no estén reguladas fiscalmente, de manera que se puedan seguir produciendo estos desajustes económicos que provocan una grave situación, que vive la población catalana y, evidentemente, también la población española —pero el caso que nos ocupa es en Cataluña—, porque así seguirán creciendo las grandes fortunas y seguirá incrementándose el número de familias empobrecidas, etcétera. Y es evidente que no nos dejan ya otra frase final que decir que solo con la independencia cambiaremos esta injusta situación, porque es evidente que con la dependencia actual vamos cada día de mal en peor.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, doña Teresa Jordà.

Finalmente, para posicionar al Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el diputado don Joaquín Albaladejo.

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

Señoras y señores diputados, la defensa de la legalidad constitucional no está nunca en funciones y el Gobierno no suspende leyes. Dicho esto, porque creo que es importante que centremos el debate, que, al menos, es el contenido de la PNL que ofrece el grupo proponente, hay que manifestar claramente que el recurso de inconstitucionalidad es un proceso constitucional establecido para que el Tribunal Constitucional pueda garantizar la supremacía de la Constitución y enjuiciar la conformidad o disconformidad con ella de las leyes. Señorías, los derechos sociales deben asegurarse, sin duda, pero con medidas adecuadas y con alternativas proporcionadas de actuación que no incurran en extralimitaciones competenciales. Deben respetar el marco de competencias establecido por la Constitución y no invadir o poner en riesgo los ámbitos competenciales ajenos. Merece la pena recordar aquí y ahora que no partimos de cero. Las principales normas legales aprobada para proteger a los deudores hipotecarios por el Gobierno de Mariano Rajoy se centran en el Real Decreto-ley 6/2012, de protección de deudores hipotecarios sin recursos, donde, efectivamente, además de contener la reestructuración de la deuda, la quita y, finalmente, la dación en pago como medio liberatorio, también da lugar a continuación a la generación de dos leyes y un real decreto-ley, como la Ley 1/2013, de 14 de mayo, de medidas para reforzar la protección a los deudores hipotecarios, reestructuración de deuda y alquiler social, y el Real

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 29

18 de octubre de 2016

Pág. 30

Decreto-ley 1/2015, de mecanismos de segunda oportunidad. Esta norma establece además segunda oportunidad en el ámbito concursal para deudores de buena fe con cargas, que incluye por primera vez a las personas físicas y se refuerza la figura del mediador. Todo eso se ha hecho y, además, hay que reconocer, como aquí también se ha manifestado, que Gobiernos anteriores también iniciaron y desarrollaron actuaciones en este ámbito competencial.

De acuerdo con los datos publicados por el Ministerio de Economía y Competitividad, las medidas aprobadas o impulsadas por el Gobierno del Partido Popular han beneficiado a más de 70.000 familias. Da la sensación de que no se ha hecho nada, pero para mí 70.000 familias no es una mueca, son 70.000 familias, y hay que reconocer que ese trabajo se ha hecho en beneficio de esas personas en este país. La aplicación del código de buenas prácticas ha beneficiado a más de 40.000 familias, el Fondo Social de Viviendas a miles de personas que se han beneficiado con un contrato de alquiler a un precio reducido, y, finalmente, se han suspendido hasta septiembre de 2016 un total de 22.850 lanzamientos. ¿Es acaso un capricho del Gobierno del Reino de España interponer ante el Tribunal Constitucional recurso a la Ley 24/2015? Evidentemente, no. Las razones por las que se ha recurrido esta ley tienen que ver con el necesario respeto de la Constitución y del reparto de competencias en ella contenido. Se ha considerado que la ley catalana vulneraba las competencias del Estado para regular las condiciones básicas que garanticen la igualdad de todos los españoles en el ejercicio de sus derechos constitucionales y sobre legislación civil y procesal. Es indudable la necesidad de proteger a los colectivos vulnerables, no lo puede dudar nadie, pero ello debe hacerse dentro del orden constitucional de distribución de competencias, y nunca al margen del mismo.

Las competencias exclusivas del Estado consideradas vulneradas en el cuerpo del texto legal serían: artículo 149.1.13, establecer las bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica; artículo 149.1.6 y 1.8, dictar la legislación procesal y civil; regular las condiciones básicas que garanticen la igualdad de los españoles en el ejercicio de su derecho y deber constitucional, artículo 149.1.1, así como el 149.1.18 y 149.1.11. También desde el Gobierno del Reino de España con el mencionado recurso se pretende que se respeten los principios constitucionales de seguridad jurídica e interdicción de la arbitrariedad del artículo 9.3 de la Constitución, de igualdad y no discriminación del artículo 14, y el contenido esencial del derecho de propiedad del artículo 33. Los derechos sociales, señorías, deben garantizarse en nuestro país de acuerdo con la Constitución, pero nunca en contra de ella. Así ocurre en el derecho comparado de todo nuestro entorno geográfico y, por supuesto, en la Unión Europea. Y quien en contra de la sensatez, como sucede en este caso, no actúa conforme a esa garantía de legalidad, debe tener muy claro que conducirá sin remisión a nuestra sociedad hacia la arbitrariedad o injusticia, la sinrazón y el despotismo. Desde el Grupo Parlamentario Popular, sin ningún tipo de lugar a dudas, derechos sociales sí, garantías constitucionales también. Por eso no podemos apoyar la PNL del Grupo Parlamentario Confederado Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, don Joaquín Albaladejo.

Tiene la palabra doña Lucía Martín para posicionarse sobre las enmiendas.

La señora **MARTÍN GONZÁLEZ**: ¿No puedo decir nada sobre lo que acaba de decir?

El señor **PRESIDENTE**: No, señoría.

La señora **MARTÍN GONZÁLEZ**: Vale, es que me cuesta mucho no hacerlo. Respecto a las enmiendas, el portavoz de Ciudadanos nos ha comentado repetidamente que hacemos juicios de intenciones. Yo le preguntaría si ha leído el auto del Tribunal Constitucional, son veinte páginas y apenas en una frase hace una vaga referencia a las competencias. Todo el argumentario sobre la necesaria protección de la banca para la estabilidad del país está en el auto del Tribunal Constitucional. Harían bien en leerlo y dejar de acusarnos de hacer juicios de intenciones, cuando lo que hemos hecho es rebatir argumentos contenidos por escrito en el auto. Al Grupo Parlamentario Socialista le diré algo muy sencillo: o votan a favor de esta proposición o no votan a favor de ella. Hay un compromiso escrito que también tiene Ciudadanos —pero ya me imagino que les da igual saltárselo— con la plataforma de Afectados por la hipoteca, la Alianza contra la pobreza energética y el Observatorio DESC, en el que se dice que exigirán al Gobierno que se forme que retire el recurso. No lo van a hacer, pues asuman las consecuencias de no votar a favor de esta proposición. Por tanto, no aceptamos ninguna de las enmiendas.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 29

18 de octubre de 2016

Pág. 31

### — SOBRE EL DESARROLLO DE LA REGULACIÓN DE LAS ACTIVIDADES EN LAS QUE INTERVIENEN AERONAVES TRIPULADAS POR CONTROL REMOTO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000525).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente proposición no de ley que figura en el orden del día con el número siete, sobre el desarrollo de la regulación de las actividades en las que intervienen aeronaves tripuladas por control remoto. Es una iniciativa del Grupo Parlamentario Popular que va a defender el diputado don Pedro Acedo. Tiene la palabra.

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

Buenas tardes ya, señorías. Hablamos de la Ley 18/2014, de 15 de octubre, que permitió establecer una primera regulación para la realización de actividades con aeronaves tripuladas por control remoto, conocidas popularmente como drones. Esta ley tuvo como objetivo principal evitar accidentes y usos fraudulentos de drones en España, puesto que hasta entonces su uso estaba prácticamente en un limbo legal. Dicha ley sustituyó de alguna manera la antiquísima Ley sobre Navegación Aérea de 1960 y la Ley 21/2003 de Seguridad Aérea. Este novedoso marco normativo ha facilitado el crecimiento de un nuevo sector económico que apunta a un importante desarrollo en los próximos años, ya que permite la realización de numerosas actividades aéreas de manera mucho más eficiente y respetuosa con el medio ambiente al reducir los costes de operación y de emisiones contaminantes a la atmósfera. Según los propios datos de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, dependiente del Ministerio de Fomento, ya se han registrado más de mil operadores de drones dedicados a las más variadas actividades, desde las destinadas a la filmación o al levantamiento topográfico hasta las dedicadas a la búsqueda y el salvamento, sin olvidar otras muchas como las de tratamiento fitosanitario, calibración de equipos, exploración meteorológica, marítima, geológica, petrolífera o arqueológica, o las de enlace y repetición de señales de radio y televisión. Sin duda, la actual ley fue y es una excelente iniciativa normativa, aprobada con carácter temporal, y cuyo fin respondía a la necesidad de facilitar las oportunidades del sector conforme al estado de la técnica y la seguridad aérea. Confirmada esa creciente trayectoria de actividad, ahora es preciso sustituir la norma temporal por una regulación nueva y definitiva que regule exhaustivamente el régimen de uso de estas aeronaves.

Además, esta nueva necesidad queda patente ya que, por ejemplo, las multas, sanciones, infracciones e indemnizaciones que debe asumir un operador de drones son las mismas que las de las grandes compañías aéreas. Y seguro que estarán de acuerdo conmigo en que es ilógico, al menos de momento, que un dron sea equiparable a un avión de pasajeros. Por otro lado, en la actual ley los drones se regulan como aeronaves que ocupan un espacio aéreo. Por lo tanto, se están regulando en su uso comercial y los pilotos deben tener una alta cualificación, pero también hay que regular su uso en el ámbito particular como actividad de ocio. Es precisamente en este aspecto donde existen más riesgos, por no tener sus usuarios ningún tipo de conocimiento de las normativas y de las limitaciones. De ahí que los conflictos que han provocado los drones hayan sido siempre con aparatos utilizados por usuarios particulares y prácticamente sin ninguna formación.

Hay multitud de anécdotas que sirven como ejemplo y que han alertado de la necesidad de una regulación del uso de estos dispositivos como *hobby*. Estas anécdotas están recogidas en multitud de videos que cualquiera de nosotros puede ver en canales como, por ejemplo, YouTube. Puedo mencionar aquí algunos casos que seguro que todos ustedes conocen, como el que sucedió en el mes de octubre del año pasado, cuando varios drones sobrevolaron por la noche el palacio de la Zarzuela, no se sabe bien con qué intenciones, pero poniendo en riesgo en este caso la seguridad de la familia del rey. También hay otros casos curiosos e igualmente preocupantes. Por ejemplo, el ocurrido en el año 2014 en Estados Unidos. Las denuncias por invasión de la intimidad han crecido en más de un doscientos por cien, hechos comprobados, ya que numerosas personas utilizaban drones para espiar al vecino. Por cierto, los modelos de drones para este fin son los más vendidos en Japón y en Estados Unidos. Les puedo hablar de otro caso conocido, esta vez en Venezuela, como es el de la esposa del preso político Leopoldo López, Lilian Tintori, que denunció que el Gobierno de Maduro envió varios drones que entraron en su casa por las ventanas, con el objetivo de espiarla e intimidarla. Sirvan estos casos como ejemplo de la necesaria regulación por la que hoy traemos aquí esta proposición no de ley.

El nuevo régimen posibilitará nuevas facilidades para las operaciones especializadas y vuelos experimentales, que permitirán también desarrollar actividades económicas hasta ahora no permitidas por razones de seguridad, tales como el sobrevuelo de aglomeraciones o el caso de espacios aéreos

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 29

18 de octubre de 2016

Pág. 32

controlados. Por tanto, el texto de la proposición no de ley es el siguiente: «El Congreso de los Diputados considera fundamental desarrollar reglamentariamente la actual regulación de las operaciones en las que intervienen aeronaves tripuladas por control remoto, a fin de facilitar el crecimiento de un sector económico emergente, con amplias posibilidades de desarrollo, en las necesarias condiciones de seguridad para las personas, los bienes y las cosas». Anuncio que hemos llegado a una enmienda transaccional que entregaré al presidente, y que en todo caso está abierta al otro grupo enmendante, el Grupo Parlamentario Socialista. Esta transaccional hace hincapié en fomentar la participación de la industria de las aeronaves pilotadas por control remoto y de aquellos sectores que aborden su aplicación civil y comercial en la elaboración de las normas que sean de aplicación. Igualmente se insta al Gobierno a participar de las decisiones que se tomen respecto a esta materia en el ámbito de la Unión Europea y, más en concreto, en las iniciativas que en este sentido sean promovidas por la Agencia Europea para la Seguridad de la Aviación, así como a fomentar la coordinación entre las administraciones con el fin de velar por la seguridad de las operaciones aeronáuticas, la seguridad de las personas y su privacidad. Por último, velar también porque la Agencia Estatal de Seguridad Aérea cuente con los medios económicos y recursos humanos suficientes para el desarrollo de la referida regulación que proponemos en esta proposición no de ley. Este es el contenido de la enmienda transaccional que hemos acordado con el Grupo Parlamentario Ciudadanos.

Muchas gracias.

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

Es el turno de defensa de las enmiendas. En primer lugar, por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el diputado don Joan Ruiz.

El señor **RUIZ I CARBONELL**: *Gràcies, senyor president, de nuevo senyor president.*

Las aeronaves no tripuladas operadas mediante control remoto, conocidas popularmente como drones, son sin duda una de las tecnologías con mayor potencial de crecimiento, entre otras razones por su gran número de aplicaciones, más allá de las más conocidas por la opinión pública, seguramente las militares, las de espionaje —ahora se citaban algunas— y las que tienen que ver con la cartografía. Permite, por ejemplo, llegar a lugares inaccesibles o peligrosos, intervenir en casos de incendios o catástrofes naturales sin arriesgar vidas humanas y con un ahorro económico muy apreciable. Pues bien, a nuestro juicio el Gobierno del Partido Popular no está prestando atención ni regulando todo este potencial de crecimiento de la manera que se requiere. Y ello porque, como pueden leer y comprobar en las actas de esta casa de hace dos años y medio, la entonces ministra de Fomento y hoy presidenta del Congreso del mismo grupo parlamentario que hoy nos trae esta iniciativa para que la aprobemos, hablando de drones afirmaba en el Pleno: tenemos ya la normativa preparada, estamos dando los últimos retoques para poder mandarla a los órganos consultivos. De esto hace dos años y medio y, por la cercanía en el calendario, hemos de creer que la normativa preparada a la que se refería fue la contenida en el Real Decreto-ley de 4 de julio de 2014, de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia, aprobado por Consejo de Ministros. Decreto-ley que se tramitó como ley el 15 de octubre y que el Grupo Parlamentario Socialista no votó favorablemente, entre otras razones, porque mezclaba disposiciones de todo tipo —como decimos en catalán, luego les diré cómo se escribe, un *calaix de sastre*—, sin relación unas con otras y sin discusión parlamentaria. Una práctica de la que abusó el Grupo Parlamentario Popular utilizando su mayoría absoluta. Los medios de comunicación recogieron declaraciones de la ministra, doña Ana Pastor, que reproducían la habitual rueda de prensa tras aquel Consejo de Ministros, que podríamos resumir en que el Gobierno regulaba provisionalmente el uso de los drones para aprovechar su potencial económico. Hablamos de hace más de dos años. Entre las razones que alegaba la ministra de Fomento, que se trataba de adaptarnos a Europa, puesto que hasta entonces solo teníamos la regulación de 2011 de la Organización de Aviación Civil Internacional, y que la Unión Europea nos exigía rapidez.

En resumen, compromisos de la ministra en el Congreso, real decreto-ley y, a continuación, una ley, todo provisional a pesar de la urgencia. Pasan dos años y medio y hoy nos traen esta iniciativa a la Comisión. Nos hubiera gustado haber aportado entonces nuestros puntos de vista y haber llegado a acuerdos en el trámite parlamentario al que el Grupo Parlamentario Popular se negó. Ahora continuamos estando abiertos por lo que, al saber de su iniciativa, la miramos con interés. Pensamos que tras dos años el Grupo Parlamentario Popular quería modificar alguna cosa, acabar con la provisionalidad naturalmente, incluir algún detalle que consideraba que cuando se hizo la actual legislación se les había quedado en el tintero, o aprovechar la experiencia de estos dos años para añadir aspectos que ahora parecen necesarios,

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 29

18 de octubre de 2016

Pág. 33

como establecer diferencias entre las distintas actividades, las de uso agrícola o cartográfico. Pero no, no, al leer con detenimiento esta iniciativa lo único que he encontrado relevante es que el Congreso de los Diputados considera fundamental desarrollar la actual reglamentación. Creo que en eso estamos todos de acuerdo, no tiene más importancia, tan solo eso. Así que tras leerla empezamos a hacernos algunas preguntas que, como los diez mandamientos, resumo en dos. La primera, ¿podrían ustedes haberse atrevido un poquito más? Al fin y al cabo el Gobierno es de su mismo partido. Y la segunda, ¿no será que como les toca presentar proposiciones no de ley, traen algunas que no les comprometen mucho? Digámoslo así por no ahondar demasiado. Aunque si así fuera, nuestro grupo, y estoy convencido que los demás también, estaría decidido a traer iniciativas para que esta Comisión funcione, sin necesidad de presentar estas cosas. Porque no quisiéramos creer que lo que pretenden, tras hacernos pasar en su día, gracias a su mayoría absoluta, por el trágala del trámite del decreto-ley, etcétera, es liquidar aquella ley sustituyéndola sencillamente por un reglamento. Lo digo porque si leen la página 84062 del «BOE» de 17 de octubre de 2014, exactamente los apartados dos y tres de la disposición final segunda, podemos llegar a hacernos esa idea. Pero es que el Gobierno del Partido Popular en este caso no solo abusó de la utilización de una norma excepcional como es el decreto-ley, es que además lo hizo para regular una materia que afecta a la seguridad de los ciudadanos y a la privacidad. Ni siquiera se fijaron en lo legislado respecto a los drones en los países de nuestro entorno con los que nos queremos homologar. Mal estuvo que lo hicieran por decreto-ley, pero peor nos parece que ahora lo quieran hacer mediante una reglamentación, textual.

Resumiendo, tras dos años y medio traen a esta Cámara una —parece ser— actualización y revisión de la actual normativa contenida en el artículo 50 de la Ley 18/2014, y pretenden rebajar de ley a reglamento la regulación de esa materia, lo que significaría dejarlo exclusivamente en manos del Gobierno, ya que el apartado dos de la disposición final segunda de la ley que ya he citado, establece que cuando exista dicha reglamentación quedará sin vigencia el artículo 50. Y el artículo 50 es sencillamente la norma que actualmente regula la utilización y las actividades de los drones. Artículo 50 que pueden encontrar en el mismo boletín mencionado a partir de la página 83976, y que dentro de aquella ley que habla de todo un poco regula provisionalmente las actividades de los drones. Todo ello nos hace pensar que la privacidad y la importancia que tiene la seguridad de los ciudadanos tal vez no tenga tanto interés para el ministerio. Como para el Grupo Parlamentario Socialista sí es importante la seguridad de los ciudadanos en materia de seguridad aérea y proteger su privacidad, consideramos que su regulación no puede quedar tan solo en manos del Gobierno de turno y exige una ley aprobada por el Congreso de los Diputados. Y este es el motivo por el que hemos presentado una enmienda con el propósito de corregir una forma de legislar a la que el Gobierno del Partido Popular se había mal acostumbrado y que parece que quiere continuar. Una enmienda que puede ser complementaria junto con otra enmienda que he leído presentada por otro grupo parlamentario, y que el grupo proponente puede asumir porque se resume en dos cosas: instar al Gobierno a aprobar un proyecto de ley y añadir el concepto de privacidad. Cambio y añadido que a nuestro juicio nos acerca mucho más a nuestro papel, que no debe ser tan solo decir si nos parece bien o mal lo que hace el Gobierno, sino pedirle que trabaje.

*Moltes gràcies per la seva atenció. (Aplausos).*

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, don Joan Ruiz.

A continuación, por el Grupo Parlamentario Ciudadanos que también ha presentado enmienda, tiene la palabra el diputado don Fernando Navarro.

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

Señorías, como han dicho los diputados que me han precedido, estamos ante un sector puntero cuyas aplicaciones probablemente aún no sospechamos. Ya conocemos las que se han mencionado, algunas muy importantes como la prevención de incendios, el salvamento, el control de plagas. La parte negativa es que, evidentemente, afecta a la seguridad aérea, a la seguridad de las personas a las que les puede caer directamente en la cabeza. Por esas exigencias de seguridad, el ordenamiento europeo se reserva la normativa referida a los drones de más tamaño, aquellos que superan los 150 kilos de pesos. Aquí es obvio que a más peso, más autonomía, con lo cual el peso tiene aquí cierta relevancia, dejando solo para las legislaciones internas los drones de menos de 150 kilos, excepto vigilancia de incendios y rescate.

Cómo no vamos a estar de acuerdo con que se desarrolle la normativa referente a los drones. De todas maneras, nos llama la atención que se presente aquí una PNL cuando aparentemente ya se ha presentado un borrador en Europa, pero sea. Desde luego nosotros nos vamos a adherir a esta iniciativa,

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 29

18 de octubre de 2016

Pág. 34

pero hemos querido incluir una serie de puntos en la propuesta porque se quedaba un poco coja. Para empezar, nos gustaría que se fomentara la participación de la industria de drones en la elaboración de esta normativa. Por supuesto, que toda esta normativa se desarrolle en colaboración con la Unión Europea, y en colaboración con el resto de los países. Es muy importante fomentar la coordinación entre todas las administraciones y velar porque la EASA, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, cuente con los medios necesarios para cumplir sus objetivos porque ahora, a fin de cuentas, le están cayendo encima más competencias. Tras comentar estos puntos con los autores de la iniciativa, propondrán una enmienda transaccional con la que nosotros estamos de acuerdo. Por tanto, votaremos favorablemente.

Muchas gracias.

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

Para fijar posición, en primer lugar, por el Grupo Parlamentario Mixto tiene la palabra don Isidro Martínez.

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

Con muchísima brevedad expresaré mi respaldo a esta propuesta del Grupo Parlamentario Popular sobre la regulación de actividades de aeronaves controladas remotamente. Es un asunto que, como se ha repetido por parte de los portavoces, está creciendo de forma exponencial y, por tanto, estamos obligados a tomar cartas para que el posible desmadre en el manejo de los drones no conlleve riesgo para los ciudadanos. En consecuencia, parece que hay intención de presentar una enmienda transaccional que por supuesto apoyaré con mi voto.

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Confederal Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, tiene la palabra su portavoz, el diputado don Félix Alonso.

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: *Bon dia, senyor president.*

Señorías, buenos días. Después de escuchar al portavoz del Grupo Parlamentario Popular, voy a empezar por el sector más maduro de los drones que es, lógicamente, su utilización militar. Y me referiré a un libro del señor Enrique Luján cuyo título es *Drones. Sombras de la guerra contra el terror*, en el que nos narra la que hasta ahora ha sido la utilización del dron como arma de guerra: el dron fascina y aterroriza a partes iguales por la innegable ventaja que confiere a quienes pueden recurrir a su poder de muerte. Entronizado en una supuesta guerra limpia y quirúrgica, exaltado en la lógica neoliberal por sus posibilidades mercantiles o, en el extremo opuesto, representante de una supuesta maldad tecnológica, el dron es hoy un objeto sacralizado. Pero, en su desnudez, se trata de versiones perfeccionadas de los viejos aviones teledirigidos, y su interés real reside en su papel en las lógicas de la guerra mundial contra el terror o en la renovación del monopolio de la violencia estatal, bélica y sistémica. Dicho eso, también es cierto que el dron es mucho más; en pleno siglo XXI no podemos negar el desarrollo tecnológico ni la generalizada introducción de este tipo de máquinas voladoras, que dependiendo de su finalidad pueden ser útiles, eficaces y revertir en el bien común o facilitar determinadas actividades, pero también poseen su reverso, su lado negativo. No somos partidarios de llenar el cielo de drones sin control. Nos preocupa enormemente que se aproveche el establecimiento de un nuevo marco regulador para abrir la puerta y relajar la legislación con fines puramente comerciales, favorecedores de intereses de las compañías que se dedican a la fabricación de los drones.

En la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Popular observamos un excesivo interés por el desarrollo económico de este sector, insistiendo en la necesidad de facilitar el crecimiento de un sector económico emergente. Sin embargo, echamos en falta una mayor preocupación por la seguridad de los ciudadanos, por proteger los derechos de la población, incluso por evitar los peligros que en ocasiones han producido. De hecho, en países como Reino Unido o Francia ha habido importantes problemas de vuelos aéreos. Facilitar el crecimiento de un sector económico, como se señala en la parte resolutive de la proposición no de ley, a nuestro juicio no debe ser la preocupación fundamental. Insistimos en la necesidad de un nuevo marco regulador que priorice el interés general, la protección de la seguridad y de los derechos de la ciudadanía por encima de los negocios de determinadas empresas. En este sentido creemos que el marco normativo ha de ser restrictivo y no laxo, velando en primer lugar por la seguridad,

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 29

18 de octubre de 2016

Pág. 35

los derechos de la ciudadanía y el interés general, por lo que debe haber un control al respecto. De todas formas, creemos que se ha de regular esta materia y, por tanto, en principio votaremos a favor.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, don Félix Alonso. **(Aplausos)**.

Señor Acedo, entiendo que sigue usted manteniendo la enmienda transaccional en los términos que ha anunciado.

El señor **ACEDO PENCO**: Efectivamente, en todo caso quiero dar las gracias a sus señorías. En mi opinión estamos ante un período nuevo, y no es solo mi opinión, es que realmente es así. Es una nueva legislatura y si han pasado dos años, como dice el señor Ruiz, no sé si el Grupo Parlamentario Socialista en estos dos años ha podido hacer también alguna propuesta de regulación de este tipo. En todo caso doy las gracias por el apoyo generalizado.

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

### — RELATIVA A AVANZAR HACIA UN SISTEMA DE TRANSPORTE INTEGRADO INTERMODAL. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000526).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a continuación a debatir la proposición no de ley que figura en el orden del día con el número ocho, relativa a avanzar hacia un sistema de transporte integrado intermodal. Es una iniciativa del Grupo Parlamentario Popular que va a defender el diputado don Francisco Bernabé, al que doy la palabra.

El señor **BERNABÉ PÉREZ**: Buenos días, muchas gracias, señor presidente.

Mis primeras palabras necesariamente son para presentar mis respetos ante la Mesa y el resto de sus señorías por tratarse de la primera ocasión en la que tengo el honor y el privilegio de intervenir en esta Cámara, dado que acabo de asumir la condición de diputado tras las últimas elecciones. Dicho esto y entrando en el fondo de la cuestión, en varias de las proposiciones no de ley que hemos visto previamente esta mañana, se ha hablado ya bastante y además bien de la intermodalidad tanto en lo que afecta al carácter interurbano, del transporte aéreo, el transporte marítimo, por ferrocarril o por carretera, como —ahí ya se ha hablado un poquito menos— en la vertiente urbana que es generalmente el espíritu que impregna esta proposición no de ley. Hay que tener en cuenta los modos de transporte por ferrocarril a nivel urbano. Estamos hablando del tren, del tranvía, del metro, por supuesto del autobús y también del taxi, que es un medio de transporte público como cualquier otro. Y además, en las ciudades tenemos que introducir un elemento fundamental como es el carril bici, dado que ya todos tenemos asumido que el transporte por bicicleta es una de las modalidades cuyo uso tenemos que fomentar en cualquier ámbito y especialmente en las grandes urbes.

Hay que reconocer, señorías, que estamos ante procesos evidentemente complejos. Y me van a permitir que les diga que sé bastante bien de lo que hablo dado, mi pasado reciente estos últimos años como consejero de Fomento en la Región de Murcia y también como alcalde. En primer lugar, para que la intermodalidad funcione estamos hablando de poner de acuerdo a distintas administraciones, porque tanto la central como la autonómica o la local son competentes en materia de transporte. Además, esto hace que un mismo modo de transporte, y mucho más si hablamos de intermodalidad, afecte a distintos territorios, a distintos municipios cuando hablamos de una comunidad autónoma, y a distintas comunidades autónomas cuando hablamos de las líneas de larga distancia o de gran recorrido en nuestro país. Pero no solo distintas administraciones, sino también a distintos operadores privados; empresas concesionarias, cada una con sus propios intereses, cada una con su propia realidad económica y cada una amparada por su propio título concesional que, indudablemente, fija sus derechos y sus obligaciones en lo que se refiere al servicio que presta al ciudadano. Y finalmente, un tercer agente que está ahí, las organizaciones de consumidores y usuarios, con el que, todos somos conscientes, tenemos que dialogar y hablar para llegar a los mejores acuerdos posibles en beneficio de los ciudadanos. Todo esto hace imperativo llegar a acuerdos interpartes. Todas las administraciones, todos los operadores privados, todas las organizaciones sociales, tienen voz y voto en estos procesos que tienen como finalidad llegar a la existencia de un billete único. Pero para alcanzar esa meta, no debemos olvidar que hay un procedimiento telemático complejo, hay que crear una base de datos única, hay que crear una caja de compensación entre los distintos

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 29

18 de octubre de 2016

Pág. 36

operadores, hay que ver cómo se reparten los costes de esos billetes, porque lo que estamos persiguiendo es que un ciudadano que parta de su ciudad y quiera ir a otra, pueda combinar el ferrocarril, el autobús, el tranvía, el transporte marítimo o el aéreo, por ejemplo, en el caso del transporte insular.

En definitiva, son procedimientos, insisto, bastante complejos, en los que hay que poner de acuerdo a mucha gente. De ahí que la obligación sea de todos, no es solo una cuestión de instar al Gobierno de España, es una obligación que compete a todas las administraciones y tenemos que concienciar a todos para avanzar en esta línea. Para eso, indudablemente, hay que promover la adecuación de infraestructuras intermodales que permitan el intercambio de pasajeros en paradas comunes desde los distintos medios de transporte. Por supuesto, hay que actualizar y racionalizar el mapa concesional vigente e, incluso, introducir figuras nuevas como el transporte a demanda, para hacer más racional y sostenible el que la intermodalidad pueda prosperar. De ahí, señor presidente, que en la parte final del texto de la proposición no de ley que el Grupo Parlamentario Popular trae hoy a esta Comisión se afirme que el Congreso de los Diputados manifiesta la voluntad de avanzar hacia un sistema de transporte integrado, con enfoque intermodal, orientado al ciudadano y basado en la movilidad sostenible, en el que se mejore la experiencia del usuario proporcionándole soluciones de movilidad punto a punto sin perjuicio por parte de distintas administraciones competentes o distintas empresas tras los servicios que recibe.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

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

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

También doy la bienvenida a mi paisano y amigo, Francisco Bernabé. En primer lugar diré que las proposiciones no de ley presentadas por el Grupo Parlamentario Popular en el día de hoy en esta Comisión son muy generalistas, con muchas buenas intenciones. Todos los grupos creemos que son cosas que deben realizarse en beneficio de los ciudadanos. Lo que hemos hecho ha sido enmendar, determinar un poco más ese concepto generalista, de forma que el objeto final de la PNL tenga un carácter más concreto y que si, con suerte, tenemos Gobierno la próxima semana lo podamos llevar a cabo y que los ciudadanos de nuestro país se beneficien de estas mejoras que suscribimos aquí.

Creo que las infraestructuras del transporte son un factor determinante en el crecimiento económico, mejoran la productividad del trabajo, la competitividad de las empresas y de los autónomos y la actividad ciudadana. Pero también, como ya ha pasado, puede haber una pérdida de oportunidad al invertir en infraestructuras cuya rentabilidad para la sociedad puede ser inferior a la de otro tipo de inversiones, y mi antiguo consejero sabe de lo que estoy hablando. El desarrollo coordinado de redes que favorezcan la conexión intermodal de viajeros y de mercancías debe ir en paralelo a políticas de mejora de eficiencia energética y sostenibilidad ambiental en todos los modos de transporte. Hay que hacer especial hincapié en los ejes y corredores de la Red transeuropea de transportes, en la intermodalidad de viajeros y mercancías, como antes se ha indicado, en la complementariedad de modos en general y, sobre todo, en la descongestión de los ejes viarios principales. También hay que desarrollar y reforzar las necesidades de los grandes ejes terrestres, como el corredor mediterráneo y el corredor atlántico, las autopistas del mar y la preparación para el cielo único europeo. Ciudadanos promueve la construcción de centros logísticos intermodales y de reordenación de los existentes para mejorar y hacer crecer de forma adecuada el intercambio de transporte de mercancías entre las redes de carreteras, ferroviarias, portuarias y aeroportuarias. Esto exige establecer plataformas en localizaciones que favorezcan esa mayor descongestión del posible tráfico.

El Plan de infraestructuras del último Gobierno del Partido Popular ha dejado mucho que desear, se pueden hacer muchísimas mejoras, debido a las interferencias políticas, a contratos poco realistas, a la ausencia de una priorización y de calendarios adecuados que han provocado retrasos, como se va a ver en esta Comisión, y paralizaciones injustificables. Por eso proponemos un pacto nacional que dé duración a la vigencia de los planes de transporte e infraestructuras más allá de una legislatura y que se potencie una eficaz oficina nacional de evaluación, a través de la cual se establezcan los proyectos prioritarios derivados de su mayor rentabilidad socioeconómica y financiera. También debemos revisar y auditar la viabilidad técnica y económica de las grandes inversiones a acometer en materia de infraestructuras con marco nacional.

Creemos que con nuestra enmienda hemos dado un poco más de concreción a la proposición al incorporar una frase que dice: promoviendo la construcción de nuevos centros intermodales y la

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 29

18 de octubre de 2016

Pág. 37

reordenación de los existentes para asegurar su máximo aprovechamiento y mejorando la experiencia del usuario. De esa forma definimos bastante más el objeto de la PNL, y si al final tenemos suerte y hay Gobierno se podrán desarrollar mejores políticas para los ciudadanos.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Para fijar su posición, en nombre del Grupo Mixto, tiene la palabra el diputado don Ferran Bel.

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

La propuesta es genérica y bienintencionada y es difícil oponerse a tanta bondad como la que se desprende de esta PNL. Pero eso contrasta con la situación que se está viviendo, no digo en todo el Estado, pero sí en una parte importante como es Cataluña. Cuando cualquier usuario de los regionales o de las cercanías de Cataluña se lea esta PNL no va a entender nada. Va a decir: No puede ser que los proponentes hayan estado gobernando durante los últimos cinco años y que las inversiones en el ámbito ferroviario, en el ámbito viario en Cataluña hayan desaparecido. El problema es que no hay credibilidad, que se han dotado partidas presupuestarias para inversión absolutamente infradotadas en relación con las necesidades de estas infraestructuras de transporte en Cataluña y que han sido ejecutadas en un porcentaje mínimo. Los compromisos han sido incumplidos de forma reiterada. La hoy presidenta de esta Cámara, entonces ministra, y el conseller del ramo en aquel momento, Santi Vila, pactaron una inversión—no se crean que multimillonaria— de urgencia de trescientos y poco millones de euros para cercanías y regionales en Cataluña, y hoy, tres años después, se ha invertido un 4%. Se habla de intermodalidad, pero ¿intermodalidad en qué? Las intenciones son buenas, pero la realidad es tremenda.

Mi grupo ya no tiene ni la capacidad ni la moral, si me permiten decirlo, de intentar enmendar una propuesta como esta, porque entendemos que no tiene credibilidad. Yo no digo que no tenga buena intención, porque seguramente, como todo en este mundo, la tendrá, pero no tiene ningún tipo de credibilidad. El Gobierno de Cataluña está haciendo los deberes. A lo largo de los años 2017 y 2018 se va a establecer la T-Mobilitat que será una herramienta que permitirá esta intermodalidad en todo el transporte público de Cataluña a unos precios razonables. El problema es cómo mejoramos este transporte público; el problema es como Adif se desentiende de los pactos firmados por su ministra con el Gobierno de la Generalitat diciendo que a ellos no les incumbe; el problema es por qué no se ejecutan las obras que se van presupuestando año tras año.

No vamos a poder apoyar esta propuesta, por muy bienintencionada que sea, simplemente por falta de credibilidad.

Muchas gracias.

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

A continuación, por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, tiene la palabra don Félix Alonso.

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: Señor presidente, señorías, esta loable iniciativa del Grupo Popular esconde el deseo de que no nos fijemos en la realidad, como decía mi compañero, del actual sistema del transporte integrado con enfoque intermodal. Que le pregunten a la ciudadanía de Tarragona, de Tortosa, de Mora, de Reus sobre el transporte intermodal. La semana pasada, las plataformas en defensa de un transporte público y digno recordaban ante todas las administraciones y ante el tejido social y económico—perdón, todas no, faltaban ustedes, señorías del Partido Popular— que a lo que hace el tren con origen en el Ebro y destino en Barcelona ellos lo llaman secuestro y no trayecto. Más o menos sabes a qué hora sales, pero lo que no sabes es si durante el trayecto utilizarás en algún tramo el autocar y en otros el tren de San Fernando, un ratito a pie y otro andando. En una zona con fuerte demanda turística, los retrasos acumulados en esa línea en tres meses ya suman veinte días. Esta situación también la padecen los usuarios de cercanías de Valencia y Castellón gracias a la genial idea del tercer carril, y también en Lugo, porque para ir a Bilbao los lucenses han de hacer transbordo en Monforte, donde deberán esperar hasta dos horas la llegada del intercity que les lleva a Bilbao. ¿Y si mejoramos la intermodalidad del aeropuerto de Alacant-Elx, que es el peor conectado de la red?

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 29

18 de octubre de 2016

Pág. 38

Las señorías del Grupo Popular citan el Libro Blanco del transporte, publicado por la Comisión Europea en el año 2011, como si los españoles no supieran quién ha gobernado España durante estos años. La pregunta que nos hacemos es: ¿Qué han hecho ustedes para aplicar tan recomendables iniciativas? Ustedes hablan del libro blanco cuando lo que venden es humo color de rosa.

Estamos de acuerdo en que la movilidad es una red, es decir, es un sistema integrado, en el que el centro de referencia son las necesidades del usuario, que tienen que ser previstas, lógicamente, de forma anticipada. Esto exige desterrar la vieja identificación entre movilidad y política de obras que, como han confesado estos últimos días, puede derivar en una correa de transmisión entre intereses financieros y políticos, que incluso pueden llegar a perjudicar la movilidad. También debemos abandonar la indiscriminada política de subvención del AVE, que está anticipando una catástrofe en materia de movilidad para la próxima década. Ustedes nos hablan del programa TEN-T, con el fin de consensuar un modelo europeo de sistemas inteligentes de transporte. De acuerdo, pero nosotros podemos hacer referencia al desarrollo del TEN-T para las mercancías, cuando se orienta primordialmente a resolver las necesidades de las cadenas de transporte globales y de larga distancia, controladas por las grandes operadoras europeas y que refuerza un modelo centralizado. La experiencia del corredor mediterráneo ilustra este problema, un tipo de planificación controlada por grandes grupos de intereses de todo tipo, con escasa transparencia e información al conjunto de la ciudadanía y poca implicación de las autoridades territoriales.

Estamos de acuerdo, y nuestro Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea votará a favor de la PNL, porque lo urgente en estos momentos para el presente de la movilidad en España es aprobar una ley que dé respuesta a los graves desafíos que estamos viviendo.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, don Félix.

Finalmente, por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra don César Ramos.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: La verdad es que cuando leí la iniciativa me sonó muy bien, como creo que a la mayoría de los que estamos en esta Comisión, pero tampoco entendí el sentido de la misma, porque al final lo que hacía era definir la intermodalidad, que yo creo que conocemos la mayoría de los que estamos en esta Comisión, pero no planteaba actuaciones que hubiera que llevar a cabo para que fuera una realidad. Si a mí me preguntan: ¿Estás de acuerdo con la intermodalidad? Evidentemente digo que sí, por eso vamos a votar a favor de la iniciativa. Pero es lo mismo que si me dicen que si estoy de acuerdo con la paz en el mundo. Creo que es una iniciativa que está muy bien para definir lo que es la intermodalidad, pero al Grupo Socialista le gustaría que se definieran las actuaciones necesarias para que sea una realidad. Eso es lo que creemos que le falta. Como es previsible, hoy vamos a apoyar un pacto nacional de infraestructuras, y ahí es donde creo que tendremos que reflejar cuáles son las actuaciones necesarias y qué es lo que hay que hacer para garantizarlas. Además, habrá que poner plazo a cada una de las actuaciones. También hay una cuestión muy importante para que se dé la intermodalidad, que asimismo es imprescindible para que funcione, que es el acuerdo con todas las administraciones públicas. Uno de los grandes problemas que tiene la movilidad de viajeros es que cada una de las competencias depende de una administración distinta. El otro día una chica de la Sierra de Gata que vive en Madrid durante toda la semana me contaba su periplo hasta llegar a la Sierra de Gata. Salía de Madrid y tardaba ocho horas en llegar a Descargamaría, que es una población muy bonita de la Sierra de Gata que les recomiendo que visiten. Tenía que coger tres transportes distintos. Primero, el ferrocarril a Plasencia; después de una espera en Plasencia, autobús hasta Coria; después de otra espera en Coria, otro autobús hasta la Sierra de Gata. No conseguiremos solucionar eso hasta que todas las administraciones públicas se pongan de acuerdo.

Lo que tendríamos que preguntarnos en esta iniciativa es qué ha hecho el Gobierno para garantizar la intermodalidad y si se marcan unos plazos y unas actuaciones concretas. Si no conseguimos hacer eso, aprobaremos esta iniciativa, pero tendrá muy poco sentido, muy poco resultado y al final, dentro de un montón de años, seguiremos hablando de intermodalidad y de lo que tenemos que hacer, pero no será una realidad en nuestro país. Además, nos parece imprescindible no solo que se hable de la intermodalidad entre personas, sino también entre mercancías. Me ha resultado realmente interesante la intervención que ha hecho antes el portavoz de Podemos cuando hemos hablado del pacto de infraestructuras, porque hay un concepto que creo que todos los que estamos en esta Comisión debemos tener claro para que España se convierta en el verdadero puerto de Europa de entrada de mercancías desde África y desde América hacia Europa, y es que esto no lo vamos a poder hacer simplemente teniendo unos puertos

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 29

18 de octubre de 2016

Pág. 39

competitivos, porque lo único que eso garantizará es que lleguen a los puertos, pero no tendrá la movilidad suficiente, no tendrá los elementos de competitividad y de costes que permitan que eso vaya hacia Europa de forma razonable. ¿Qué harán los barcos? Seguramente lo mismo que hacen ahora, que es irse al norte de Europa directamente, es decir, se van a Róterdam o a otra serie de puertos y las mercancías no pasan por España. Si conseguimos que la política de puertos esté relacionada con la política de mercancías por ferrocarril y todo ello cree una malla, una red en España hacia Europa que permita hacernos competitivos, nos convertiremos en el puerto de Europa. En la iniciativa del pacto nacional por las infraestructuras proponía una cosa, que son los indicadores, que en este caso serían muy sencillos: definir el número de mercancías hacia Europa que pasan por España, poner el límite que queremos incrementar, hacer un seguimiento si lo vamos consiguiendo y a partir de ahí, poner las actuaciones. ¿Hemos conseguido que los puertos españoles estén conectados directamente al ferrocarril? ¿Es posible que llegue una mercancía a un puerto de España y directamente vaya hacia Europa por un corredor ferroviario? Actualmente no. Además, eso tendría unos costes que seguramente no serían razonables.

Creo que tenemos un reto encima de la mesa. Las iniciativas como esta, como decía antes, están muy bien, demuestran que sabemos lo que es la intermodalidad, que nos interesa, pero ayudan muy poco al desarrollo de nuestro país. Agradezco al diputado que haya presentado esta iniciativa, pero me gustaría que nos pusiéramos a trabajar en cuáles son las actuaciones necesarias para que sea una realidad.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, don César.

Tiene la palabra el señor Bernabé Pérez para pronunciarse sobre las enmiendas.

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

En primer lugar, por supuesto agradezco al Grupo Ciudadanos la transacción que hemos alcanzado, que trae su base precisamente en que hemos suprimido un término que es al que han hecho referencia los portavoces de los demás grupos, a los que también agradezco el apoyo que van a dar a esta proposición no de ley. Hemos suprimido el término «logístico», porque esta es una proposición no de ley basada en la intermodalidad para el transporte de personas, no para el transporte de mercancías. Por supuesto que podremos hablar de transporte intermodal de mercancías cuando sus señorías lo consideren oportuno y traigamos las correspondientes proposiciones no de ley; hablaremos de puertos y de la necesidad de adaptar el calado de los puertos a los megabuques, del corredor mediterráneo, de las zonas de actividades logísticas y de todo, todo, todo el gran plan de infraestructuras que está ya contemplado en el Pitvi, en las infraestructuras que subvenciona la Unión Europea, pero que no eran el objeto de esta PNL.

Agradecemos la transacción y el apoyo de todos los intervinientes.

### — SOBRE LA ACTUALIZACIÓN DE LA DECLARACIÓN DE OBLIGACIONES DE SERVICIO PÚBLICO (OSP) DE TRANSPORTE FERROVIARIO DE VIAJEROS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000529).

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, don Francisco.

Pasamos a la siguiente iniciativa, la que figura con el número 9 en el orden del día, sobre la actualización de la declaración de obligaciones de servicio público de transporte ferroviario de viajeros, presentada por el Grupo Parlamentario Popular, que va a defender el señor Mateu Istúriz.

Tiene la palabra.

El señor **MATEU ISTÚRIZ**: Muchas gracias, señor presidente.

El Ministerio de Fomento ha trabajado y trabajará por garantizar el derecho a la movilidad sostenible de todos los ciudadanos, vivan donde vivan, porque lo que realmente se quiere es que haya una España asimétrica en la que los ciudadanos, independientemente de donde vivan, tengan las mismas oportunidades para viajar y, sobre todo, que no se mermen sus facultades ni sus posibilidades en materia educativa, cultural y de otros ámbitos a los que tienen derecho todos los españoles de la misma manera. Por ello, a lo largo de la pasada legislatura el ministerio trabajó en una serie de ofertas de servicio de transporte público en las que se combinaron los principales transportes de carácter terrestre, el autobús y el ferrocarril, de forma que fueran complementarios el uno del otro. Así, la elección entre ambos modos de transporte debía guiarse por criterios objetivos de eficacia social, medioambiental y económica. Partiendo de este principio irrenunciable de garantizar la movilidad de todos los ciudadanos, se debe apostar por el modo de transporte más eficiente, más económico para el ciudadano y por garantizar también la máxima calidad y seguridad en la prestación de los servicios.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 29

18 de octubre de 2016

Pág. 40

Señorías, me gustaría recordarles la definición de obligación de servicio público contenida en el Reglamento comunitario 1370/2007, que creo que todos ustedes conocen, porque es la base de todas las actuaciones que ulteriormente se han realizado por el Gobierno de España: Aquellas exigencias establecidas por las autoridades competentes a fin de garantizar los servicios públicos de transporte de viajeros de interés general que un operador, si considera exclusivamente su interés comercial, no asumiría en la misma medida o en las mismas condiciones sin retribución. Esto es fundamental. Este reglamento, para proteger la financiación pública y que no se convierta en una ayuda, está basado en una sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 24 de julio de 2003, sobre el caso Altmark, y en un régimen general establecido en una decisión de 20 de diciembre de 2011. Es interesante mencionar también unos antecedentes en el ordenamiento español para ver las irregularidades, las posibilidades que ha habido sobre todo el tema de los OSP. El tema se abordaba fundamentalmente en el artículo 53 de la Ley 39/2003, del Sector Ferroviario, que pospuso su entrada en vigor a un periodo transitorio, remitiéndose su regulación a la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación del Transporte Terrestre. Pero esto generó una inseguridad jurídica importante, porque además había finalizado el contrato-programa que se mantenía con Renfe entre los años 2006 y 2010. Este tema trató de resolverse mediante unos acuerdos de Consejo de Ministros, nunca publicados formalmente, sino basados sencillamente en lo establecido en la Ley 2/2011, de Economía Sostenible. Por fortuna, señorías, el Real Decreto-ley 22/2012, por el que se adoptaron medidas en materia de infraestructuras y servicios ferroviarios, estableció la finalización del periodo transitorio. Antes de esa fecha, había que declarar cuáles eran las obligaciones de servicio público.

A lo largo de los últimos años, el Consejo de Ministros ha ido definiendo las OSP recogiendo lo establecido en este decreto, y fundamentalmente, lo recogido en el reglamento del año 2003, en el que se establece claramente que los países tienen que decidir con precisión cuál es el contenido de las obligaciones de servicio público y que además tiene que ser plasmado en un instrumento legal que puede adoptar varias formas: un acto administrativo o un contrato-programa. Así, con respecto al servicio de cercanías, fue ratificada la declaración de OSP por el Consejo de Ministros de 30 de diciembre de 2010 y el acuerdo complementario número 1, de 18 de noviembre de 2011.

No debemos olvidar, señorías, y es importante, que estos servicios de cercanías que son competencia de la Administración General del Estado se prestan en 11 núcleos y transportan —fíjense en su importancia— más de 306 millones de pasajeros, con un coste medio por viajero de unos 0,79 euros. De ahí la gran trascendencia socioeconómica que tiene. En los servicios ferroviarios de media distancia prestados sobre la red de ancho ibérico convencional se declaró la OSP por el acuerdo de 28 de diciembre de 2012. Aquí también es importante recordar la trascendencia socioeconómica de la media distancia. Más de 167.000 circulaciones al año que realizan paradas en un total de 787 estaciones o apeaderos y que son utilizados por más de 18 millones de viajeros, con un coste aproximado por viajero de 10,9 euros y un coste global presupuestado, también aproximado, de 243 millones. En este importante acuerdo se declararon 88 relaciones de OSP repartidas por todo el territorio y se estableció que las declaraciones de OSP iban a ser objeto de revisión cada dos años. Aquí está el meollo y la esencia del porqué ha presentado esta PNL el Grupo Popular en el Congreso. Para su elaboración se contó con un caudal fluido de comunicación con los representantes sindicales del sector y con las comunidades autónomas y se consideró la existencia de ofertas de transportes alternativos: líneas regulares de autobuses de titularidad autonómica o de titularidad estatal.

Por último, en el caso de los servicios de media distancia prestados sobre la red de altas prestaciones Avant y en los servicios de transporte de viajeros prestados sobre la red de ancho métrico, la declaración de OSP se produjo el 5 de julio de 2013. Es importante destacar aquí la inexistencia en las cercanías, en las vías de ancho métrico, de posibilidades de transporte alternativo por la dificultad de la orografía y fundamentalmente también por las dificultades climatológicas.

Señorías, la visión que hay que tener de las OSP no puede ser estática, tiene que ser dinámica. Han transcurrido más de tres años desde la última declaración de OSP y es procedente revisar estos servicios ferroviarios con objeto de actualizarlos para modificarlos, fundamentalmente para alcanzar una mejora o satisfacción de interés público y una mayor eficiencia del sistema de transportes. Por ello, en este marco, Fomento debe estudiar y detectar aquellos servicios susceptibles de mejorar las posibles disfunciones, así como las demandas sociales con objeto de prestar una mejora global en el servicio, analizando, además, su balance oficial, identificando los beneficios externos, como son los económicos, los sociales y los ambientales, que permitirían fundamentar la consideración de este servicio como obligación de servicio público.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 29

18 de octubre de 2016

Pág. 41

Señor presidente, señorías, el Grupo Popular presenta la PNL con el texto que está publicado en el Boletín Oficial de las Cortes, pero afortunadamente ha habido unas negociaciones con el Grupo Socialista y con el Grupo Ciudadanos y hemos presentado una transaccional, que haré llegar al presidente, en la que se recogen prácticamente todas las cuestiones que planteaban el Grupo Popular, el Grupo Socialista y el Grupo Ciudadanos. Por esta razón, pedimos a los demás grupos su voto afirmativo para poder sacar adelante esta importante PNL, que tiene gran trascendencia socioeconómica y que afecta a todos los ciudadanos españoles.

Muchas gracias.

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

Es el turno de defensa de las enmiendas. En primer lugar, por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra la diputada doña Sonia Ferrer.

La señora **FERRER TESORO**: Muchas gracias, señor presidente.

Coincidimos con el portavoz del Grupo Popular y con el ministerio en que el fin último del Gobierno en materia de transporte terrestre es el de garantizar la movilidad de los ciudadanos, vivan donde vivan. Pero además de establecer esta voluntad, se debe trasladar a los hechos, a la realidad. El portavoz del PP ha recordado el Reglamento 1370/2007, en el que se establecen los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y por carretera, así como la obligación de servicio público. Pero no ha recordado que este reglamento otorga una amplia libertad a la autoridad para configurar estas obligaciones de servicio público, de manera que los Estados son libres para establecer los criterios sociales y cualitativos necesarios para la prestación de este servicio. Creemos que es importante recordar lo de los criterios sociales y cualitativos.

También ha citado el Real Decreto-ley 22/2012, de reestructuración de infraestructuras y servicios ferroviarios, en el que se instaba a que antes de finalizar el año 2012 el Ministerio de Fomento elevaría al Consejo de Ministros una propuesta sobre la viabilidad de aquellas infraestructuras ferroviarias que no generen rentabilidad desde un punto de vista económico y social; repito, económico y social. Ya hemos visto lo que significa en el lenguaje del Partido Popular que no generen rentabilidad desde un punto de vista económico y social: recortes a los servicios públicos. Este es un eufemismo ampliamente usado en estos cinco años de Gobierno del Partido Popular cada vez que se ha metido la tijera en los servicios públicos. El criterio general que se adoptó en la declaración como obligación de servicio público fue el de todas las relaciones con un aprovechamiento superior al 15 %. Ese es el criterio técnico. Nos preguntamos, ¿dónde está el criterio social? Según el ministerio, el Plan de racionalización de los servicios iba a suponer un ahorro progresivo de costes directos de hasta 51 millones de euros en el año 2015. Ese Plan de racionalización no fue otra cosa que el inicio de la privatización de Renfe. En este escenario privatizador debe enmarcarse el citado acuerdo de Gobierno sobre las obligaciones de servicio público en el ferrocarril, ofrecer al mercado un producto atractivo que atraiga a compradores privados. La realidad, después de ese Consejo de Ministros de 2012, es que ese Plan de racionalización vino a dejar fuera de la declaración de obligación de servicio público más de una veintena de trayectos de ferrocarril, muchos de ellos sin ofrecer previamente alternativas que garantizaran la movilidad de los ciudadanos. Se suprimieron 45.000 servicios o circulaciones anuales de trenes de media distancia, 172 estaciones quedaron sin parada y a otras 165 se las dejó con una parada diaria.

Vistos los antecedentes de la mala gestión del ministerio del Partido Popular, no nos fiamos. ¿Actualizar la OSP es volver a quitar aquellos que no sean rentables económicamente? ¿Los criterios para determinar la OSP solo obedecen a cuestiones puramente técnicas y económicas? No nos fiamos, como digo, porque cuando se utilizan exclusivamente —digo exclusivamente, porque hay que usarlos— criterios de sostenibilidad económica, la parte social se deja olvidada, aunque se repitan los discursos de eficiencia, de agilidad, de rentabilidad y de garantía pública. Por tanto, aun coincidiendo en que es necesaria la actualización de esta OSP, creemos que para garantizar que realmente sea un servicio público el ministerio debe trabajar conjuntamente con las comunidades autónomas, con sus representantes, y, sobre todo, con los agentes económicos y sociales interesados en la actualización de esta OSP.

Muchas gracias.

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

En nombre del Grupo Parlamentario Ciudadanos, para la defensa de su enmienda, tiene la palabra el señor Garaulet.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 29

18 de octubre de 2016

Pág. 42

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

Volvemos a hablar de lo mismo que en la anterior proposición no de ley. Es una PNL que se tiene que apoyar porque necesitamos actualizar las obligaciones de servicio público. Pero hay que tener claro que la importancia de las infraestructuras de transporte ferroviario en la ordenación de un país hace necesario disponer de instrumentos de intervención pública para garantizar adecuados niveles de prestación del servicio, y cuando los prestadores del servicio son empresas privadas, las autoridades deben poder imponer obligaciones de servicio público a las mismas. Como bien han dicho la compañera del Grupo Socialista y el compañero del Grupo Popular, estos servicios o condiciones de servicio pueden no ser rentables, por ejemplo, por el escaso número de pasajeros en un tramo, por la frecuencia de los horarios, por una mala planificación, etcétera, pero esto no es óbice para que no se les pueda exigir a esas empresas garantizar la máxima seguridad, la mayor eficiencia y la mejora continua de las calidades.

En nuestra opinión, como he dicho en la anterior PNL, la construcción de infraestructuras de forma poco coordinada, y a menudo no justificada, con escasa o nula previsión de las posibles consecuencias, hace que ni siquiera sus ingresos lleguen a cubrir los gastos de explotación y mantenimiento por su baja utilización o, en su caso, que no se lleguen a poner en servicio nunca, incluso que tengan que realizarse pagos adicionales por parte del Estado para el rescate o compensaciones a concesionarios privados de bienes y servicios, lo que antes ha comentado la compañera socialista de los ahorros progresivos de hasta 51 millones de euros en costes directos. Los ciudadanos que toman un tren de cercanías no pueden pagar el pato de las malas decisiones políticas. Por eso, solicitamos la revisión de las OSP y vamos a proponer también que se incluyan —planteamientos que han aceptado los compañeros del Grupo Popular— las siguientes prioridades: la máxima seguridad en la condición de prestación de servicios y un servicio público eficiente y de calidad.

Gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, don Miguel Garaulet.

Pasamos a los posicionamientos de los grupos parlamentarios. En primer lugar, por el Grupo Mixto don Ferran Bel.

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

Empezamos a leer la exposición de motivos y reza lo siguiente: El fin último del Ministerio de Fomento en materia de transporte terrestre es garantizar el derecho de la movilidad de todos los ciudadanos, vivan donde vivan, de la manera más eficiente. En Cataluña les leemos esto y los catalanes piensan con razón que será un fin último, pero muy, muy último, porque la situación que está viviendo actualmente el transporte ferroviario en Cataluña es de un déficit absoluto; a lo largo de muchos años, no me remito a los últimos cinco años. Para el usuario del transporte ferroviario, que cada día se arriesga en un trayecto de 200 kilómetros en la R16 entre Tortosa y Barcelona a tener una hora de retraso, es difícil de comprender. Al ciudadano que esta mañana ha visto cómo se ha interrumpido por enésima vez el tránsito ferroviario en la R15 entre Faió y Riba-roja le voy a decir que no se preocupe porque el Congreso ha aprobado una propuesta que dice que se revisará la OSP. Él dirá que eso está bien, pero ¿y dónde están las inversiones que son necesarias para que estas líneas funcionen? O me pueden preguntar si van a arreglar los 40 kilómetros de vía única que existen entre Hospitalet y Tarragona, que generan retrasos constantes. Yo le tendré que contestar que el problema es la falta de inversión y de compromiso del Ministerio de Fomento, pero que no se preocupe porque se ha acordado revisar la OSP. ¿Y las obras del corredor mediterráneo? Pues exactamente lo mismo. ¿Y las inversiones pendientes en Gerona con relación a las infraestructuras ferroviarias? Pues exactamente lo mismo.

Por tanto, estamos ante otras propuestas —bienintencionadas no lo niego— instando de alguna forma al Gobierno en funciones o al que venga a hacer lo que ya tendría que hacer, aunque tampoco es un problema. Sin embargo, esto no soluciona el problema que tienen los usuarios de las infraestructuras ferroviarias. Esto no puede servir para lavar la cara de la falta de compromiso del Ministerio de Fomento con Cataluña. Por tanto, desde esta Comisión tenemos que volver a denunciar esta falta de compromiso del Ministerio de Fomento, del Estado español, en relación a Cataluña, que se ha ido perpetuando tanto con Gobiernos de un color político como con Gobiernos de otro color. Por tanto, no es cuestión de que unos se tiren los trastos a los otros. Solo quiero dejar constancia de esta situación. Desde nuestra óptica, mientras no exista un verdadero compromiso presupuestario y este se concrete, se liciten las obras y se ejecuten, tanto esta iniciativa como la anterior no van a servir para nada.

Muchas gracias.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 29

18 de octubre de 2016

Pág. 43

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

Finalmente, para fijar la posición del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea tiene la palabra la diputada Rosana Pastor.

La señora **PASTOR MUÑOZ**: *Bon dia a totes i tots.*

Cuando el Grupo Popular habla de actualizar las obligaciones de servicio público lo primero que puede pasar, y con razón, es que la ciudadanía se eche a temblar y se empiece a preguntar ¿qué más querrán recortar? Afortunadamente, las ciudadanas y los ciudadanos de las mareas nos recuerdan que les hemos de frenar en sus recortes de derechos y en su ansia privatizadora para los amigos de pupitre y aunque nos resulte difícil nosotros sí les otorgaremos el derecho a la presunción de inocencia e intentaremos aclarar qué entendemos nosotros como obligaciones de servicio público, más allá de un listado de trayectos ferroviarios. Creemos que existen razones sociales, medioambientales, energéticas y económicas que justifican que el transporte debe seguir siendo público. Por tanto, debe formar parte de las políticas que ponga en marcha el nuevo Gobierno para favorecer la integración social y el crecimiento equilibrado de todo el territorio. Sin un transporte público, tanto los sistemas de tráfico como de bienes se colapsarían, perjudicando notablemente la calidad de nuestro nivel de vida. El transporte público garantiza la cohesión social para la ciudadanía a precios asequibles, garantiza la participación en la vida social de colectivos con dificultades. El transporte público favorece el crecimiento y la dinamización de la economía. Las inversiones necesarias para mantener y crear unas infraestructuras de transporte eficiente e intermodal es una fuente de generación de empleo directo.

Atendiendo a la parte de su propuesta, que dice que la declaración de obligación de servicio público se debe a actualizar basándose en criterios de eficiencia global y sostenibilidad para que continúe garantizando la movilidad de los ciudadanos y su adecuación a las condiciones de demanda actuales, creemos que es un buen momento para recordar lo que dice el Tribunal Constitucional. Cito textualmente: Cuando las infraestructuras ferroviarias sean de interés general la competencia para su ordenación y su realización corresponde al Estado —artículo 149.1.24.<sup>a</sup> de la Constitución— y cuando sean de interés de una comunidad autónoma la competencia corresponderá a esta comunidad —artículo 148.1.4.<sup>a</sup> de la Constitución—. La simple circunstancia de que el itinerario de una línea férrea atravesase más de una comunidad autónoma —cito también la Constitución— no debe determinar por sí sola la incorporación de esta línea a la red estatal. No se trata de que una comunidad autónoma pueda extender su competencia a una infraestructura ferroviaria que se encuentre fuera de su territorio, sino que la cooperación y la coordinación de las entidades competentes, que son imprescindibles para alcanzar la finalidad plenamente constitucional, den como resultado la integración de las redes férreas de competencia estatal y autonómica.

Por todo lo expuesto, el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea votará a favor de su proposición, dejando claro que nuestro compromiso es que la Comisión que estudie la actualización y adecuación de esa normativa sea una Comisión parlamentaria. Y trabajaremos, a diferencia de lo que han sido las políticas del Partido Popular, para ampliar las obligaciones de servicio público y para traspasar aquellas líneas ferroviarias a las comunidades que lo soliciten, ya que desde una gestión directa estamos convencidos de que se mejorará la calidad del servicio y a su vez esos traspasos de competencias pondrán de manifiesto el carácter plurinacional del Estado español.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

Señor Mateu, ¿en relación con las enmiendas, aunque ya se ha posicionado antes, tiene algo que añadir?

El señor **MATEU ISTÚRIZ**: Reitero el agradecimiento a la portavoz del Grupo Socialista y al portavoz del Grupo Ciudadanos por el acuerdo al que hemos llegado, que creo que es fructífero. Recogemos —insisto— todas las pretensiones, sobre todo en aras de la movilidad de los ciudadanos y si quieren de esa España simétrica en la que tanto insisto en mis intervenciones, solicitando también el apoyo de los demás grupos políticos. Es decir, acepto las dos enmiendas.

Muchas gracias.

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

Antes de comenzar el debate de la última de las iniciativas les pido a los señores portavoces que tengan avisados a los integrantes de la misma, al tiempo que hay un par de transacciones que están pendientes de hacer llegar hacia la mesa, la relativa al tema de los drones y esta última que se acaba de debatir.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 29

18 de octubre de 2016

Pág. 44

— **RELATIVA A LA FINALIZACIÓN DE LOS TRABAJOS DE EJECUCIÓN DEL TREN DE ALTA VELOCIDAD EN EL TRAMO DEL LLAMADO «NUDO DE BERGARA» DE LA «Y VASCA». PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV). (Número de expediente 161/000552).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto 11.º del orden del día: proposición no de ley relativa a la finalización de los trabajos de ejecución del tren alta velocidad en el tramo del llamado nudo de Bergara de la Y vasca, cuyo autor es el Grupo Vasco (EAJ-PNV). Tiene la palabra para su defensa, don Íñigo Barandiaran.

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

Señorías, no sé si habrán oído hablar del nudo de Bergara, pero es algo así como el centro de la Comunidad Autónoma del País Vasco. Es también el centro a través del cual se pretende que circule el proyecto del tren de alta velocidad en un entorno que es —como algunos sabrán— endiabladamente complicado. Es una zona compleja porque es tremendamente montañosa y eso ha supuesto tremendas dificultades para su ejecución e incluso para su proyección. Ese nudo, sin embargo, es un elemento nuclear del proyecto del tren de alta velocidad. Es nuclear no solo para el propósito de unir el ámbito de las capitales de la Comunidad Autónoma del País Vasco e incluso con la frontera de Irún o con el resto del trazado del tren de alta velocidad. Es también un elemento fundamental para la cohesión social y económica, en tanto en cuanto el tren de alta velocidad se planteó como un elemento vertebrador del país, fundamentalmente porque va a favorecer la comunicación entre ciudadanos y entre entidades.

Ese proyecto es además un proyecto antiguo, si les digo que ya en el año 1986 se empezaba a hablar de este proyecto, me quedo corto. Bastante más tarde se insistió en muchos momentos para hacerlo posible, pero no es hasta el año 2006 cuando se empieza ya a establecer algún tipo de compromiso entre la Administración del Estado, el Gobierno vasco y ADIF, al firmar determinados convenios de colaboración que permitieron avanzar en ese sentido, sobre todo, en la redacción de proyectos, en el encargo de ejecución de esa parte de los proyectos atendiendo a las posibilidades tanto financieras como constructivas de cada uno de esos tramos. Además, y junto con ello, se acordó una cuestión fundamental para la posible ejecución del tren de alta velocidad en el País Vasco y es la posibilidad de que pudiera ser acometida su ejecución por parte de la propia Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco, utilizando unos instrumentos que están ya contenidos en el propio Estatuto de Autonomía y en la Ley del Concierto Económico. La ejecución a través de la financiación propia por parte de la Comunidad Autónoma del País Vasco, además debía ser compensada cuando se fuera a producir la negociación del cupo con el Estado. Esa ha sido la forma en que se ha ejecutado y lo que ha posibilitado que algunos de los tramos se hayan ejecutado, sin embargo, este el tramo más importante de los que nos queda.

Este tramo, que es nuclear y central en el ámbito de la Comunidad Autónoma del País Vasco, ha sufrido tremendos retrasos, a pesar de que en principio ese proyecto estaba aprobado en el año 2012 y su licitación se produjo en diferentes Consejos de Ministros, en concreto los celebrados los días 30 de abril y 19 de septiembre de 2014 y 27 de febrero de 2015. No obstante, y a pesar de estas adjudicaciones, lo cierto es que materialmente aquellas no se pudieron llevar a cabo, basándose en diferentes razones que seguramente otros grupos también compartirán o comentarán, sobre todo en las bajas temerarias que se produjeron con las ofertas que se lanzaron para la ejecución de aquellos proyectos. En concreto, aquellas bajas para los adjudicatarios de aquellos proyectos alcanzaron incluso el 50 % del presupuesto previsto. Consecuencia de ello ha sido que transcurrido más de un año después del plazo del momento de la adjudicación y del inicio de las obras, estas aún no se habían ejecutado, motivo por el cual en las últimas reuniones el Ministerio de Fomento y ADIF han trasladado al Gobierno vasco no solo la necesidad de rescindir aquellos contratos, sino además la necesidad de plantear unos nuevos métodos de ejecución de ese proyecto. Por eso, aquellas obras fueron subdivididas en cinco tramos para diferentes adjudicatarios, pero ahora se pretende una única adjudicación a un único adjudicatario y además a través de un nuevo sistema de tuneladora, cuestión que parece que tendría mayores dificultades respecto de las que aún todavía existen porque no se sabe si técnicamente va a poder soportar el propio territorio su ejecución.

No obstante, lo cierto es que lo que pervive es la necesidad de ejecución. En concreto, hay que tener en cuenta que si esos tramos requieren para su ejecución un plazo no inferior a cuarenta y ocho meses, parece no ya difícil sino imposible que se puedan ejecutar en el plazo previsto por la entonces ministra de Fomento, luego por el ministro de Fomento en funciones y también por el presidente del Gobierno, ahora en funciones, en el momento de su intento de investidura en la anterior legislatura. Es decir, estamos

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 29

18 de octubre de 2016

Pág. 45

planteando una obra que se dice por parte del Gobierno que va a acabar para el año 2018, cuando todavía no se ha adjudicado y cuando se prevé para su ejecución periodo de no menos de cuarenta y ocho meses. Es esa la situación a la que nos enfrentamos y es eso lo que nos impulsa a presentar una proposición no de ley que plantea impulsar, forzar o recomendar al Gobierno para que atienda esa necesidad que no es coyuntural ni momentánea, ni siquiera moderna, por decirlo de alguna manera, porque ya existía desde hace mucho tiempo, que requiere el impulso político para que estas obras puedan definitivamente terminarse.

A ese efecto hemos presentado esta proposición no de ley, cuya parte propositiva tiene una redacción determinada, tal y como ustedes la han conocido, aunque también han podido conocer que nos ha sido presentada por parte del Grupo Socialista y luego de viva voz por parte del Grupo Ciudadanos determinadas alternativas para su modificación que hemos aceptado y que hemos transaccionado. Por tanto, señor presidente, le presentaré finalmente la redacción final de la parte propositiva de esta proposición no de ley acordada con estos grupos parlamentarios, para la cual solicito su aprobación.

Muchas gracias.

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

Vamos a la defensa de las enmiendas. En primer lugar, la enmienda del Grupo Socialista será defendida por el don Odón Elorza, que tiene la palabra.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: Nos encontramos, como ha dicho el diputado del Grupo Nacionalista Vasco, ante un proyecto que ha sufrido muchos retrasos, que es un proyecto tortuoso, que es un proyecto además que va acompañado por las declaraciones de los responsables políticos del Ministerio de Fomento —concretamente la que fue exministra, señora Pastor— en las que han abundado las mentiras. El proyecto de la Y vasca se dijo que iba a finalizar para el año 2019, pero lo cierto es que en el año 2015, año electoral que es cuando se formulan esas declaraciones electoralistas por parte de la exministra, se procedió a adjudicar cinco tramos de obra del nudo de Bergara que se adjudicó, tal y como se ha citado y ya denunció el Grupo Socialista hace año y pico, con bajas temerarias del 50 %. Son obras que han estado paralizadas durante año y medio y que a día de hoy hay que volverlas a sacar a licitación. Lo cierto es que el Grupo Socialista presentó ya el 19 de julio de este año una PNL sobre estas cuestiones, denunciando la situación y pidiendo un impulso político al ministerio para agilizar las inversiones.

No es únicamente que haya cinco obras importantes rescindidas por la técnica de jugar con la baja temeraria por el ministerio, por ADIF, sino que además hay una indefinición sobre la penetración de la alta velocidad en las capitales vascas: Bilbao, Vitoria, San Sebastián e Irun. No hay tampoco modelos cerrados, ni mucho menos, de la remodelación de las estaciones que requiere el AVE en esas cuatro capitales, Irun, San Sebastián, Bilbao y Vitoria. No hay todavía ni siquiera un proyecto definitivo sobre cómo conectarla la Y vasca ferroviaria —porque si no la Y vasca será una isla aislada de todo— con Madrid. Otro tramo elemental que está indefinido es el de Vitoria-Burgos y tampoco está para nada definida la conexión entre la Y vasca y el Mediterráneo, con Barcelona. Concretamente no se sabe qué se va a hacer con la conexión entre Vitoria y Pamplona, y de Pamplona al Mediterráneo. A eso tenemos que sumar que todavía no hay proyectos sobre la obra de superestructura, con lo cual nos encontramos con un engaño absoluto, en el sentido de que las obras no pueden finalizar lamentablemente en 2019 y esto se va para un plazo mucho más largo.

De ahí la presentación de la PNL en su día el 19 de julio y la enmienda de sustitución presentada al Grupo Nacionalista Vasco, que al final ha sido transaccionada. Manifestamos nuestra satisfacción con la transacción, a la que se ha incorporado también por su parte Ciudadanos. Esperemos que esto que hoy aquí se va a aprobar sirva para que el proyecto se active, aunque no somos ingenuos y desconfiamos, pero por lo menos sí que quede bien claramente explicitada la denuncia que hacemos en este caso los socialistas, así como otros grupos, respecto a una obra de infraestructura que es vital para la comunicación de Euskadi con el resto de España, porque en estos momentos las conexiones ferroviarias entre las capitales vascas, Madrid y Barcelona son penosas, como sucede en muchos sitios de España.

Acabo diciendo que es importante la aportación que hacemos en el sentido de que es fundamental un plan; un plan que establezca compromisos concretos en plazos y fechas, así como que establezca un calendario para las inversiones. Supongo que esto mismo será lo que pidan otros diputados de otros territorios de España, pero por nuestra parte así lo hacemos porque en ADIF hay un absoluto caos en la planificación de esta obra. No hay la suficiente atención ni bastantes reuniones para llegar a acuerdos

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 29

18 de octubre de 2016

Pág. 46

concertados entre ADIF y Fomento con las administraciones vascas concernidas, tanto el Gobierno vasco como los ayuntamientos ya citados. Esperemos que esta denuncia tenga alguna utilidad.

Muchas gracias, señor presidente.

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

A continuación para defender la enmienda del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra don Leopoldo Barreda.

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

Efectivamente, hemos enmendado la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Vasco, PNV. Nuestra enmienda apunta a la dirección que creemos que es propia de instituciones y fuerzas políticas que necesariamente están llamadas a entenderse en torno a una obra que, como ha quedado claro, tiene una extraordinaria complejidad. Por tanto, corresponde una función de impulso que estimule la continuidad del esfuerzo inversor, el trabajo conjunto y la definición de lo principal que falta en cuanto a proyecto, como ya se ha recordado, que es la integración en las capitales. Algo muy diferente al texto original del PNV, que en el título utiliza a modo de señuelo las dificultades surgidas en el nudo de Bergara para reivindicar después la encomienda de ejecución de esos mismos tramos y de lo que sería la entrada en las tres capitales. Me da la impresión de que su preocupación está más en el protagonismo en cuanto a la toma de decisiones, que en tirar juntos del carro y evitar mayores dilaciones en el desarrollo de las obras, es decir, su actitud es la de quien se sirve del nudo de Bergara como pretexto para otras cosas.

Nuestra actitud es la de un partido y de un Gobierno que fueron siempre decisivos en el impulso de la Y vasca tanto en Europa en su día, de la mano de Marcelino Oreja o de Loyola de Palacio como en las diferentes responsabilidades que hemos asumido en el Gobierno de España. Un partido y un Gobierno que en los cinco últimos presupuestos ha aportado de forma directa o vía descuento de cupo cerca de 2.600 millones de euros a la Y vasca, es decir, dos tercios de lo invertido hasta la fecha de una obra que alcanzará los 5.200 millones de euros y que será financiada íntegramente por la Administración General del Estado. Un esfuerzo que, por cierto, el PNV reconocía el pasado mes de abril en esta Comisión. A día de hoy se siguen desarrollando todas las actuaciones y el propósito es cumplir la planificación prevista; planificación hay, por mucho que ustedes crean que hay que instar a que se desarrolle esa planificación.

Es evidente que hay cosas que no ayudan al desarrollo de esa planificación. No ayuda lo sucedido, como ya se ha recordado, en Bergara con las empresas adjudicatarias. No ayudan los cambios de planteamiento del PNV en la entrada del AVE en Bilbao porque suponen cientos de millones de sobrecoste, años de retraso y nuevas complicaciones técnicas que deberían reconocer. Es fácil hacer dibujos o maquetas, pero esos dibujos o maquetas a día de hoy no solucionan los problemas técnicos que plantea esa modificación. Tampoco ayuda al desarrollo de las actuaciones las limitaciones a las que se enfrenta un Gobierno en funciones, que se verían agravadas por una eventual prórroga presupuestaria. Todo esto es fruto de un bloqueo, cuya responsabilidad principal es del Partido Socialista, pero que el PNV en ningún caso ha contribuido a desactivar.

Mientras tanto, aparte de lo dicho, las comisiones interinstitucionales para la integración del AVE en las tres capitales deben evaluar alternativas viables y acordar soluciones definitivas. Ese es el procedimiento y en ello estamos, diga lo que diga la proposición no de ley o el texto de transacción. Es decir, no hace falta ese impulso porque es ese el procedimiento y así es como se viene trabajando desde hace tiempo. Este verano se ha adjudicado el contrato de infraestructura y vía entre Astigarraga e Irún en la propia estación de Irún, así como los de catenaria e instalaciones, tal y como anunciábamos en esta Comisión en la pasada legislatura el pasado 3 de abril; un contrato que es fundamental para la conexión con la frontera francesa. Ya se han adjudicado las obras de la base de montaje de Vitoria, así como la redacción de los proyectos de montaje de vías. Esto es superestructura, por mucho que el Partido Socialista no quiera reconocer que también se está trabajando ya en ese nivel. Por tanto, el Gobierno del PP desbloqueó la Y vasca, pero el PSOE sigue viendo la paja en ojo ajeno, como digo siempre en mis intervenciones, pasando por alto la viga —o en este caso la traviesa— en el propio. Lo cierto es que el Gobierno del PP impulsó la actuación en todos los ámbitos y presentó una planificación realista para la conclusión de las obras. Es cierto que han surgido dificultades, no sé si a causa de ese compromiso y calendario o no, pero han surgido complicaciones para todos en el nudo de Bergara, por ejemplo, tras la actuación de determinadas empresas. Son precisas, como se han recordado, nuevas licitaciones con nuevos proyectos constructivos y también mejoras en los proyectos técnicos. El Ministerio de Fomento y el Gobierno vasco

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 29

18 de octubre de 2016

Pág. 47

trabajan conjuntamente para licitar cuanto antes. Los plazos de construcción serán los que recojan los nuevos proyectos, no los que diga una PNL del PNV, sino los que recojan los nuevos proyectos.

Dificultades también hay en el ramal guipuzcoano, cuya ejecución está encomendada —como se ha recordado— a la comunidad autónoma, en el que se trabaja intensamente para concluir los expedientes de modificación de estos tramos de la plataforma. Es cierto que se ha avanzado a partir de los convenios de colaboración, pero también lo es que los ritmos de ejecución no son muy diferentes en unos casos o en otros. También ha habido que sortear dificultades planteadas por diferentes ayuntamientos o por posicionamientos políticos que siguen cuestionando la Y vasca como es manifiesto, sin necesidad tan siquiera de salir de sala.

Por tanto, creemos que es nuestro deber como fuerza política —y termino— y como responsable de la Administración General del Estado trabajar para superar esas dificultades, no para tirarnos las dificultades a la cabeza ni buscar réditos políticos a corto plazo, sino trabajar para culminar una infraestructura clave para la sociedad vasca y para las comunicaciones por ferrocarril de España y Portugal con Francia y con el resto de Europa. Esa, y no otra, es el propósito de la enmienda presentada y esa, y no otra, será en todo caso nuestra actitud, cualquiera que fuere el resultado de la votación en la mañana de hoy.

Muchas gracias. **(Aplausos).**

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, don Leopoldo Barreda.

Pasamos al turno final de fijación de posiciones. En primer lugar, por el Grupo Parlamentario Mixto tiene la palabra el diputado don Oskar Matute.

El señor **MATUTE GARCÍA DE JALÓN**: Muchas gracias, señor presidente.

En primer lugar, quiero manifestar lo obvio y es que Euskal Herria-Bildu está en contra del trazado de alta velocidad a su paso por la Comunidad Autónoma Vasca, que es una posición que mantiene en coherencia y en consonancia con la mayoría sindical vasca y con el movimiento ecologista vasco y que se hace por varios motivos; motivos que en esta Comisión no hacen sino ahondarse. Se hablaba por parte del proponente en torno al carácter nuclear de los tramos que se traen hoy a colación. Desde un punto de vista de una lectura subjetiva —y no niego la carga subjetiva de nuestro grupo— cuando se habla de nuclear nos refiere a la toxicidad, pero, sobre todo, se ha hablado también, por parte de algunos de los que me han precedido en el uso de la palabra, de dos elementos que son fundamentales. El primer elemento es la falta de conexión del trazado de alta velocidad de la Y vasca para con el resto de los corredores. Se ha hablado del corredor mediterráneo, pero se podría hablar del trazado Burgos-Vitoria y también del trazado Dax-Bayona, porque lo que se pretendía es que fuera un corredor ferroviario para el transporte de mercancías y personas se ha quedado en un islote, o si me lo permiten, en un metro vasco y hasta para un bilbaíno como yo me parece un exceso de gasto para construir semejante obra.

En segundo lugar, se habla de la enorme complejidad. Es bueno que se reconozca la enorme complejidad de un proyecto que no ha contando en ningún momento —y subrayo en ningún momento— con ningún estudio de coste beneficio en torno a la rentabilidad social, económica y ambiental. Es triste, pero esto no nos hace diferentes a los vascos y a las vascas, esto no es un hecho diferencial de los vascos y vascas, porque por desgracia en todos los trazados ferroviarios de la alta velocidad del Estado español si algo ha faltado o ha adolecido ha sido de estudios de coste-beneficio, de estudios de rentabilidad económica. Eso lo reflejaban diferentes medios de comunicación y parece que ahora ADIF quiere ponerle algún tipo de solución. No es menos paradójico que quiera ponerle solución ahora cuando ya han convertido al Estado español en el segundo país del planeta con más kilómetros de alta velocidad, por delante de algunos que se proclaman y se reclaman como superpotencias.

En cualquier caso, y respecto a la iniciativa concreta, estamos en contra tanto de la iniciativa original como de las enmiendas planteadas por una cuestión muy básica. Se nos plantea nuevamente que sea el Gobierno vasco quien se haga cargo de la encomienda de gestión y del pago del trazado ferroviario al paso por nuestro país, a la vez que se dice —al menos en la Comunidad Autónoma vasca así se dice— que el Gobierno central no está pagando el dinero que el Gobierno vasco está adelantando. No entiendo dónde está el beneficio para el Gobierno vasco, para los vascos y vascas. Si ya el impacto medioambiental y el impacto social es evidente, no sé dónde está el beneficio de seguir apostando por seguir adelantando un dinero que jamás nos devuelven o que de momento no nos devuelven, habida cuenta del litigio que mantiene el Gobierno vasco con el Gobierno central en torno a las cantidades de cupo que tendría que revertir para el propio Gobierno vasco en función de esa encomienda de gestión de la que se nos hablaba.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 29

18 de octubre de 2016

Pág. 48

Pero nos preocupa también sobremanera, si ya fueran pocos los argumentos que he intentado detallar en este corto espacio de tiempo, nuevamente esas obras porque han gozado de una alta tasa de sobrecostes. Está bien hablar de las bajas temerarias, pero no es menos importante hablar de los sobrecostes sistemáticos que se han producido en el trazado de alta velocidad. Quizás haya sido por la enorme complejidad, pero el país no ha cambiado ni en diez ni en veinte ni en treinta años, tenía la misma orografía y tenía las mismas dificultades cuando se proyectó. Lo que hay, desde luego, es un defecto evidente en la proyección y en la estimación del coste que iba a tener. Es curioso que en estos días, en los que tenemos al menos un ojo puesto en los juicios que se están llevando a cabo en la Audiencia Nacional, con respecto a casos que tienen que ver con la corrupción, podamos ver cómo en esos mismos juicios salen a colación por parte del principal imputado empresas que tienen mucho papel también en el proyecto constructivo del tren de alta velocidad. Son empresas que él mismo ha citado y que no merece la pena siquiera volver a citar aquí porque son conocidas al haberlo hecho él.

En cualquier caso, quiero señalar para finalizar que la encomienda de gestión a la que el Grupo Nacionalista se refiere es una encomienda de gestión que bien podría utilizarse para construir hospitales públicos, centros tecnológicos o para dotar a nuestra población de mejoras objetivas en sus condiciones de vida porque, desde luego, no creemos que se las vaya a dar ni el tren de alta velocidad ni el desarrollo del nudo de Bergara.

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

A continuación, por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra el diputado don Miguel Ángel Garaulet.

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

Brevemente, en primer lugar, diré que el Grupo Parlamentario Ciudadanos está por la decisión de que de una vez por todas se complete el proyecto de la Y vasca y se dote a los ciudadanos de aquella comunidad autónoma de un servicio de alta velocidad adecuado y necesario en esta época; y lo digo desde el punto de vista de que como murciano yo no lo tengo y llevo dieciséis años esperando a que algún día llegue el AVE a mi ciudad. Y sobre los problemas de corrupción, dotación, etcétera, le puedo decir que a lo mejor nosotros le podemos dar alguna que otra información. En fin, lo que está claro es que con la ejecución completa de este trayecto se abre una oportunidad, no solo en cuanto a la reducción en los tiempos de viaje para los pasajeros de Madrid y Castilla y León hacia Euskadi, sino también respecto al aumento del tráfico transfronterizo ferroviario de mercancías, con un volumen más elevado y conectando con las redes de ferrocarriles del norte del Europa, que es bastante importante.

A diferencia de lo que ha dicho el compañero, según las conclusiones del análisis de riesgo financiero que nosotros hemos hecho sobre el proyecto del eje Madrid-Euskadi, tiene una probabilidad de ser rentable socioeconómicamente, tiene una TIR entre 5,22 y 6,77, que es una TIR de responsabilidad socioeconómica bastante alta, a diferencia de los otros proyectos de AVE, que no llegan a esos números. Por tanto, estoy en desacuerdo sobre lo dicho en cuanto a la rentabilidad.

No vamos a hablar más de las bajas temerarias porque es tarde y ya lo hemos tratado. Lo que sí es importante es que el Partido Nacionalista Vasco ha hecho una introducción en el último apartado, porque, para no que no haya distinciones ni diferencias entre los ciudadanos de diferentes comunidades autónomas, estos proyectos tienen que ser financiados vía Presupuestos Generales del Estado, con las ayudas y complementos que vienen de los fondos europeos. En definitiva, antes de firmar el convenio con el Gobierno vasco decimos que se tienen que trasladar las formas de actuación que se llevan a cabo para cualquier otro proyecto a nivel nacional en cualquier otra comunidad. Se ha aceptado y, por lo tanto, nosotros vamos a votar a favor, para que se fijen plazos y se desarrolle de una vez por todas y se concluya este proyecto, que, como bien se ha dicho, lleva muchísimos años paralizado y ya es hora de que se termine, no solo por el bien de la comunidad autónoma vasca, sino por el bien de todo el país.

Gracias.

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

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

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 29

18 de octubre de 2016

Pág. 49

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

Nuestro grupo parlamentario, desde luego, comparte la necesidad que tiene Euskadi de unas buenas conexiones ferroviarias tanto para pasajeros como mercancías, pero creemos que el actual proyecto de la Y vasca no responde a estas necesidades. Es un proyecto oscuro desde su planteamiento, desde su diseño, desde su ejecución, con un impacto ambiental elevadísimo y un coste económico desmesurado.

En lo que se refiere a esta proposición no de ley, vamos a votar en contra, aun sin conocer la transaccional a la que se ha llegado, por dos razones: la primera, por las prisas y premura que impregnan esta proposición, que a todas luces está injustificada. Se insta a acelerar unas obras sin justificarse, puesto que cuando se acabase el nudo de Bergara no estaría terminado ni el enlace con Burdeos ni con Burgos, por lo que no habría ni tiempo de reducción ni se establecerían esas necesarias conexiones con la meseta y con Francia. En segundo lugar, supone acelerar un proyecto que tiene un descomunal sobrecoste económico y un impacto ambiental inasumible, especialmente en el nudo de Bergara, en lugar de analizar —que es lo que deberíamos hacer— cómo racionalizar este proyecto para minimizar el coste y el impacto ambiental, así como para adecuar los plazos y, sobre todo, para satisfacer las necesidades reales de la ciudadanía. Este es un proyecto que no da respuesta a las necesidades de la economía vasca, que necesita como el comer trasvasar mercancías de la carretera al ferrocarril, no solo de la producción de la industria vasca, sino también de toda la que llega a los puertos vascos. Y, por último, no estamos de acuerdo en que el Gobierno vasco asuma un mayor compromiso de financiación en este proyecto. Este mayor esfuerzo inversor supondría necesariamente recortes en otras partidas presupuestarias del Gobierno vasco, habida cuenta además de la congelación presupuestaria que se deriva de la caída en la recaudación de las haciendas vascas que hemos conocido la semana pasada tras la reunión del Consejo Vasco de Finanzas.

Por tanto, creemos que la inversión en obra pública y las infraestructuras en Euskadi han de estar al servicio de sus gentes y de su economía, que no es el caso del actual proyecto de la Y vasca, y, por ende, no podemos votar a favor de una iniciativa más pensada para los intereses de las constructoras que para las necesidades de la ciudadanía.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

Hemos terminado con los posicionamientos. El autor de la iniciativa, don Íñigo Barandiaran, tiene la palabra.

El señor **BARANDIARAN BENITO**: Entendemos que la enmienda del Partido Popular va implícita en nuestra propuesta. Y he comentado que hemos llegado a una transacción con Ciudadanos y el Grupo Socialista, que no sé si prefiere que se la traslade o que la lea.

El señor **PRESIDENTE**: Nos la tiene que traer, aunque también puede leerla.

El señor **BARANDIARAN BENITO**: Dice así la parte propositiva de la proposición no de ley: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a: 1. Presentar con urgencia y, en todo caso, en plazo no superior a tres meses la planificación de todas las obras de infraestructuras y superestructuras que quedan pendientes hasta la puesta en funcionamiento y servicio del tramo del proyecto del tren de alta velocidad que discurre por el ámbito de la Comunidad Autónoma del País Vasco conocido como Y vasca. 2. Proceder a la toma de decisiones concertadas en el marco de la comisión interinstitucional entre las administraciones del Ministerio de Fomento, ADIF, Gobierno vasco y ayuntamientos de las ciudades afectadas sobre la definición y contenidos de los proyectos que salgan a licitación en relación con las obras de penetración y reforma de las estaciones de Bilbao, Vitoria, Irún y San Sebastián que incluya un calendario detallado de los plazos, acceso, remodelación y nuevas estaciones en las capitales citadas, así como la ejecución de las obras de superestructura y las conexiones de la Y vasca desde Vitoria con Burgos y Pamplona. 3. Para que, de no ser ejecutado de forma inmediata con cargo a los Presupuestos Generales del Estado y fondos europeos correspondientes, acuerde con la Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco un nuevo convenio de colaboración por el que se pueda encomendar a dicha administración autonómica la ejecución de las obras del llamado nudo de Bergara y de los accesos y estaciones en las ciudades citadas y su financiación a través de los métodos contemplados a dicho efecto en la Ley 12/2002, del concierto económico con el País Vasco.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 29

18 de octubre de 2016

Pág. 50

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Habiendo terminado el debate, en unos minutos vamos a comenzar las votaciones. **(Pausa)**.

En primer lugar, vamos a votar las proposiciones no de ley que hemos debatido acumuladas, por lo que su votación es conjunta. En este caso, se va a votar la enmienda transaccional, que todas sus señorías conocen.

### **Efectuada la votación, dijo**

El señor **PRESIDENTE**: Esta iniciativa queda aprobada por unanimidad.

A continuación, votamos la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Socialista sobre la elaboración de un nuevo plan de transportes e infraestructuras, que se vota en los términos de una transaccional que fue conocida por todos ustedes.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

A continuación, votamos la proposición no de ley sobre movilidad sostenible, del Grupo Parlamentario Socialista, que se va a votar en sus propios términos, con la enmienda que fue aceptada.

### **Efectuada la votación, dijo**

El señor **PRESIDENTE**: Esta iniciativa ha sido aprobada por unanimidad.

A continuación, vamos a votar la proposición no de ley sobre la retirada del recurso de inconstitucionalidad interpuesto contra determinados preceptos de la Ley 24/2015, de 29 de julio, de medidas urgentes para afrontar la emergencia en el ámbito de la vivienda y la pobreza energética, del Grupo Parlamentario Confederado de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, que se va a votar en sus propios términos.

### **Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 18; votos en contra, 18; abstenciones, 1.**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, puesto que se ha producido un empate, según lo previsto en el artículo 88 del Reglamento de la Cámara, debemos repetir la votación.

### **Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 19; votos en contra, 17.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada esta iniciativa.

A continuación, vamos a votar la proposición no de ley sobre el desarrollo de la regulación de las actividades en las que intervienen aeronaves tripuladas por control remoto, de la que es autor el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, que se va a votar en los términos transaccional que ustedes ya conocen.

### **Efectuada la votación, dijo**

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

A continuación, votamos la proposición no de ley relativa a avanzar hacia un sistema de transporte integrado intermodal, que es del Grupo Parlamentario Popular y que también se vota en los términos de una transaccional que ya conocen.

### **Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 36; votos en contra, 1; abstenciones, 1.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada esta iniciativa.

Vamos a votar la número 9, proposición no de ley sobre la actualización de la declaración de obligaciones de servicio público de transporte ferroviario de viajeros, de la que es autor el Grupo Parlamentario Popular, que también se vota en los términos de una transaccional que ya conocen.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 29

18 de octubre de 2016

Pág. 51

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 36; abstenciones, 1.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

A continuación, votamos la relativa a la mejora de la financiación del transporte público metropolitano y para la movilidad sostenible, que es del Grupo Parlamentario Mixto, que ha incorporado una enmienda.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 22; votos en contra, 15; abstenciones, 1.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Finalizamos con la votación de la proposición no de ley número 11, relativa a la finalización de los trabajos de ejecución del tren de alta velocidad en el tramo llamado nudo de Bergara y de la Y vasca, de la que es autor el Grupo Parlamentario Vasco, sobre la que se ha llegado a un acuerdo transaccional que ya conocen.

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

El señor **PRESIDENTE**: Esta iniciativa no ha prosperado.

Agradeciéndoles a todos ustedes la colaboración prestada, se levanta la sesión.

**Eran las dos y veinte minutos de la tarde.**