



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2017

XII LEGISLATURA

Núm. 331

Pág. 1

FOMENTO

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

Sesión núm. 16

celebrada el miércoles 27 de septiembre de 2017

Página

ORDEN DEL DÍA:

Elección de vacantes. Mesa Comisión:

- Elección de la Secretaría Segunda de la Comisión. (Número de expediente 041/000020) 2

Proposiciones no de ley:

- Por la que se insta al Gobierno a impulsar las obras de la Autovía RM-1 (Autovía del Bancal) en la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/002253) 2
- Sobre inversión en la línea Algeciras Bobadilla y el puerto seco. Presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. (Número de expediente 161/000320) 6
- Sobre la adaptación de todos los trenes y estaciones para personas con diversidad funcional. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/000543) 11
- Sobre medidas para la mejora de la red ferroviaria y del servicio de cercanías en la Comunidad de Madrid. Presentada por el Grupo Parlamentario Ciudadanos. (Número de expediente 161/001347) 16
- Relativa al enlace del municipio de Rivas con la M-50. Presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. (Número de expediente 161/001643) 21

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 331

27 de septiembre de 2017

Pág. 2

- Sobre el establecimiento de mecanismos de información y comunicación en los procesos inherentes a la rehabilitación de viviendas. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/002164) 25
- Relativa a la finalización de la concesión y liberalización de la AP-1 entre Burgos y Miranda de Ebro. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/002251) 30
- Relativa al estudio de actuaciones que permitan la ampliación de la pista del aeropuerto de San Sebastián. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/002275) 35
- Sobre la ejecución de la obra consistente en la construcción de la rotonda de acceso al municipio de Redován por el Barrio de San Carlos (Alicante). Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/001998) 41

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

ELECCIÓN DE VACANTES. MESA COMISIÓN:

- **ELECCIÓN DE LA SECRETARÍA SEGUNDA DE LA COMISIÓN.** (Número de expediente 041/000020).

El señor **PRESIDENTE**: Buenas tardes, señorías. Comenzamos la sesión de la Comisión.

En primer lugar, como saben, se debe cubrir la vacante que se produjo como consecuencia de la marcha de nuestro querido amigo y compañero don Antonio Trevín, que era secretario de la Mesa. Como todos ustedes saben, el Reglamento prevé la posibilidad de que se realice una elección. El Grupo Parlamentario Socialista, al que pertenecía nuestro compañero Antonio Trevín, ha comunicado el nombre de la persona que quieren que le sustituya.

Si no hay ningún inconveniente, doña Natalia González Peláez, que es la diputada socialista propuesta, puede ser elegida por asentimiento de toda la Comisión. (**Asentimiento**). Queda nombrada secretaria de la Comisión doña Natalia González Peláez, a la que deseamos mucho éxito en su gestión. Le ruego que ocupe su lugar en la Mesa. (**Así lo hace el nuevo miembro de la Comisión.— Aplausos**).

PROPOSICIONES NO DE LEY:

- **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A IMPULSAR LAS OBRAS DE LA AUTOVÍA RM-1 (AUTOVÍA DEL BANCAL) EN LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LA REGIÓN DE MURCIA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO.** (Número de expediente 161/002253).

El señor **PRESIDENTE**: Comenzamos el debate de las proposiciones no de ley. Como les habrán informado los portavoces, hay una alteración en el orden del día. En primer lugar se verá la iniciativa que figura con el número 9; la siguiente será la número 3; después, las números 2, 4, 5, 7, 8, 10; finalmente, debatiremos la número 6.

Comenzamos con la proposición no de ley por la que se insta al Gobierno a impulsar las obras de la autovía RM-1, autovía del Bancal, en la Comunidad Autónoma de Murcia, presentada por el Grupo Parlamentario Popular.

Para su defensa, tiene la palabra el señor Bernabé.

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

Buenas tardes, señorías. Este documento se firmó en el año 2006 (**Muestra un documento**). Es un protocolo para la construcción de la entonces denominada autovía RM-1 de la Región de Murcia, y lo suscribió la recordada ministra socialista de Fomento, Magdalena Álvarez, con el entonces presidente de la Región de Murcia, Ramón Luis Valcárcel. Quedaba configurada en aquel momento esta nueva infraestructura como una vía de alta capacidad, con dos carriles por sentido, que permitía la unión de la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 331

27 de septiembre de 2017

Pág. 3

autovía A-7 con la autopista AP-7. Fue declarada infraestructura de interés general por una serie de razones. En primer lugar, porque unía un conjunto de cuatro municipios con más de medio millón de habitantes, San Javier, Murcia, Beniel y Santomera. En segundo lugar, porque daba servicio —es el motivo más importante— a toda la comarca del Mar Menor, con millones de desplazamientos por carretera, especialmente durante la época estival. En tercer lugar, porque venía a constituirse como parte de la circunvalación sur de la ciudad de Murcia, dado que parte de su trayecto conectaba con la conocida autovía del Reguerón para dar esa salida, insisto, a la capital de la Región de Murcia por la parte sur.

¿Qué fue lo que se acordó con respecto a la ejecución? Que de los 40 kilómetros de longitud del vial, tres cuartas partes serían financiadas por la comunidad autónoma y una cuarta parte por el Gobierno de España. Toda la ejecución corría por cuenta del Gobierno regional, pero, como digo, con esta distribución el erario público de la Región de Murcia sufragaba aproximadamente 29 kilómetros y 11 kilómetros el erario público nacional. Incluso en el año 2010, con los proyectos ya hechos, se llegó a firmar una adenda a este mismo protocolo en la que se ratificaban todos los términos de ese acuerdo y se cuantificaba exactamente la aportación del Estado, 110 millones de euros, para las obras y expropiaciones de ese tramo en concreto.

¿Qué pasó después de todo esto? Dos cosas. La primera, que la comunidad autónoma, gobernada por el Partido Popular, hizo su parte del trabajo, ya que construyó los 29 kilómetros y los puso en servicio en el año 2011, previa inversión de 111 millones de euros, pero de las obligaciones del entonces Gobierno socialista nunca más se supo, ni se firmó convenio ni se financió obra alguna. ¿Cuál fue la consecuencia? Una foto en la portada de un diario nacional, que recorrió toda España, en la que se veía una fantástica autovía perfectamente terminada desembocar en un huerto de limoneros, bajo el título de La autovía del Bancal, con tal suerte que hasta en los Presupuestos Generales del Estado sigue apareciendo, como es público y notorio, señor presidente. Después vino la crisis económica más dura, los ajustes, las medidas económicas y presupuestarias, etcétera, y llegamos al momento presente.

¿Cómo estamos a día de hoy? Existe una voluntad cierta del Gobierno de España que preside Mariano Rajoy de retomar las obras y acabarlas. En el año 2016 el Ministerio de Fomento dio su visto bueno a la celebración del convenio para la finalización de las obras y fue aprobado por la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, cuestión que conozco bastante bien porque fui el consejero de Fomento que lo llevó al Consejo de Gobierno, bajo la Presidencia de Pedro Antonio Sánchez, para su aprobación. En los presupuestos de 2017 existen 5 millones de euros consignados para este fin. En el momento presente se encuentra en tramitación la autorización del Ministerio de Hacienda para conceder permiso al Ministerio de Fomento para elevar su techo de gasto en el capítulo 7, con objeto de que se puedan incluir en las sucesivas anualidades las transferencias que se le hagan a la Región de Murcia para que ejecute la obra, esos 110 millones de euros que he comentado.

En conclusión, señorías, estamos hablando de una obra que es estratégica, tanto a nivel regional como nacional, porque coordina toda una comarca, ya que son seis los enlaces que faltan por ejecutar en ese tramo entre Alquerías y la conexión con Santomera; formará parte del futuro arco interior este de la Región de Murcia; también será parte esencial —cuestión muy importante— de ese gran corredor central de la parte este de la península que va a permitir conectar cuatro autovías, a A-30, la A-31, la A-7 y la AP-7. Son ya demasiadas esperas, puesto que han pasado once años.

Señor presidente, agradezco de forma expresa a los portavoces de los grupos Socialista y Ciudadanos su voluntad de alcanzar un acuerdo. La parte dispositiva de la proposición que hemos consensuado entre los tres grupos quedará como sigue. El Congreso de los Diputados insta al Gobierno de España para que, a través del Ministerio de Hacienda, se suscriba el convenio entre el Ministerio de Fomento y la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia para que la Administración autonómica lleve a cabo la autovía RM-1, autovía del Bancal, en la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, con la financiación del Ministerio de Fomento, con la finalidad de que las obras se puedan licitar y comenzar durante el año 2018.

Nada más. Muchas gracias.

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

A esta proposición han presentado enmiendas tres grupos parlamentarios.

Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra el señor Garaulet.

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

Señorías, una imagen vale más que mil palabras (**Muestra una foto**). Esta es la imagen de la que hablaba el señor vicepresidente segundo de la Mesa que indica claramente lo que ha hecho el Partido

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 331

27 de septiembre de 2017

Pág. 4

Popular en infraestructuras en los últimos veinte años en la Región de Murcia. Podemos unir esto a un aeropuerto con un candado, cuyo mantenimiento nos cuesta a los murcianos 17 000 euros al día, y a la multitud de obras de los famosos convenios de 2006, firmados por aquella fantástica política-anuncio de don Ramón Luis Valcárcel, que consistía en hacerse fotos inaugurando grandes obras que iban a mejorar nuestra región, todas inacabadas.

Esta infraestructura, fue ideada sobre todo —se lo digo a mi compañero Paco Bernabé— para conectar la A-7 y aliviar el tráfico que iba hacia las playas del Mar Menor, que prácticamente colapsaban el puerto de la Cadena. De esta forma, abríamos un nuevo trazado desde la A-7 que luego conectaría por la parte de arriba con la A-30 y que haría más fácil a la personas que venían del norte del país llegar a nuestras fantásticas playas del Mar Menor. En principio, esa era la idea. Además, también se uniría con la autovía del Reguerón, que estaba en el convenio del año 2006, de la que solo se ha hecho una fase, que permitiría una circunvalación sur de la ciudad de Murcia, lo que uniría a más de cien mil habitantes y les permitiría un mejor acceso al centro de la ciudad, y que si hubiera estado hecha no habríamos hablado tanto de las incomodidades de Beniel para la llegada del AVE.

Esa obra, organizada y pregonada por el entonces consejero de Obras Públicas, Vivienda y Transportes, don José Ballesta, a la sazón alcalde de Murcia, que va a quedar para la historia como el alcalde del muro, con la que por desgracia llevamos más de diez años, ha servido para que cada equis tiempo los representantes del Partido Popular fueran allí a hacerse una foto. La entonces ministra y ahora presidenta de la Cámara fue allí varias veces a hacerse fotos. Aquí podemos ver (**Muestra una foto**) que sale el señor Bernabé como consejero, así como los dos expresidentes de la Comunidad de Murcia, y el titular dice: Fomento reinicia las obras de la autovía del Reguerón tras estar paralizadas cinco años y fomenta la apertura de las obras de la autovía del Bancal. Esto es del 12 de marzo de 2015, fecha cercana a la celebración de las elecciones municipales y autonómicas.

Hablar de infraestructuras en la Región de Murcia es hablar de la política de pancarta hecha por el Partido Popular —hablábamos de la pancarta de Podemos, pero no—: Somos los mejores; vamos a hacer esto y lo otro; vamos a tener una conexión con Camarillas —Camarillas no funcionaba—; vamos a tener un AVE en el año 2001, etcétera. Al final, no se ha hecho nada. Son gente que habla mucho y hace poco.

Queremos que se firme el convenio, que se licite cuanto antes la finalización de esta obra para que se incluya en el pacto nacional de infraestructuras, cuyo protocolo ya está hecho, y se le dé la prioridad adecuada, porque creemos que es importante hacerlo. También queremos que en ese pacto de infraestructuras se incluyan estas obras, señor Bernabé —también lo dijo usted—; que se incluyan obras no empezadas como el arco norte, el arco noroeste, el *bypass* del ferrocarril para el tema de mercancías por el Reguerón, el AVE a Cartagena, el AVE a Lorca o el soterramiento integral del AVE a Murcia. Por cierto, permítanme que dé mi apoyo a la Plataforma de soterramiento total de la ciudad de Murcia, que llevan veinte años clamando en el desierto para que no les rompan su barrio, para que no creen un gueto en su barrio, para que no les pongan un muro que los separe de la ciudad de Murcia. Llevan quince días manifestándose en las vías porque la obra ha llegado a su propio barrio. Seguimos apostando por ellos y, por supuesto, me manifestaré a su lado el día 30 para que no se hagan las obras de esa forma, para que se quede el tren en Beniel y se puedan hacer bien las obras del soterramiento.

Señorías, deberíamos aprender de los fracasos estrepitosos, porque lo mejor que tienen es que nos proporcionan enseñanzas. La enseñanza que tenemos que sacar es que hay que trabajar para que esto no vuelva a suceder. Debemos hacer un pacto nacional de infraestructuras adecuado en el que apostemos por la oficina nacional de evaluación, lo que permitiría que esto no volviera a pasar porque se podría hacer una valoración efectiva de las prioridades que hay que tener para hacer las infraestructuras en este país, y evaluar las necesidades de infraestructuras en función de los rendimientos socioeconómicos para la ciudadanía. Esa es la forma de hacer las cosas. De lo que hemos hecho anteriormente, mejor ni hablamos.

Cuando leí esta PNL no entendí cómo han tenido el valor —termino ya, señor presidente— de venir aquí a proponer algo que tenían que haber hecho en el tiempo en el que tenían mayoría absoluta. Es vergonzoso. Esperemos que ahora, por supuesto con nuestro apoyo, se termine esta obra y que sea la última vez que hacemos las cosas así.

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

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

Por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, tiene la palabra el señor Sánchez Serna.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 331

27 de septiembre de 2017

Pág. 5

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

Hace unos años, como ha relatado el exconsejero de Fomento de la Región de Murcia, Paco Bernabé, y dentro del proyecto de autovía Santomera-San Javier, la comunidad autónoma ejecutó el tramo Zeneta-San Javier para dar servicio fundamentalmente a los grandes complejos urbanísticos que proliferaron en los años del desarrollismo inmobiliario y que nunca tuvieron el alcance previsto por las administraciones. El tramo Zeneta-Santomera, la denominada autovía del Bancal, quedó sin ejecutar a pesar de los compromisos del Estado, primero en los años del Gobierno Zapatero y, después, en los del Gobierno de Mariano Rajoy. En realidad, se trata de una de esas infraestructuras costosísimas que el Gobierno del Partido Popular promovió bajo la lógica de llenar la Región de Murcia de resorts turísticos que o no se desarrollaron o quedaron prácticamente vacíos. Esta es una autovía obsoleta, ya que se diseñó para un proyecto de región que ya no existe. Ese modelo de región que diseñaron se vino abajo con la crisis de 2008.

A nuestro juicio, habría que buscar una alternativa a la finalización de esta autovía, en primer lugar, por su altísimo impacto social y medioambiental, que están denunciando asociaciones ecologistas y de vecinos... **(Rumores)**. Señor presidente, con este ruido de fondo es un poco difícil hablar en esta Comisión.

El señor **PRESIDENTE**: Continúe, por favor.

El señor **SÁNCHEZ SERNA**: Decía que habría que buscar una alternativa a la finalización de esta obra que evitara el altísimo impacto social y medioambiental. El trazado elegido y el modo de construcción de la autovía entre Santomera y Zeneta suponen la destrucción de una parte importante de la huerta tradicional de Santomera y de Murcia. En el proyecto que se nos presenta, la autovía irá elevada sobre un talud, por lo que se convertirá en una muralla que partirá completamente la huerta de norte a sur. A ello habría que añadir el enorme impacto visual y el grave problema de los ruidos que afectarán a los vecinos y a las vecinas de la huerta.

Esta infraestructura podría tener una alternativa menos costosa y de menor impacto, que es realizar la variante de Santomera y unirla al desdoblamiento de la carrera MU-303 entre Santomera y Alquerías, tal y como planificó la propia Administración regional. Con esta opción, que es mucho más barata y respetuosa con el entorno de la huerta, se obtendrían los mismos resultados sobre el tráfico de la zona que con la opción más costosa y de mayor impacto de la autovía del Bancal.

La autovía del Bancal es un proyecto del pasado, que pertenece a una realidad económica y territorial que no es la de hoy. Actualmente, mayoría de las asociaciones de vecinos de la zona apuesta por que el dinero público se gestione de forma más eficiente y transparente. Por ello, hemos presentado una enmienda a esta proposición no de ley, en la que instamos a que el proyecto sea consensuado socialmente, dado el alto impacto ambiental que podría tener sobre lo que queda de huerta en la región de Murcia, el que tendría en la población de El Raal, y que se estudien alternativas, como he dicho, como el desdoblamiento de la N-303 y la variante de Santomera. Si se acepta esta enmienda, votaremos a favor de la PNL, pero si no, evidentemente, votaremos en contra.

Quiero insistir en una idea. Creo que acaba un tiempo para la Región de Murcia, que no estamos para más proyectos faraónicos ni para más despilfarros, porque seguramente tenemos una de las comunidades autónomas más endeudadas de todo el Estado. Por tanto, es hora de buscar alternativas menos costosas y con menos impacto ambiental que el que representa esta infraestructura de la autovía del Bancal.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Sánchez Serna.

Para la defensa de la enmienda presentada por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Saura.

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

La gestión sobre la autovía RM-1 forma parte del cajón de los disparates de la gestión del Partido Popular. ¿Es de los mayores disparates cometidos en la Región de Murcia con la gestión del Partido Popular? Sí, está en el pelotón de cabeza. No es el disparate más grande, pero está en el pelotón de cabeza. Hay otros disparates. Hay un aeropuerto sin aviones, polideportivos que no se terminan y se pagan, etcétera. Podríamos continuar enumerando, pero, como digo, este disparate está en el pelotón de cabeza. ¿De qué estamos hablando? De una autovía sin terminar por la ineficaz gestión de la comunidad autónoma. Consiguieron colocársela al Gobierno, al Ministerio de Fomento, pero, dado que en el entorno hay huertas, no se puede terminar porque su construcción no respondería a los estándares de una autovía. No obstante, el Ministerio de Fomento aceptó financiar esa autovía. Esa es la historia de la RM-1 que, como digo, está a la cabeza de los disparates de la gestión en la Región de Murcia.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 331

27 de septiembre de 2017

Pág. 6

Desde nuestro punto de vista, la PNL de hoy forma parte de los mayores bochornos políticos vividos en el Congreso de los Diputados en materia de fomento. ¿Qué dice la proposición no de ley? En primer lugar, seis años después de llegar al Gobierno el Partido Popular vienen a decirnos que el Congreso tiene que instar al Ministerio de Fomento a firmar un convenio. En segundo lugar, el Ministerio de Hacienda tiene que dar el visto bueno, entre otras cosas, porque la Región de Murcia está a la cabeza del déficit de todas las comunidades de España y tiene un plan de equilibrio financiero. En tercer lugar —esto ya es el colmo del bochorno—, la PNL habla de la eventual financiación del Ministerio de Fomento. No está claro, eventual financiación del Ministerio de Fomento. Por esto hablo del colmo del bochorno.

Creemos que después de tanto tiempo, el Congreso de los Diputados debería instar al Gobierno a que inicie las obras y las termine en una determinada fecha. Como el entorno está protegido, es de huertas, pensamos que se debería hablar con los vecinos, con los afectados para buscar un consenso. Por tanto, en primer lugar, tenemos que exigir al Gobierno una fecha concreta; en segundo lugar, debe haber acuerdo y consenso con los ciudadanos. Lo que plantea el Grupo Popular en su transacción nos parece positivo pero insuficiente. Como nos parece positivo, y estamos saliendo del bochorno para llegar a un territorio más intermedio de la dignidad política, vamos a votar a favor. Insisto en que salimos del bochorno y nos vamos a la dignidad política del Congreso de los Diputados pidiendo al Gobierno alguna fecha y algún compromiso.

Gracias, señor presidente.

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

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

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

Intervengo con muchísima brevedad para sumarme a esta iniciativa relativa a la autovía del Bancal y para felicitar a los murcianos, porque parece que al fin cobra fuerza la posibilidad de terminar la autovía RM-1. El relato del portavoz del Grupo Popular y la exposición de motivos me resultan bastante familiares, porque en Asturias tenemos una autovía imprescindible, que se paralizó en el año 2008, pese a que hablamos de vertebrar el territorio a través de una autovía entre Oviedo y La Espina. En el caso que nos ocupa, parece que los murcianos van a recibir una muy buena noticia. La clave para terminar la autovía del Bancal no depende tanto del Ministerio de Fomento como del Ministerio de Hacienda para autorizar el convenio con la Comunidad de Murcia.

Aunque he escuchado críticas muy duras del Grupo Socialista, del Grupo Ciudadanos y del Grupo Podemos, parece que existe voluntad, no sé si unánime, pero al menos mayoritaria, para que se acabe por fin este tramo de 11 kilómetros que queda pendiente.

Mi voto será favorable y a ver si cunde el ejemplo para que esto se aplique en otros sitios de España. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Bernabé, ¿tiene algo que decir sobre las enmiendas?

El señor **BERNABÉ PÉREZ**: A pesar de la leña recibida, quiero agradecer a Ciudadanos, al Grupo Socialista y a Foro su voto favorable a esta transaccional. La enmienda de Podemos no se acepta.

Gracias, señor presidente.

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

— SOBRE INVERSIÓN EN LA LÍNEA ALGECIRAS BOBADILLA Y EL PUERTO SECO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA. (Número de expediente 161/000320).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a debatir la iniciativa sobre la inversión en la línea Algeciras Bobadilla y el puerto seco, presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea.

Para su defensa, tiene la palabra el señor Pascual.

El señor **PASCUAL PEÑA**: Gracias, señor presidente.

En esta Comisión estamos acostumbrados a que un porcentaje no menor de las discusiones tengan una importante relevancia de carácter local, pero quizá menos eco a escala estatal. Quizá por el título de esta PNL algunas de sus señorías podrían pensar que este es el caso, pero nada más lejos de la realidad. Las inversiones de la línea Algeciras Bobadilla son cruciales para el desarrollo económico de nuestro país, en particular de Andalucía.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 331

27 de septiembre de 2017

Pág. 7

No sorprende a nadie si les digo que el puerto de Algeciras ya es el mayor puerto en volumen de mercancías de todo el Mediterráneo, que es el mayor del sur de Europa y el cuarto de todo el continente y que ya es hoy el puerto que ofrece siete días de ventaja competitiva en términos de *transit time* con referencia al resto de puertos de nuestro país, una ventaja que no se puede desarrollar plenamente en tanto en cuanto no haya una línea férrea que ofrezca las garantías de calidad suficientes. Además, es el puerto que, por lógica ubicación geográfica, da acceso a todo el tráfico de mercancías con el continente africano, un continente con amplísimas potencialidades, y, por supuesto, por ubicación geográfica pero también por cultura e historia, es el acceso natural al continente latinoamericano, un continente de enorme dinamismo.

Sin embargo, después de cien años hablando en distintos Congresos y Senados de este país, Algeciras sigue siendo hoy una isla, en términos de conexión con Europa. Los barcos llegan y se van y apenas recogen o dejan en la península una porción de lo que mueven. La desconexión de Algeciras equivale a estar sentados sobre la mayor mina de oro del Mediterráneo y el sur de Europa y decidir no explotarla. Es el conjunto del tejido empresarial español, y con él, por supuesto, toda nuestra economía, el que se beneficiaría de esa mejora en siete días en el *transit time* —insisto—, con la fábrica del mundo que es hoy el sudeste asiático, y, por lo tanto, en términos de mejora de acceso a lo que supone ya el 50 % del PIB mundial, que es el comercio.

La finalización de la línea Algeciras-Bobadilla es, por tanto, una cuestión de oportunidad histórica para nuestro país, libraría —estoy convencido— un potencial transformador como para hacer del Campo de Gibraltar uno de los mayores polos económicos del país en los próximos treinta años y es además una deuda histórica con Andalucía. Esta obra ha quedado relegada una y otra vez desde 1919, cuando fue aprobada en estas mismas Cortes, en favor de infraestructuras innecesarias como las radiales de Madrid, los AVE a ninguna parte o aeropuertos sin aviones. Y permítanme que, como andaluz, tenga que decir que siento —y así lo manifiesto— que no encuentro ninguna otra explicación que una suerte de urdimbre pernicioso de la obtusa incapacidad del ombliguismo centralista y el cortoplacismo electoralista, un ombliguismo centralista que solo sabe mirar desde Madrid para Madrid, al que las infraestructuras transversales, como el eje transversal ferroviario de Andalucía, por ejemplo, o la economía de nuestros puertos le suena a chino, y, si se trata de Andalucía, dos tazas. El único afán, con cierto ánimo electoralista —insisto—, pasa por conectar con Madrid nuestras capitales de provincia, de modo que finalmente acabaremos tardando menos desde Sevilla, Granada o Málaga —por poner algunos ejemplos— a Madrid que conectándolas entre sí, cosa que no tiene ningún sentido en términos de cohesión territorial. Diría que el Gobierno no ha sabido o/y no ha querido considerar la imprescindible necesidad de cohesión territorial interna de Andalucía y mucho menos la puesta en valor de nuestros activos geográficos, entre los que destaca el puerto de Algeciras.

Me remito a los números fríos de los Presupuestos Generales del Estado para el año 2017. El anexo de inversiones reales recogía 20 millones de euros para esta obra capital y otros 128 entre 2018 y 2020. Eso no da ni para una décima parte del monto que requiere la finalización de esa obra y nos deja lejísimos de cumplir con los compromisos con Europa, por más que es posible que el marco Feder pase a ser N+3. Esta cifra está muy lejos de los 711 millones de euros que el propio ministerio consignaba para el tramo más largo de los que restan por trabajarse, que ni siquiera tiene proyecto y para el que estamos solicitando en esta PNL que se apruebe el día, que es el tramo entre Ronda y Santa Ana, en Antequera.

Andalucía necesita ya que la joya de la corona de su economía entre al campo de juego. La industria española necesita ya la ventaja competitiva que supondrá recortar en siete días una conexión fiable con el resto del mundo y, por lo tanto, creo que debemos saldar esta deuda histórica, y no dejar que el centenario de aquel 1919 nos avergüence con esta línea sin terminar. En ese sentido, la verdad es que me congratula que hayamos podido llegar a una transaccional tanto con el Grupo Socialista como con el Grupo Popular —también estábamos trabajando con Ciudadanos y no sé si finalmente podrá incorporarse—, que paso a leer, para que conste a sus señorías. Dice así la proposición no de ley con la que esta Comisión insta al Gobierno: «1. Acelerar la autorización ministerial del recinto fiscal de El Fresno, Los Barrios, en la bahía de Algeciras. 2. Aumentar en los ejercicios presupuestarios 2018, 2019 y 2020 la asignación a la línea ferroviaria Algeciras-Bobadilla, de manera que se pueda cumplir con los plazos y compromisos adquiridos con la Unión Europea para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte. Para ello, se insta a: A) Aprobar el estudio informativo de declaración de impacto ambiental del tramo Antequera-Ronda, de 65 km, pendiente desde 2010, e inmediatamente encargar el proyecto de obra. B) Complementar esta inversión con otra cuyo fin sea el refuerzo en trenes de media distancia entre las

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 331

27 de septiembre de 2017

Pág. 8

provincias de Málaga y Cádiz y el impulso del tráfico de mercancías en el puerto de Algeciras. C) Consignar, en el marco 2018-2020, de forma proporcionada y de acuerdo a los proyectos disponibles, 711 millones de euros más IVA para la línea Antequera-Ronda, conforme a lo comprometido en el estudio informativo sometido a información pública en noviembre de 2011.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

Para la defensa de las enmiendas, doy la palabra en primer lugar al portavoz del Grupo Parlamentario Ciudadanos, don Luis Salvador.

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

Estamos viendo hoy una PNL que precisamente habla de polos de desarrollo, de cómo hacer infraestructuras que puedan suponer un incremento en la creación de empleo y la riqueza de la zona y su población. Llevar el debate de esta PNL por parte de Ciudadanos alguien que es parlamentario por Granada, donde tenemos más de mil días de conexión ferroviaria inexistente, donde estamos detrás de que se termine una obra que iba a tardar poquito tiempo pero que se está convirtiendo en interminable, digamos que es una casualidad del destino. También tenemos el puerto de Motril, que se trata de manera diferenciada a otros puertos de la propia comunidad andaluza, dándoles mayores ventajas, sin que nadie lo entienda. Por tanto, soy un parlamentario sensible a los problemas.

Y en referencia al nivel de desempleo que hay en Andalucía, que es bastante mayor que el de la media española, en Cádiz el desempleo todavía es más alto que el de la media andaluza, bastante más. Y en cuanto a renta per cápita por habitante, independientemente de que en los últimos años se haya ido logrando una especie de convergencia con el resto del Estado español —no me refiero ya a otros lugares—, todavía hace falta pegar un empujoncito. Por tanto, entendemos absolutamente acertada esta PNL, en el sentido de que es necesario que el Gobierno se comprometa y acelere infraestructuras que son básicas para que sirvan de polo de desarrollo, porque en Andalucía hace falta proyectos, como el AVE a Granada, la presa de Rules, las vías Algeciras-Tánger y Algeciras-Bobadilla, que puedan generar empleo y riqueza, acabando así con una de las principales lacras que tenemos.

A partir de ahí, nosotros hemos presentado una enmienda, manteniendo sin cambios los dos primeros puntos de la iniciativa. Simplemente, hemos intentado hacer una mejora técnica en el tercer apartado, donde se hace referencia a otras inversiones que complementen a la anterior, porque no hay ningún tipo de concreción. Ahora bien, el portavoz de Podemos ha presentado una propuesta de transaccional que ha transaccionado a su vez con el Grupo Socialista. Nosotros queremos ser realistas. Sé lo que se está tardando y que están eternizándose los proyectos, tanto que presupuestariamente este puede ser irreal, y con eso también defraudaríamos a la gente. Poner una cantidad concreta, muy fija y en un marco presupuestario de solo dos años para ajustar demasiado algo probablemente generase fraude y posteriormente insatisfacción.

Por tanto, dejamos abierta cuál va a ser nuestra posición. Vamos a hablar con los proponentes de esa transaccional. Nos habían dicho que la cantidad que han considerado es una que el Gobierno se había comprometido a asumir. Vamos a hablar también con el portavoz del Grupo Popular, a ver si es verdad que el Gobierno estaba dispuesto a asumir esa cantidad o si hay algún tipo de problema. Y sobre eso, tomaremos la decisión, partiendo de la base de que estamos de acuerdo en que es muy necesario que proyectos como este se lleven adelante en el menor tiempo posible.

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Socialista, para defender su enmienda tiene la palabra el diputado don Salvador de la Encina.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Muchas gracias, señor presidente. Muy buenas tardes, señorías.

Permítanme que comience mi intervención felicitando a los trabajadores, a las empresas y al equipo directivo de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, con su presidente a la cabeza, don Manuel Morón, por haber conseguido cerrar el año 2016 con la cifra récord en España —histórica, por tanto— de 103,2 millones de euros de toneladas de tráfico total, lo que supuso un incremento de un 5,03 % con respecto al ejercicio anterior. Un año más volvieron a ser los más productivos —insisto, los más productivos— del Mediterráneo, manteniéndose a la cabeza del sistema portuario español. Y es bueno

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 331

27 de septiembre de 2017

Pág. 9

decirlo porque hemos vivido todos con mucha preocupación meses atrás una huelga de estibadores portuarios, se ha puesto en tela de juicio a ese colectivo profesional. Creo que es bueno, aunque Sergio Pascual ha hecho referencia a ello antes, recordar aquí que estamos hablando del primer puerto de España, el más productivo del Mediterráneo, que ocupa el cuarto lugar de Europa, después de Róterdam, Amberes y Hamburgo. Fíjense, ayer mismo al mediodía en el seminario internacional Cool Logistics que se celebró en Algeciras —que, por cierto, contó con la presencia del presidente de Puertos del Estado, don José Llorca—, se trasladaba a los participantes del mundo empresarial el dato de que el 44 % del tráfico portuario nacional de productos perecederos pasa por el puerto de Algeciras. ¿Pero qué ocurre? Que para ser competitivo, máxime en un mundo global como en el que vivimos —y a lo que se aspira allí es a ser más competitivo cada año, como viene sucediendo, para beneficio de las grandes industrias del Campo de Gibraltar, donde se encuentra el primer complejo petroquímico de Andalucía y segundo de España, señor Pascual, ya no solo es el puerto—, es absolutamente necesario, doña Teófila Martínez, que el ferrocarril sea competitivo.

No voy a mirar al pasado, porque ahí está la historia, quién hizo más y quién hizo menos, y ese no es el debate. Hay que mirar hacia el presente y el futuro y, en este sentido, si no hubiese modernización —no pedimos alta velocidad, que quisiéramos, como ya se ha hablado aquí en otras ocasiones, por supuesto— y una electrificación de la línea férrea Algeciras-Bobadilla, la situación se daría la vuelta como un calcetín. Conllevarían importantes ventajas la mejora de atracción y además debe ser apoyada por otras actuaciones destinadas a mejorar la red y su capacidad, como la ampliación de apartaderos y aumentar la longitud de los convoyes, según los estándares definidos por la Red Transeuropea de Transportes.

La situación actual, como se ha dicho en intervenciones anteriores, hace imposible, absolutamente imposible que se pueda soportar un volumen de tráfico, como ha venido ocurriendo durante los últimos diecisiete años, que permita incrementar la salida de mercancías desde el puerto de Algeciras hacia el resto de España. Y como bien ha dicho varias veces el portavoz del Grupo Popular, Miguel Barrachina, enfrente, a tan solo 14 kilómetros de nuestro país, hay un gran puerto con unas inversiones millonarias, y, por tanto, tenemos que tener cuidado, no solo por competir entre nosotros, que es bueno y sano, y la propia ley que reformamos en 2010 así lo establece, sino por competir con un gigante que crece a grandes pasos en Marruecos.

Esa línea es hoy, por tanto, un tapón para el desarrollo no solo del Campo de Gibraltar, que tiene unas cuotas de desempleo de las más altas de España, sino para Andalucía, que también las tiene. En resumidas cuentas, estamos hablando de un proyecto con enorme potencialidad de creación de empleo y atracción de inversiones y es absolutamente incomprensible la política errática que ha venido practicando el Ministerio de Fomento a la hora de asignar con prioridad recursos a esta obra. En la ejecución del presupuesto entre los años 2011 a 2016, la cifra fue cero euros —es cierto que se asignaron 23, 28 millones—, cero euros de ejecución, según respuesta parlamentaria del propio Gobierno. Pero lo que es peor, y me preocupa, es que en el anexo de inversiones del presupuesto de este año 2017, en la programación plurianual que tiene ADIF y en el informe que por escrito me trasladó el Gobierno hace meses —está aquí para quien quiera verlo— se nos dice que la asignación con la que cuenta son 310,9 millones de euros, de los que 158,3 millones procederán de fondos Feder.

Por tanto, debemos tener todos muy presentes que hasta ahora simple y llanamente se está trabajando en mejorar la vía desde Algeciras hasta Ronda. El Gobierno socialista la modernizó desde Ronda hasta San Pablo de Buceite y el Gobierno actual está trabajando para hacerlo en el tramo Algeciras-Jimena de la Frontera-Ronda, pero estamos olvidando que la línea continúa por la provincia de Málaga hasta Bobadilla. En ese sentido, me congratula, doña Teófila Martínez, señor Barrachina, que ustedes hoy hayan aceptado la propuesta de modificación que presentamos Podemos y el Grupo Socialista, y además que la acepten de buen grado, porque me consta que tienen interés en resolver este problema. Esa es la línea que queremos nosotros desde el Partido Socialista: construir en positivo, dar un mensaje de esperanza a los ciudadanos, a las empresas en el Campo de Gibraltar. Pero, eso sí, compromiso firme, compromiso serio, compromiso cuantificable y, sobre todo, ejecutable, que no suceda lo que ha ocurrido entre 2011 y 2016, que la ejecución ha sido de cero euros, a pesar de las decenas de millones que se han pintado.

Por tanto, mi enhorabuena, mi felicitación desde el Grupo Socialista a los demás grupos que van a apoyar esta iniciativa, especialmente a su proponente, Sergio Pascual, de Podemos, y a los enmendantes, Teófila Martínez, del Grupo Popular. Confío, don Luis Salvador, en que ustedes también se sumen, sería importante. Ya hay mayoría, pero, si hay mayoría de toda la Cámara, será la primera vez en muchos años —que recuerde, y llevo ya siete legislaturas— que se logre un acuerdo sobre este proyecto. Este es un motivo de esperanza y queremos verlo hecho realidad. Muchas gracias a todos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 331

27 de septiembre de 2017

Pág. 10

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor De la Encina.

Es el turno ahora, por el Grupo Parlamentario Popular, para defender la enmienda. Tiene la palabra la diputada doña Teófila Martínez.

La señora **MARTÍNEZ SAIZ**: Gracias, señor presidente.

Señorías, quiero comenzar agradeciendo al grupo proponente la posibilidad que nos brinda en esta Comisión de exponer una vez más, y por desgracia, la importancia que para los intereses gaditanos, andaluces y españoles tiene esta infraestructura; la tiene para nuestra economía, como ya se ha dicho, para nuestro crecimiento económico, para la generación de empleo, para el desarrollo de la bahía de Algeciras y de Cádiz y, cómo no, para que se configure definitivamente esa gran plataforma logística del sur de Europa. Por primera vez el Ministerio de Fomento dispone de un mapa logístico de España y en él figura la provincia de Cádiz —y como pilares más importantes, el puerto de Algeciras, sobre todo, y el de Cádiz— como plataforma logística importantísima, porque no se entendería la logística en el mundo en un futuro sin ella, igual que Marruecos está haciendo la de Tánger-Kenitra con ayuda de la Unión Europea.

Estamos en el corredor ecuatorial del transporte marítimo, el más importante del mundo, y no tiene sentido que mientras que por el canal de la Mancha y el canal de Panamá pasan 16 000 barcos al año y por el estrecho de Gibraltar 120 000, los puertos más importantes de entrada de mercancías de América sean Róterdam, Ámsterdam y Hamburgo, y no Cádiz y el resto de los puertos españoles. Para eso necesitamos ese corredor, lo venimos necesitando desde hace mucho tiempo, y este importante proyecto cuenta desde siempre con nuestro compromiso como partido y como Gobierno, al tiempo que lo hemos peleado con otros. Desde los años 2012 y 2013 ha quedado patente ese compromiso, ese impulso desde el Gobierno de Mariano Rajoy, porque, como bien han dicho los anteriores intervinientes, se había hecho antes de 2011 el tramo que va entre Ronda y San Pablo de Buceite, pero no se había encargado ninguna declaración de impacto ambiental ni ningún anteproyecto del resto de los tramos, lo que hubiese facilitado nada más comenzar la recuperación económica su proyección en los presupuestos, y la licitación de obras hubiera sido distinta. Por eso, en 2012 el Gobierno de Mariano Rajoy tomó la decisión con acuerdos muy claros para todos —por lo menos, para todos los gaditanos y, sobre todo, para los campogibraltareños, que estaban presentes— de que se impulsara el tramo Algeciras-Gaucín, con 56 kilómetros de complicada orografía, igual que el tramo San Pablo de Buceite-Ronda. No había ningún proyecto encargado y hubo que hacerlos, como la declaración de impacto ambiental, y en este momento ese tramo, que son 56 kilómetros —insisto—, está dividido en tres fases con seis proyectos en marcha, consignación presupuestaria garantizada y fondos europeos conseguidos. Por tanto, lo que tenemos que hacer es trabajar todos, porque estos proyectos de Estado no se hacen en una legislatura, tienen que ser proyectos de Estado por los que se apueste gobierne quien gobierne. Insisto, está en juego no solo la economía de Andalucía, la economía de España, sino el equilibrio territorial de nuestro país. Nosotros no queremos competir con Barcelona y con Valencia —cuanto mejor les vaya, mejor para España—, pero tampoco queremos ser la puerta del sur de Europa con grandes posibilidades de aportar a la economía nacional y no disponer de esa vía de comunicación por ferrocarril con el eje central mediterráneo.

Por tanto, nosotros lo que queremos —y creo que lo hemos conseguido en esa enmienda transaccional— es que se clarifique la situación, que no hablemos de millones y de tramos, porque todos los que estamos en política sabemos que la nueva Ley de contratos y las anteriores no permiten licitar una obra sin proyecto de ejecución y declaración de impacto ambiental, y eso tiene sus trámites, no nos hagamos trampas en el solitario. Hagamos lo que tenemos que hacer para que por parte de cada Gobierno no haya ningún problema en continuar y apostar por estas infraestructuras de Estado, de modelo de Estado, que es lo que nosotros queremos y lo que peleamos, porque nosotros hemos peleado por este modelo desde hace mucho tiempo. Pero tuvimos que empezar a pelear por la autovía entre Algeciras y la bahía de Cádiz y Jerez, porque somos la única provincia de España que tiene dos puertos de interés general en el corredor ecuatorial —insisto— de transporte marítimo en el mundo, el más importante, pero nos estábamos conformando con que Algeciras creciera como puerto de trasbordo, no como puerto de mercancías finalista, y eso no podía seguir siendo así.

Por eso, una vez conseguido que ya tengamos mejores infraestructuras de comunicación viaria, vamos a apostar todo por que, gobierne quien gobierne, esa infraestructura esté lo antes posible, porque es bueno para todos. Por eso, también un Gobierno del Partido Popular, un Gobierno de Mariano Rajoy apostó —y lo sabe el señor De la Encina, que es gaditano, del Campo de Gibraltar— por extender un recinto fiscal dependiente de la zona franca al Campo de Gibraltar, a Los Barrios, que era donde tenía la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 331

27 de septiembre de 2017

Pág. 11

Junta de Andalucía un espacio logístico, en El Fresno, para que una parte de ese espacio pasara a ser propiedad de la zona franca de Cádiz y así poder configurar el recinto fiscal. Y eso está pendiente solo de que la zona franca y la Junta de Andalucía firmen la compra-venta, porque el ministerio ya ha dado el visto bueno.

Por tanto, vamos a apostar todos por lo mismo. Insisto, la aspiración máxima de todos los gaditanos debe ser que tengamos la plataforma logística más importante del corredor ecuatorial en el mundo, que compitamos con Panamá, con el país que haya que competir, porque queremos ser los primeros, queremos competir con Róterdam, Ámsterdam y Hamburgo. No tiene ningún sentido que las mercancías que vienen del Pacífico a través del canal de Panamá entren en Europa, en un 85 %, por Róterdam, Ámsterdam y Hamburgo, porque históricamente no fue así y porque además se tienen que desviar de la ruta natural.

En definitiva, hemos hecho todo lo posible presentando una enmienda y formando parte de quienes formulan esa transaccional, pero no quepa la menor duda a ningún grupo parlamentario de esta Cámara y del Senado de que nosotros nos vamos a seguir dejando la piel peleando por esa infraestructura. Además, como todo el mundo sabe, por fin se ha firmado un convenio entre ADIF, la Autoridad Portuaria y el ente público de Puertos, con una inversión de 21 millones, para adaptar esos tramos a la configuración de los trenes de mercancías, que debe ser especial no solo en las estaciones sino también en la confluencia de la estructura portuaria con el corredor ferroviario. Por tanto, muchas gracias al grupo proponente por darnos la oportunidad de mostrar de nuevo nuestra pasión y nuestro compromiso con ese corredor y no les quepa la menor duda de que en la parte que nos corresponde seguiremos peleando por que sea una realidad lo antes posible. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señora Martínez.
Para fijar posición, tiene la palabra el señor Martínez Oblanca.

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

El diputado de Unidos Podemos, el señor Pascual, destacaba en su intervención que la inversión y la culminación de la línea Algeciras-Bobadilla y el puerto seco era una oportunidad histórica para el Campo de Gibraltar y también para España. Y debe ser una afirmación muy certera porque hay una enmienda transaccional muy amplia, que recoge las enmiendas parciales de diferentes grupos parlamentarios, entre ellos el Popular, y aquí se nota la mano de doña Teófila Martínez que acaba de subrayar, creo que también muy acertadamente, que esta es una cuestión de economía de Estado.

Se ha hablado de datos extraordinarios en relación con el gran puerto de Algeciras, que cobra mayor valor con esta línea y su futura incorporación a la Red Transeuropea de Transporte Ferroviario. Me alegro, por tanto, de esta transaccional y, como el portavoz socialista ya hizo, el señor De la Encina, invitaría al Grupo Ciudadanos a que sume su apoyo, para que la unanimidad esta tarde sea un aval político de primer orden para esta plataforma logística del siglo XXI, necesaria y crucial para la economía del futuro tanto de Algeciras como de toda España.

Muchas gracias, señor presidente.

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

— SOBRE LA ADAPTACIÓN DE TODOS LOS TRENES Y ESTACIONES PARA PERSONAS CON DIVERSIDAD FUNCIONAL. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/000543).

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, pasamos a debatir la tercera de las iniciativas, del Grupo Parlamentario Mixto, sobre la adaptación de todos los trenes y estaciones para personas con diversidad funcional, que va a defender el diputado señor Baldoví.

El señor **BALDOVÍ RODA**: *Bona tarda i moltes gràcies, senyor president.*

Presentamos un tema que probablemente sea recurrente y se ha discutido ya en alguna otra Comisión, pero no por recurrente podemos dejar de recordarlo, porque se está acercando peligrosamente el día 4 de diciembre de este año, que es justamente el umbral que nos habíamos dado para que todos los bienes, servicios y productos tuvieran accesibilidad plena, y realmente no va a ser así. Leí el otro día una noticia de Cataluña que decía que el 57 % de las estaciones de tren no son accesibles. Hoy mismo, desde la Confederación estatal de personas con discapacidad física y orgánica de la Comunidad Valenciana me

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 331

27 de septiembre de 2017

Pág. 12

han mandado una nota con un ejemplo —hay muchos más— de dos estaciones de tren donde realmente hay problemas para la accesibilidad de personas con diversidad funcional. La estación de Villena está adaptada para muchos casos, de modo que cuando hay una persona en silla de ruedas el tren se desvía por la vía 1 para que pueda subir; sin embargo, si se trata de una persona con muletas, se doblaga a bajar unas escaleras, atravesar un túnel y subir otras escaleras para poder acceder al tren. Otro ejemplo es el de la estación de Nules, uno de los casos que más se repiten, porque los trenes están adaptados pero la altura del andén y del tren no coincide, de manera que muchas veces han de emplearse plataformas, pero allí no se pueden utilizar; y es un hecho que sucede en muchas estaciones de toda España. Por eso, entendemos que, acercándose esa fecha del 4 de diciembre, es importante que lo señalemos. **(El señor vicepresidente, De la Encina Ortega, ocupa la Presidencia).**

Lo hemos visto también en el Congreso; lo vi en la pasada legislatura, por ejemplo, con el diputado Paco Vañó, con quien me une una gran amistad, o en esta misma legislatura con el diputado Ignacio Tremiño, que nunca han podido subir a la tribuna. Si aquí en el Congreso tenemos estas dificultades, pensemos en lo que tienen que pasar muchos ciudadanos con discapacidad. Atendiendo a que ya lo señala la Constitución en su artículo 49 y que el Real Decreto 1544/2007 regula tanto las condiciones como los plazos y vemos que los plazos no van a cumplirse, no vamos a poder dar cumplimiento a aquello que ordena esta real decreto, sobre todo en lo que se refiere a estaciones ferroviarias, es por lo que pedimos dos cosas: Que se revise el Real Decreto 1544/2007 y que se haga un inventario de qué es lo que falta por hacer y luego que se tomen las medidas y que se ponga calendario a todas estas medidas y que evidentemente haya un compromiso de dotarlo de presupuesto en los próximos tres años, para que aunque no pueda ser en el 2017, pero que sea en el 2020. Pero que realmente demos pasos adelante en el sentido de que esto que marca el real decreto se cumpla de una vez por todas para beneficio de las personas con discapacidad.

En cuanto a las enmiendas, acepto las enmiendas del PSOE y de Ciudadanos y he hecho una transaccional con las enmiendas, porque creo que mejoran el texto que nosotros presentábamos y no tenemos ningún inconveniente en aceptar las enmiendas que mejoren el texto y no aceptamos la del Partido Popular, no porque le tengamos manía, sino porque no asume ni calendarización ni asume ninguna responsabilidad a la hora de calendarizar y de presupuestar estas medidas. Entiendo que es evidente que no podíamos aceptarla. *Moltes gràcies.*

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

Para la defensa de las enmiendas presentadas a esta proposición no de ley, en primer lugar, en nombre de Ciudadanos, doña Irene Rivera, tiene la palabra.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Muchas gracias, señor presidente.

Hoy tratamos un tema que es de vital importancia efectivamente como es la accesibilidad universal. Este es un derecho fundamental de todos los españoles y por ello es necesario que nuestras infraestructuras se adecuen para todos los ciudadanos, requieran o no actuaciones especiales. En el ámbito del transporte nos encontramos con un colectivo de personas muy concreto que demandan especial atención. Son las personas con movilidad reducida. Muy a menudo relegamos a las personas con discapacidad al carácter de especialidad, pero según la encuesta de discapacidad, autonomía personal y situaciones de dependencia del año 2008, elaborada por el Instituto Nacional de Estadística, estamos hablando en España de 3,8 millones de personas, insisto 3,8 millones de personas, lo que supone un 8,5 % de la población de nuestro país. Este es un dato que no es nada despreciable, por lo que creo que es de obligado cumplimiento atender a sus necesidades. La franja de edad que mayor predomina es la tercera edad, como es lógico, pero también tenemos que tener en cuenta que la movilidad reducida puede afectarnos a cualquiera de nosotros en cualquier momento por motivos de enfermedad, por motivos de accidente, o algo tan habitual como llevar un carrito de bebé o como llevar un equipaje pesado. Creemos que en materia legislativa en España entramos tarde, entramos en el año 1982, en el que se implicó plenamente en temas de discapacidad, y desde entonces hemos avanzado mucho y con este espíritu de universalización de los derechos, en diciembre de 2013, España refundió la Ley general de los derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, lo cual pone de manifiesto que no tiene otro objeto que el de garantizar el derecho a la igualdad de oportunidades y de trato, así como el ejercicio real y efectivo de derechos por parte de personas con discapacidad en igualdad de condiciones respecto al resto de ciudadanos y ciudadanas a través de la promoción de la autonomía personal y la accesibilidad universal. Estamos otra vez de nuevo reconociendo el derecho a esta accesibilidad universal

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 331

27 de septiembre de 2017

Pág. 13

que hoy reclamamos en esta proposición no de ley que planteaba el Grupo Mixto, que nosotros presentamos también una muy similar y que debatimos, como habíamos dicho antes, es un derecho que hemos planteado distintos partidos y que debatimos en nuestro caso en Ciudadanos en diciembre del año pasado en la Comisión de Políticas Integrales para la Discapacidad. Consideramos que es muy importante que insistamos. Coincidió con lo que se decía anteriormente, tenemos que insistir para que se cumpla, para que realmente los derechos que ya reconocen las leyes se cumplan. Creemos que es de obligado cumplimiento emprender las acciones pertinentes para efectuar las mejoras en materia de accesibilidad al amparo de la legalidad vigente en el Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, en el que se regulan en concreto las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso a la utilización de modos de transporte para las personas con discapacidad. Este real decreto cita que las estaciones que soportan un tráfico superior a mil viajeros al día de media anual o aquellas que se encuentran en capital de provincia estarán adaptadas a lo dispuesto en el anexo que cita el propio real decreto en un plazo no superior a ocho años. Así que fíjense, 2007 más ocho años, estamos hablando de que debería haber estado ya en perfecto cumplimiento a finales de 2015, con lo cual no es que no lleguemos a finales de este año es que ya no se está cumpliendo desde hace casi dos años.

Les voy a poner un ejemplo. **(El señor presidente ocupa la Presidencia)**. Les voy a enseñar una estación de tren en la provincia de Málaga, en concreto en Fuengirola, en la estación de Carvajal, que soporta unos 4,1 millones de viajeros al año, lo que significaría más de once mil viajeros al día. **(Muestra una foto)**. Quiero que vean el estado que tiene esa estación en cuanto a accesibilidad. La enseño por aquí también a mis compañeros para que vean realmente en qué situación se encuentra una estación que está en plan Costa del Sol y que está en esta situación. Tengo un compañero precisamente de Ciudadanos en el municipio de Mijas que me hizo acompañarle y tomar fotos de cómo está esta estación, porque sinceramente él me decía algo que es muy evidente, que esto va de personas diferentes en la igualdad e iguales en la diferencia y tiene toda la razón. Ricardo no puede hacer este trayecto ni puede ir a esta estación ni moverse por sí mismo, con lo cual estamos limitando a Ricardo y a 3,8 millones de personas en España. Debemos tomarnos esto muy en serio de una vez por todas.

Nosotros presentamos una enmienda de adición, porque realmente creo que aparte de identificar qué es lo que se ha hecho, hay que exigir al Gobierno español de verdad que cumpla, con lo cual agradezco que hayan aceptado nuestra enmienda, porque es importante darle fuerza para que atienda estas necesidades y lo haga ya. Va por Ricardo y por esos 3,8 millones de personas que tienen derecho a moverse libremente por nuestras infraestructuras. Muchas gracias.

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

Tiene la palabra por el Grupo Parlamentario Socialista, el diputado don Joan Ruiz i Carbonell.

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

Cuando me telefoneó nuestra portavoz para decirme que esta iniciativa iba en el orden del día de hoy y que además me encargase de ella, le comenté que la música de lo que me decía me resultaba familiar. Cuando busqué los precedentes que pudiera haber en los diarios de sesiones del Congreso supe por qué me lo resultaba. Primero, porque en la Comisión de Discapacidad, de la que formo parte, debatimos sobre accesibilidad con diferentes enfoques en cada una de nuestras reuniones. Segundo, porque además lo hemos hecho sobre accesibilidad y transporte recientemente en tres ocasiones. Además porque sobre este tema ya hemos debatido gracias a una iniciativa presentada por el mismo grupo que ahora la presenta aquí. En discapacidad la registró el 11 de octubre del pasado 2016, la que debatimos hoy el 21 de septiembre de 2016, pero además la debatimos y enmendamos en discapacidad, tal y como se puede leer en el Boletín Oficial de las Cortes el pasado 17 de junio. Como no creí que fuera un error, pensé que no debían de ser iguales del todo, que debían de tener un enfoque diferente. Pero he repasado la iniciativa y si no fuese así, corríjanme, pero diría que dice lo mismo palabra por palabra que la que les he dicho, reitero, que debatimos, enmendamos y aprobamos antes de agosto. Vaya por delante que igual que el grupo que la propone, nosotros también creemos que la accesibilidad es una cuestión básica, puesto que afecta a derechos fundamentales. Segundo, que la accesibilidad es necesaria para garantizar que las personas con discapacidades formen parte de nuestra sociedad, para que no tengan que integrarse en ella, para que sencillamente formen parte de ella. El Grupo Socialista en este verano no hemos cambiado de opinión, seguimos defendiendo lo que nuestra portavoz ese día en la Comisión de Discapacidad dijo y lo que negoció, dando lugar a una transacción que a continuación votamos mayoritariamente a favor, porque incorporaba al texto presentado buena parte de una enmienda nuestra que concretaba, uno, que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 331

27 de septiembre de 2017

Pág. 14

teniendo en cuenta de quién son las competencias era necesario coordinarse con las comunidades autónomas. Segundo, que necesitábamos de la colaboración del movimiento asociativo de defensa de los derechos de las personas con discapacidad para hacer las cosas bien. Tercero, y además daba el plazo de tres meses para elaborar un informe de la situación en la que nos encontramos. Informe que tiene que reflejar, a nuestro juicio, si la normativa vigente se cumple, si es necesario introducir mejoras, tomar notas de las deficiencias en el material rodante, qué faltas de accesibilidad tenemos todavía en las estaciones o de la atención que se da a personas con discapacidades en las estaciones. Informe que luego se tenía que remitir y exponer ante la Comisión para las Políticas Integrales de la Discapacidad, tal como recoge el boletín que ya he dicho el de 17 de junio. El acuerdo de la Comisión hablaba de tres meses. Vamos a ser benevolentes, pongamos que agosto no era hábil. Pues el 17 de octubre lo reclamaremos.

Leyendo la intervención del portavoz popular en la Comisión de Discapacidad cuando tratamos esta iniciativa de la que hablo, he recordado una cosa que dijo: Que en los presupuestos de 2017 su grupo había presentado una autoenmienda para optimizar las medidas existentes sobre este tema. No he tenido tiempo de averiguar este fin de semana entre la fiesta mayor y el lío que tenemos de donde soy, si lo hicieron. **(Risas)**. Pero espero que sí y espero que se haya concretado en algo. Por lo que nuestro grupo va a preguntar al Gobierno qué ha hecho o qué piensan hacer a partir de dicha enmienda, porque digo yo que si lo dijeron lo hicieron, la presentaron y se la autoaprobaron. También esperamos que si lo tuvieron en cuenta para los presupuestos de 2017 su contenido aparecerá también en los de 2018, lo esperamos. Por cierto, el Grupo Socialista presentamos para los presupuestos de 2017 una enmienda para reservar un 1 % a las grandes inversiones para acabar con las faltas de accesibilidad de todo tipo que tenemos, que la mayoría que aprobó los presupuestos rechazó. La volveremos a presentar ahora para 2018, esperando que piensen un poco más en las personas con discapacidad y nos la aprueben. Mejor dicho, que se la aprueben al mundo de la discapacidad, ya que se han citado personas, que se la aprueben a mi amigo Ferrán Roca, que en el caso de Tarragona no puede coger el tren para ir a Barcelona, a menos que le acompañe alguien y pase con su silla de ruedas por encima de las vías a cierta distancia de la estación. Aunque mucho nos tememos que los Presupuestos Generales del Estado para 2018 continuarán teniendo los recortes, especialmente en la política de Sanidad y Servicios Sociales, su seña de identidad y no la atención, por ejemplo, a lo que aquí nos plantea que requiere recursos económicos y humanos esta iniciativa, tanto por parte de la Administración Central como de las autonómicas.

Finalmente, un par de cosas. La primera, no seremos nosotros quienes digamos a otro grupo lo que tiene que hacer. Pero no acabamos de entender esta práctica que se empieza a dar con mucha frecuencia de repetir iniciativas en todas las Comisiones y, por tanto, de repetir debates con la cantidad de temas que tenemos en lista de espera. La segunda, que el Grupo Socialista comparte con el proponente la finalidad de esta iniciativa que fundamentalmente es que las personas con discapacidades tengan acceso a autobuses y a trenes. Todos vemos, y el mundo de la discapacidad en especial ve, cómo se va acercando el 4 de diciembre, cuando todo tendría que ser accesible para todos los ciudadanos y ciudadanas de nuestro país. Queda claro que lo que vamos a ver es que no cumplimos con la obligación que nos impusimos. Mientras, nos llega todo tipo de quejas de la opinión pública ante las barreras que se encuentran continuamente muchas personas con discapacidades. Existe una legislación que nos dice que teníamos que estar a punto para terminar con ellas. Aunque solo fuera para dejar constancia de nuestra voluntad, votaríamos favorablemente la proposición, por lo que hemos presentado una enmienda con el mismo texto exacto que la que aprobamos antes del verano en la Comisión de Discapacidad, eso sí, cambiando un 7 por un 8, 2017-2018. Visto que la aprobamos en Discapacidad creemos que no será difícil llegar a un acuerdo hoy aquí entre todos. Nosotros, como he oído que propone el grupo proponente, estamos dispuestos a ello. *Gràcies per la seva atenció.* **(Aplausos)**.

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

Por el Grupo Parlamentario Popular defiende la enmienda, don Miguel Barrachina.

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

Aún siendo cierto que son idénticas las propuestas la que se votó el 29 de mayo aquí y la que trae hoy el Grupo Mixto, el señor Baldoví, siempre es de agradecer que la cuestión de la discapacidad vuelva aunque sea de forma recurrente e idéntica a esta Cámara. Es cierto, es verdad, tienen razón todos que siempre puede encontrar uno una estación de trenes, una de las 504 estaciones de Renfe, de cercanías, que existen en España con dificultades y con imposibilidades manifiestas. Pueden encontrarlas todas ellas. También es verdad que alguno de los ejemplos que se han dado ya no está de actualidad. He

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 331

27 de septiembre de 2017

Pág. 15

escuchado uno de mi provincia el de la estación de Nules-La Vilavella, Adif concluyó las obras el 31 de diciembre, ha puesto dos ascensores, toda la superficie ya no es resbaladiza, las señales luminosas adecuadas y, por tanto, ya ha sido adaptada como el resto de la vía con 178 millones de euros para que cuando la Agencia de Seguridad Ferroviaria determine el AVE entre Valencia y Castellón pueda operar, pero la estación ya está modificada desde el mes de diciembre. Efectivamente ejemplos hay, el esfuerzo que ha hecho el Gobierno de España es notable, pero todos aspiramos a que sea naturalmente sobresaliente. El 91 % de los viajeros que cogen trenes de alta velocidad ya tienen adaptada su estación ferroviaria para poder coger los trenes con la debida adaptación. El 86 % de las estaciones de multioperación, es decir, aquellos en los que se comparte con trenes de cercanía, trenes de media, larga distancia o alta velocidad. Es verdad que donde la red es más extensa, que es en los trenes de cercanías, el esfuerzo debe ser más intenso y hoy se alcanza el 76 % de los viajeros, que no es el 76 % de las estaciones. Hay un 60 % de los puntos ya adaptados que alcanza un 76 % de los viajeros. Hay pendiente una segunda fase que tiene establecido Renfe para aparcar un 28 % adicional de estaciones y un 13 % adicional de población. Es decir, que estaría cubierto el 89 % de cercanías, el 86 % de estaciones de multioperación y el 91 % de estaciones de alta velocidad y mucho por hacer. Felizmente las personas con discapacidad cada día utilizan más nuestros trenes, por motivos de ocio, por motivos familiares y por cuestiones laborales. Quiero felicitar al colectivo de personas con discapacidad, a las personas que esforzadamente han encontrado empleo y que ha permitido que en estos cuatro años haya crecido un 64 % el número de contratos de personas con discapacidad que merecen y necesitan el uso de aquellos que no pueden utilizar, que no pueden conducir o que tienen limitaciones, que necesitan el uso de los servicios públicos. Por tanto, satisfechos de que multiplique por tres el crecimiento de los contratos de las personas con discapacidad, al que crece el número de contratos en España, en general, que por cierto es la nación europea que más empleo crea. Con todo ello queda muchísimo por hacer y no solo en las estaciones físicas, también en el material rodante. En los últimos tres años 74 vehículos nuevos han sido adquiridos en condiciones de accesibilidad. Los esfuerzos que se vienen haciendo en el último año cerrado en 2016, 27 vehículos nuevos adquiridos, 27 trenes en condiciones de accesibilidad. El esfuerzo que se ha hecho es grande, es notable, pero lo que se merecen las personas con discapacidad es que el esfuerzo sea sobresaliente. Hay una parte que está menos desarrollada en la adaptación, en la universalización de la accesibilidad que es aquella donde hay una concurrencia competencial, donde ya no son estaciones de trenes, sino estaciones de autobuses que, como bien sabe todo el mundo, incluso estaciones de tráfico urbano y suburbano, donde la competencia es municipal, autonómica y también competencia del Estado. Donde es competencia del Estado es en las autorizaciones, en las concesiones de autobuses en transportes interregionales hasta el día de hoy, porque este año 2017 es cuando concluyen la inmensa mayoría de las concesiones antiguas, un 46 % de las concesiones ya están hechas para autobuses que cumplen el 100 % de la accesibilidad, tanto física del vehículo, como humana, como de prestaciones adicionales, pero este año 2017 es en el que concluyen y el 100 % de las licitaciones de servicios de autobuses interregionales es en lo que compete al Gobierno de España se hacen con el 100 % de exigencias de vehículos adaptados. Por tanto, estamos en el sendero y no nos importa que, efectivamente, como ha afirmado el Grupo Socialista esta pueda ser una iniciativa reiterada y que podamos valorarla. Es verdad que la dificultad para emitir un informe que afecta a múltiples administraciones en España entraña una complejidad gigante. Es cierto que residenciándose el origen en la Comisión de Discapacidad imagino que será allí donde se evacue el informe o aquí o donde el resto de grupos decidan. El Grupo Popular ha presentado una enmienda con la intención, como ya hicimos, porque la enmienda es idéntica a la que presentamos el 29 de mayo, porque la iniciativa es idéntica, donde tan solo lo que pretendemos es que se recoja continuar, es decir, no nace *ex novo*, siempre habrá una estación por mejorar en España, pero hay que reconocer que el trabajo que se ha hecho hasta ahora, como digo, es un trabajo más que notable.

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

Antes quiere posicionarse en nombre del Grupo Confederal la diputada doña Carmen Valido.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Buenas tardes, presidente.

Señorías, desde el Grupo Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea vamos a apoyar esta PNL de Compromis ya que la sensibilidad por razones de diversidad funcional es uno de los temas que hemos reivindicado en nuestra formación. Así lo hemos demostrado en al menos 51 preguntas escritas que hemos hecho en esta Comisión en diferentes ocasiones, ya sea por incidencias ocurridas en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 331

27 de septiembre de 2017

Pág. 16

los medios de transportes como por preguntas sobre obras e instalaciones nuevas en las que no se han contemplado este tipo de obras para accesibilidad.

Además en la proposición no de ley no se pide nada que no esté contemplado en el Real Decreto 1544/2007 y el hecho que se pida asignación presupuestaria para ello es fundamental, ya que la voluntad política para resolver problemas y materializar derechos se hace a través de la asignación presupuestaria a las partidas necesarias para que se lleven a cabo. Hasta ahora poca voluntad política ha habido para resolver los problemas de accesibilidad por razones de diversidad funcional. Si tenemos en cuenta que en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Texto refundido de la Ley general de derecho de las personas con discapacidad y de su inclusión social se marcaban plazos para adecuar las infraestructuras y material de transporte a estas necesidades. El último plazo se cierra el 4 de diciembre de este año y, a pesar de lo que diga el portavoz del Fomento del Grupo Popular en muchos de los medios de transporte las obras de adecuación ni han empezado ni se les espera. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Baldoví, tiene la palabra.

El señor **BALDOVÍ RODA**: Intervendré quince segundos.

Era solo para decirle a mi paisano, don Joan Ruiz, que efectivamente sí que esta iniciativa era idéntica y sí que hubo un problema de coordinación en mi grupo. Se discutió, porque la habíamos presentado en la Comisión de Discapacidad y la habíamos presentado aquí con el objetivo de que se discutiera en un sitio o en otro. Hubo un problema de coordinación y al final, cuando lo advertimos, decidimos que por la cercanía del anuncio de Presupuestos Generales del Estado mantenerla, porque justamente pedíamos esto, presupuesto, y porque no podía negarme a la intervención del señor Barrachina para que nos explicara y nos ilustrara. **(El señor Barrachina Ros: Yo ya he hecho el informe)**. Por tanto, decidimos mantenerla.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Baldoví, sus argumentos son plenamente convincentes.

— SOBRE MEDIDAS PARA LA MEJORA DE LA RED FERROVIARIA Y DEL SERVICIO DE CERCANÍAS EN LA COMUNIDAD DE MADRID. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CIUDADANOS. (Número de expediente 161/001347).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la número cuatro, proposición no de ley sobre medidas para la mejora de la red ferroviaria y del servicio de cercanías en la Comunidad de Madrid. Es una iniciativa del Grupo Parlamentario de Ciudadanos, que va a defender el diputado don Fernando Navarro.

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

Traemos hoy aquí otra de estas PNL exhaustivas que abarca varias páginas. Es reflejo de una que presentamos para la rodalidad de Cataluña. Le hemos dedicado mucha atención, porque el asunto es obviamente muy importante. El servicio de cercanías es fundamental para la Comunidad de Madrid. Casi 3,5 millones de personas viven fuera de la capital, pero trabajan en ella, necesitan comunicarse a diario y sin este servicio el colapso está garantizado. Hay un total de 830 000 viajes diarios que representan más o menos un 60 % del total de la red de cercanías estatal. En los últimos años, a pesar de su importancia, la red se ha deteriorado. Igual que el ferrocarril convencional, pero en esta el impacto es mayor. Se ha observado que los retrasos son continuos. La velocidad en ciertos puntos se ha reducido. Los trenes no circulan últimamente con horario fijo, sino con frecuencia. Lo que por un lado permite maquillar las estadísticas de puntualidad, pero al viajero le complican la vida, porque no sabe exactamente cuándo va a llegar, cuánto va a durar su recorrido y hace impredecible la duración. Para colmo la información a los viajeros es bastante deficiente cuando ocurren actuaciones en la red o se producen incidencias. En general, ha disminuido la calidad del servicio percibida por los usuarios. Es decir que en la actualidad nos encontramos con una red deteriorada, que sufre continuos retrasos, lo que ha provocado incluso que haya extendido el número de viajeros, lo cual es muy preocupante. Los motivos son diversos: reducción de los presupuestos de mantenimiento, falta de actuaciones de renovación y reposición, priorización del desarrollo de la red de alta velocidad en ocasiones sobre las inversiones en cercanías. El caso es que nuestra PNL, que es muy extensa, hace una serie de sugerencias en distintos ámbitos. Obviamente no la voy a leer entera, pero sí que me gustaría centrarla en tres ámbitos muy concretos. Uno la mejora de las infraestructuras existentes. Para ello deben revertirse los recortes en mantenimiento de vías, señalización

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 331

27 de septiembre de 2017

Pág. 17

y trenes; debe mejorar la accesibilidad, como acabamos de hablar en una PNL precedente; se deben reducir los tiempos de viajes; se debe mejorar la capacidad; se deben generar aparcamientos disuasorios y se deben ampliar andenes para posibilitar trenes más largos con más capacidad. Todo esto lo contemplamos en la PNL aportando actuaciones concretas, por ejemplo, la mejora de las conexiones con la red de alta velocidad en Chamartín y, sobre todo, en Atocha. La tercera y cuarta vía entre San Cristóbal de los Ángeles y Pinto del C-4 sur. Vamos dando una serie de soluciones a esto. Esto en lo referente a la mejora de las infraestructuras.

El segundo punto que nos parece importantísimo es incrementar la coordinación tarifaria y operativa con otros organismos que prevean servicios de transporte público como metro y autobuses interurbanos. Esto nos parece esencial. El tercer punto que las futuras ampliaciones del sistema se traten de manera coordinada, de manera integrada entre Fomento, la Comunidad de Madrid y los entes locales, los distintos ayuntamientos. Para eso no se debe tener solo en cuenta el ferrocarril, sino la combinación con otros medios de transporte por carretera y las conexiones con el aeropuerto. Esto es fundamental. Todo ello, por supuesto, situándose en el marco de nuestro plan de infraestructuras.

Se nos han presentado varias enmiendas que agradecemos. La del Grupo Popular tenemos que rechazarla, porque se queda un poco *light*. La del PSOE estaríamos encantados de aceptar uno de los puntos que nos gustaría haber incluido en la PNL, que es incorporar entre las actuaciones previstas en el plan la construcción de la estación de cercanías del estadio Wanda Metropolitano. Nos encantaría esto, pero las otras dos no podemos aceptarlas. El Grupo Parlamentario de Podemos nos ha presentado una que es casi tan exhaustiva como la propia PNL, son casi seis páginas. Con la cual estamos de acuerdo con el espíritu. Nuestra dificultad va a ser conjugar las dos, porque realmente en muchos casos es una cuestión de redacción. Estamos de acuerdo con lo que pone. Nos habría valido también si la hubieran presentado ellos. Con lo cual llegaremos a un acuerdo, pero nos tenemos que sentar a ver qué es lo que se queda y qué es lo que se va. Muchas gracias.

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

Defiende la enmienda por el Grupo Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, la diputada doña Tania Sánchez.

La señora **SÁNCHEZ MELERO**: Muchas gracias, señor presidente.

Como ya ha comentado el portavoz de Ciudadanos, creo que nos pondremos de acuerdo en una proposición no de ley que —también se ha mencionado— es muy exhaustiva. Una proposición no de ley que nos ha sorprendido y nos agrada porque buena parte de las peticiones que en ella se reflejan fueron presentadas en forma de enmienda a los Presupuestos Generales del Estado por este Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. Y aquellas enmiendas que no eran una declaración de buenas intenciones, sino realmente la posibilidad de ejecutar estas inversiones necesarias en cercanías de Madrid, fueron rechazadas por Ciudadanos sin ni siquiera mirarlas, probablemente porque para este grupo parlamentario es más importante sostener a Mariano Rajoy que hacer posible estas inversiones en cercanías de Madrid. También nos sorprende que ninguna de las medidas recogidas en esta proposición no de ley, que afectan al Gobierno de la Comunidad de Madrid, se incluya entre las condiciones que el Grupo Parlamentario Ciudadanos ha puesto para volver a apoyar a la presidenta, Cristina Cifuentes, en los próximos presupuestos, y que ni siquiera su portavoz mencionara estas necesidades en el debate sobre el estado de la región. A pesar de ello, como nosotros, igual que ellos, venimos trabajando en las necesidades de las cercanías desde hace mucho tiempo y estamos comprometidos con ello, hemos elaborado una batería larga y exhaustiva de enmiendas tratando de mejorar la propuesta. Bienvenidos sean todos los partidos a pensar en el bien de la ciudadanía y no en el interés de partido. Y así incluimos algunas de las cosas que también se han debatido en la proposición anterior, como el vergonzante incumplimiento de la Ley 10/2014, que obliga a hacer accesible el conjunto de las infraestructuras de transporte para las personas de reducida movilidad, y luego algunas otras que especificaré más adelante porque son demasiado largas como para explicarlas en detalle.

Decía que esta proposición nos sorprende y nos agrada porque Ciudadanos lleva dos años apoyando a la presidenta, señora Cifuentes, y un año al presidente, señor Rajoy, y en todo este tiempo digamos que ninguno de sus posicionamientos y apoyos se ha condicionado a la mejora de las infraestructuras. Apoyaron sin rechistar los presupuestos de Rajoy, cuya mayor inversión en Madrid no es para mejorar los servicios públicos, ni las cercanías ni ningún otro tipo de servicio público, sino para la ampliación de la autovía A-1, una inversión que no resuelve —y ustedes así lo reflejan en la PNL— los problemas de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 331

27 de septiembre de 2017

Pág. 18

movilidad y que tiene como único objeto conectar a España por el norte con las salidas al mar, porque ahora que es tiempo de hablar cada uno de su territorio, Madrid para mucha gente, y sobre todo para el PP, es un lugar de tránsito donde poder planificar infraestructuras en lugar de ser el espacio donde habita buena parte de la ciudadanía y donde se pueden utilizar las infraestructuras para cohesionar la región y mejorar las condiciones de vida de los madrileños. Por cierto, en su proposición no de ley no nos ha quedado claro si están a favor o en contra de esta ampliación de la autovía A-1, o si definitivamente se suman a nuestra propuesta de que la movilidad de la zona norte de Madrid se mejora con inversión en cercanías, en bus vao, en transporte interurbano y en aparcamientos disuasorios.

A pesar de todo ello, hemos elaborado una batería de propuestas y estamos seguros de que nos vamos a poner de acuerdo. Y nos parecen correctas las enmiendas presentadas por el Grupo Parlamentario Socialista. No dispongo de tiempo para explicar el detalle de las siete enmiendas que hemos presentado y las voy a resumir en tres bloques. En el primer bloque hemos incluido algunas propuestas que a nuestro juicio son mejoras técnicas, bien por obtener un mayor compromiso de ejecución del que aquí se refleja para que no sean un brindis al sol, o bien para una cuestión que a ustedes se les suele olvidar —comparten con el Grupo Parlamentario Popular este pequeño olvido—, y es que las instituciones locales son cruciales en la planificación y coordinación de cualquier infraestructura. En varios de los apartados obvian esta realidad y, por tanto, hemos querido reconocer a los ayuntamientos como protagonistas imprescindibles de la planificación de las infraestructuras madrileñas. En los mismos términos hemos incluido una cuestión técnica referida a la terminal logística de Abroñigal. Ustedes optan por una medida compleja cuya ejecución probablemente llevaría muchísimo tiempo. Nosotros consideramos que al menos hay otras dos opciones para algo en lo que estamos de acuerdo, que es el traslado de esa terminal porque no cumple las condiciones. Además, ambas opciones tendrían mejor impacto en cuanto a la distribución del desarrollo económico que supone una terminal logística en la Comunidad de Madrid.

Un segundo bloque de enmiendas es para complementar la voluntad que expresa la PNL de mejorar la conectividad de los diferentes medios de transporte en Madrid. Para nosotros es y ha sido una apuesta permanente el billete intermodal para la Comunidad de Madrid. Por cierto, hoy se ha aprobado en el pleno del ayuntamiento una propuesta en este sentido, que proviene del proceso de presupuestos participativos y que ha sido respaldada por el 93 % de la ciudadanía. Lamentablemente, el Partido Popular ha votado en contra porque lo de escuchar a la población y lo de la democracia lo lleva regular. Nosotros consideramos que el billete intermodal es estratégico y una apuesta que debería ser común a todos los partidos en Madrid y en el Estado, un compromiso que, además, obliga a la reducción de las emisiones de CO₂ con la magnífica herramienta que es el Plan A, aunque la portavoz de Ciudadanos en el Ayuntamiento de Madrid se empeñe en despreciarlo. Claro, que alguien que no distingue los autobuses municipales de la ciudad de los interurbanos, no sé si comprende demasiado el transporte público. Por favor, recuerde a Begoña Villacís —es amiga y se lo digo con todo el cariño— que los autobuses azules son de la EMT y los verdes son interurbanos. Si se incendia un autobús verde en la carretera N-VI, es imposible que sea culpa de Manuela Carmena.

Un tercer bloque de enmiendas trata de completar las demandas de inversión para nuevas zonas, han reflejado algunas, pero consideramos que se olvidan de otras. Incorporamos la extensión de la C-4 hasta Algete, ustedes se han quedado un poquito antes. Consideramos que hay que estudiar la ampliación de la C-7 —de la que no hablan— a Mejorada del Campo y Velilla de San Antonio, porque son de los pocos municipios de población media de la región que no tienen conexión por Renfe ni por ningún otro sistema que no sea el autobús interurbano. Y cómo no, nosotros seguimos defendiendo y peleando por resolver el desastre de la línea Móstoles-Navalcarnero, que se inventó el partido al que ustedes apoyan en el Gobierno estatal y en el Gobierno madrileño. Por si les pasa como a la presidenta Cifuentes, que sufre de amnesia sobre la actuación del Partido Popular en Madrid en el pasado, les recordaré que cuando la señora Cifuentes era responsable territorial de las campañas electorales del Partido Popular, decidieron promover una línea a Navalcarnero con colaboración pública-privada. Desde entonces hay montones de dinero público abandonado en forma de piezas de túnel en Navalcarnero. Por tanto, este es uno de los elementos en el que todas las instituciones se tienen que poner a trabajar para resolverlo.

Estas han sido nuestras aportaciones, que no son nuestras, sino las demandas de la ciudadanía madrileña con la que trabajamos habitualmente para la mejora de las líneas de cercanías. Por tanto, esperamos que se puedan incorporar, estamos seguros de que vamos a encontrar una forma de hacerlo. Y sobre todo, esperamos que esta iniciativa de Ciudadanos, que es exhaustiva y buena para la región de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 331

27 de septiembre de 2017

Pág. 19

Madrid, inaugure una nueva actitud de su grupo político con la que condicionen sus apoyos parlamentarios en la Asamblea y en este Parlamento a los intereses de la ciudadanía de Madrid.

Gracias. **(Aplausos)**.

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

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra la diputada doña Carlota Merchán.

La señora **MERCHÁN MESÓN**: Muchas gracias, señor presidente.

Mi grupo da la bienvenida a esta iniciativa de Ciudadanos sobre la red ferroviaria y servicio de cercanías de Madrid. Efectivamente, es una proposición muy exhaustiva, tan exhaustiva como la enmienda que mi grupo presentó a los Presupuestos Generales del Estado de 2017 y que fue vetada por el Grupo Parlamentario Popular y el Grupo Parlamentario Ciudadanos, que hoy propone el mismo contenido; como decía mi abuela, arrepentidos quiere el señor. Las cercanías en Madrid son casi con toda seguridad la infraestructura que más redundante en beneficio de los ciudadanos y ciudadanas de Madrid, el resto de infraestructuras son prácticamente de uso estatal. Nuestro sistema ferroviario, nuestro sistema de carreteras radial es compartido con el resto del Estado, pero las cercanías de Madrid tienen un papel clave en la vertebración de la Comunidad de Madrid, y no olvidemos la provincia de Guadalajara hasta donde se extiende la línea C-2. Por eso es de máxima prioridad, y nos preocupa el deterioro que está sufriendo ese servicio, especialmente a partir de septiembre de 2016. Si ustedes acceden a las redes sociales o a la hemeroteca, verán cómo a partir de septiembre de 2016 empiezan a surgir plataformas de afectados por cercanías. Yo no sé si el proponente es usuario de cercanías, en este momento lo soy menos, pero yo he sido usuaria asidua de cercanías de Madrid y he sufrido su deterioro constante desde los últimos años. La invención o instauración del sistema de cadencia en lugar de tener una plantilla de horario fijo, como se suele tener en toda Europa, hace que uno sepa cuándo llega a la estación, pero no en qué momento se va a subir al tren. Hay trenes fantasmas, hay trenes que llegan tan saturados que la gente tiene que esperar al siguiente. Y los hombres y mujeres de esta comunidad que van a trabajar, a estudiar, ven que los trenes de alta velocidad del servicio Avant, en los que Renfe tiene el compromiso y la obligación de reembolsar el dinero si se produce un retraso, tienen prioridad respecto a los trenes que hacen que ellos y ellas lleguen tarde al trabajo. Más de un millón de personas utilizan al día las cercanías. Por otro lado, el portavoz del Grupo Parlamentario Popular señalaba que nos podíamos encontrar estaciones con problemas de accesibilidad. Si pregunta a los usuarios de la línea C-3, le podrán hablar largo y tendido sobre los problemas de accesibilidad. Son personas que tienen que avisar con dos días de antelación que van a coger un tren a una hora determinada. Esperemos que esta situación se vaya solventando. O tenemos otro ejemplo de la C-4, en La Serna que, casualidades de la vida, es una estación sin accesibilidad para personas con discapacidad que utiliza la Asociación de padres y madres de niños y niñas afectados de discapacidad, que no deja de ser una perfecta ironía.

Señoría, en 2008 se aprobó el Plan de Infraestructuras Ferroviarias de Cercanías para Madrid 2009-2015, que hemos incorporado como enmienda en lugar de ser tan prolijos como ustedes en su proposición. Es un plan que recoge precisamente gran parte de las cuestiones que ustedes plantean. En la enmienda nosotros solicitamos actualizar, revisar y poner en marcha ese plan que fue paralizado por cuestiones presupuestarias, y atender las nuevas demandas no recogidas en ese plan como la construcción de una estación en el estadio Wanda Metropolitano, pero también el acceso al polígono Cobo Calleja y otras demandas que nos han trasladado los ciudadanos y ciudadanas de Madrid. Me ha dicho que no van a aceptar la enmienda, y yo veo un pequeño problema en su proposición que igual me puede aclarar, y es que si nos vetaron en los presupuestos lo que ustedes traen hoy aquí, no sé si podemos dar por hecho que ustedes lo van a incluir en la negociación con el Grupo Parlamentario Popular para los presupuestos de 2018, porque si no es así, permítame que le diga que suena un poquito a falta de respeto. Ustedes tienen la oportunidad de incorporar parte de lo que están proponiendo hoy. Si no va a ser así y rechaza nuestra proposición de retomar el plan de infraestructuras, que es muy exhaustivo y recoge lo que ustedes proponen, sinceramente, nosotros estamos por supuesto a favor del contenido de su proposición no de ley, pero con qué cara vamos a ir a los vecinos y vecinas de los municipios afectados a decir que hemos aprobado una proposición que ni siquiera se va a considerar en los presupuestos del próximo año para la Comunidad de Madrid, excepto la estación en el estadio Wanda Metropolitano que también incluyó el Partido Popular en las resoluciones del debate del estado de la región la semana pasada. Francamente, yo veo un problema más allá de que puedan poner el tuit

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 331

27 de septiembre de 2017

Pág. 20

del plan naranja de cercanías Madrid, me parece que nos dejan en una situación desde el punto de vista ético que tendremos que gestionar.

Gracias. **(Aplausos)**.

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

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra la diputada doña Raquel Alonso.

La señora **ALONSO HERNÁNDEZ**: Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, Renfe Viajeros ha ofrecido servicios de cercanías a 232,9 millones de usuarios en 2016. Hasta agosto de 2017 los viajeros siguen creciendo, en concreto han sido 153,9 millones, lo que supone un 2,4 % más respecto al mismo período del año anterior. Es un dato que se contrapone con lo enunciado por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, pues su portavoz ha manifestado en su intervención que el número de viajeros disminuye, no sé de dónde ha sacado esa estadística. Del mismo modo nos presenta una PNL que en su mayor parte es reiterativa y solicita una serie de actuaciones, cuando muchas de ellas ya están siendo abordadas por el Ministerio de Fomento o por la Comunidad de Madrid. Sí estamos de acuerdo en que es una PNL exhaustiva, tan exhaustiva como el trabajo que llevamos realizando desde el Gobierno de España. El Partido Popular y el Gobierno de España estamos profundamente comprometidos con la red de cercanías de España, que tiene ya casi 2800 kilómetros de longitud total y, en particular, con el núcleo de cercanías de Madrid que roza los 850 000 viajeros en un día laborable. Como ya hemos manifestado, esta PNL es reiterativa porque insta al Gobierno a efectuar actuaciones que o bien ya se están realizando o tienen un contenido manifiestamente imposible. Este es el caso de los tramos para los que se solicita un informe a las Cámaras en su punto primero, cuyo contrato se encuentra actualmente en proceso de resolución; o el punto quinto acerca de los refuerzos de la línea C-3 a Santa María de la Alameda cuando ni siquiera existe servicio de cercanías, sino que se llega a través de media distancia.

Por otro lado, a lo largo de las intervenciones he visto que se ha hecho un especial hincapié en la accesibilidad, como en la PNL anterior. Nos parece bien, la accesibilidad es muy importante para todos, estamos muy concienciados con la accesibilidad total. Actualmente 63 de las 92 estaciones de cercanías de Madrid son accesibles. Se está trabajando en doce estaciones y las restantes están incluidas en el borrador del plan de actuaciones para el período que finaliza en 2022. Como ustedes ya conocen, también existe un Plan de Cercanías 2015-2018, con una dotación de 1275 millones de euros. Este plan además de mejorar las condiciones de accesibilidad incorporando, renovando y mejorando ascensores y plataformas elevadoras, también viene trabajando en la línea de mejorar la información que reciben los usuarios. De este modo se facilitará información en tiempo real a los viajeros, mediante sistemas de información incluidos en los coches, sobre posibles incidencias, así como con el desarrollo de aplicaciones para móviles y la incorporación de redes wifi en las estaciones. En cuanto a las redes sociales, ya en 2015 se lanzó el perfil de Twitter de cercanías de Madrid que establece una comunicación directa con los usuarios.

También es una petición recurrente en la PNL que hoy nos presentan la falta de puntualidad de los trenes de cercanías. Yo entiendo que un 96 % de puntualidad no es suficiente para ustedes, como tampoco lo es para nosotros que queremos el cien por cien. Por eso seguimos implantando medidas, a través del Plan de mejora de la puntualidad, para que el servicio que reciben los usuarios sea aún de mayor calidad. Respecto al punto tercero para priorizar actuaciones en recuperación de los tiempos de viaje, estamos en las mismas, tampoco se aporta nada nuevo. La disposición de bloqueo automático banalizado en el trayecto San Cristóbal-Aranjuez ya se está realizando. También se ha adjudicado ya la redacción del proyecto en julio de este año, con un plazo de ejecución de diez meses, para la renovación con vía en placa y electrificación con catenaria rígida del túnel Atocha-Chamartín por Recoletos. Además, se está coordinando con la remodelación de vías y andenes en las cabeceras sur y norte de Chamartín. Ocurre lo mismo con su solicitud de renovar los trayectos Fuencarral-Tres Cantos, Madrid Chamartín-El Tejar, que también ya están redactados y pendientes de actualizar con la normativa vigente. En resumen, no voy a pasar a relatar todas y cada una de las actuaciones que mencionan porque ya saben que la PNL en cuestión es muy extensa, pero creemos que estamos haciendo nuestros deberes y se está trabajando en ello.

Sí voy a centrarme en algunos tramos concretos para los que solicitan en el punto quinto fomentar la reordenación de los servicios ferroviarios existentes. Nos gustaría resaltar que en la actualidad se está impulsando la elaboración de un borrador para la prestación de servicios públicos de transporte de viajeros donde se engloban los tramos citados. Este borrador se está realizando con la perspectiva de garantizar

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 331

27 de septiembre de 2017

Pág. 21

el derecho a la movilidad dentro de una oferta de servicios integrada e intermodal, asegurando siempre los mayores estándares de calidad y seguridad. Y no quisiera terminar mi intervención sin referirme al Plan de Empleo de Renfe, incluido en el convenio colectivo de Renfe vigente desde 2015, cuyo objeto es promover nuevas incorporaciones que favorezcan el rejuvenecimiento de la plantilla, la transmisión del conocimiento y la cualificación profesional. Actualmente Renfe tiene en marcha una convocatoria de ingreso de personal laboral fijo para la consolidación de empleo temporal y tasa de reposición, que comprende 115 operadores comerciales, 115 operadores de mantenimiento y fabricación y 375 maquinistas.

Desde el Grupo Parlamentario Popular estamos abiertos al diálogo y al consenso, buscamos lograr entre todos un mejor servicio de cercanías para toda España y, en particular, para Madrid, pero principalmente queremos escuchar nuevas ideas y sugerencias. No vamos a votar a favor de una PNL que más que aportar soluciones, nos recuerda actuaciones en las que ya estamos trabajando.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Alonso.
Para fijar posición, tiene la palabra don Joan Baldoví.

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

Intervendré muy brevemente para decir que nuestro voto va a ser afirmativo porque, aunque somos del grupo valenciano, entendemos que los problemas de los ciudadanos en Madrid son los mismos que tenemos en Valencia, en Castellón o en Alicante. Simplemente diré que me he sentido gratamente sorprendido por esta iniciativa, muy territorial. He pensado que debía ser un ataque de Compromís Madrid porque cuando presentamos una proposición para un territorio concreto, siempre nos señalan que esa iniciativa tendría que ser a nivel de todo el Estado. Por tanto, le felicito por la iniciativa, por supuesto votaremos a favor, y cuando Compromís presente una iniciativa referente a cercanías en el País Valenciano, espero el mismo entusiasmo que yo estoy manifestando hoy para aprobar su iniciativa. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Baldoví.
Señor Navarro, tiene palabra para pronunciarse sobre las enmiendas.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ RODRÍGUEZ**: Como he dicho, en la enmienda presentada por del Grupo Parlamentario Confederal Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea y en nuestra iniciativa estamos diciendo básicamente lo mismo, así que acabaremos poniéndonos de acuerdo, pero no podemos aceptar las enmiendas del Grupo Parlamentario Popular y del Grupo Parlamentario Socialista.

Dado que se ha hecho una pregunta, ¿puedo hacer un comentario?

El señor **PRESIDENTE**: Si es breve, puede hacerlo.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ RODRÍGUEZ**: Muy breve. Únicamente quería recordar a la representante del Grupo Parlamentario Socialista que ellos ni siquiera se sentaron a negociar los presupuestos; es decir, ya dijeron que no antes de verlos. Eso sí, luego presentaron enmiendas, creo recordar que al Fondo de Contingencia que tenía una dotación de quince millones se presentaron enmiendas por valor de 40 000 millones. Ya que estamos hablando de transportes, es como si uno tiene un microbús de quince plazas y vende 40 000 entradas. Eso sí que plantea un problema ético.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

— RELATIVA AL ENLACE DEL MUNICIPIO DE RIVAS CON LA M-50. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA. (Número de expediente 161/001643).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente iniciativa que figura en el orden del día con el número cinco, una proposición no de ley relativa al enlace del municipio de Rivas con la M-50. Es una iniciativa del Grupo Parlamentario Confederal Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, que defiende la diputada doña Tania Sánchez.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 331

27 de septiembre de 2017

Pág. 22

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

Parece que hoy es el día de Madrid, que también tiene reivindicaciones territoriales aunque algunos nos lo quieran ocultar. Para todos los diputados que son de Madrid, para todos aquellos que tienen conexión con sus grupos locales en el municipio y han estado hablando con ellos, esta iniciativa es ampliamente conocida y respaldada. Desde luego en el ayuntamiento será respaldada por el conjunto de grupos políticos, pero lamentándolo mucho aquí no se va a dar el mismo caso, parece que el Partido Popular va a dejar otra vez a su grupo municipal de Rivas abandonado. Esta proposición se conoce bien y se respalda porque, como explica la introducción de la PNL, son más de diez años de reivindicación de las instituciones y de la sociedad de Rivas para conseguir esta conexión. Simplemente porque no es ni comprensible ni justificable que después de diez años de haber concluido la ejecución de la M-50, Rivas siga siendo el único municipio de Madrid por cuyo término municipal discurre esta vía y que no ha sido conectado. He traído un mapa porque como ha dicho el compañero, señor Baldoví, aquí se habla poco de Madrid. **(Muestra un mapa)**. Todos estos puntitos son municipios por donde pasa la M-50, todos estos municipios menos el de Rivas Vaciamadrid tienen una conexión directa con esta carretera. Pero en este caso no se trata de una infraestructura que afecte en exclusiva al municipio de Rivas, que ya sería suficiente, sino que es una inversión vital para culminar la cohesión, la coherencia y la conectividad del sureste madrileño y del corredor del Henares. A día de hoy, el conjunto de municipios por los que transcurre la A-3 no tienen ninguna otra conexión con la ciudad que una vía que está habitualmente congestionada. La inexistencia de esta conexión con la M-50 aumenta dichas congestiones. Por tanto, la apertura de esta conexión supondría una derivación importante del tráfico que soporta la A-3, que supone colapsos permanentes de esta vía. Esta cuestión no tiene que ver en exclusiva con la ciudadanía que habita en cada uno de esos municipios y que se desplaza hacia la ciudad para trabajar, sino que tiene que ver también con la conexión del tránsito de mercancías por carretera de la vía que conecta Madrid con el mediterráneo, que no es poca cosa.

Por tanto, no es un asunto local que deba ser asumido en su totalidad por el Ayuntamiento de Rivas, sino una inversión que está siendo reclamada por buena parte de los alcaldes de los municipios que colindan con esta carretera, con independencia del partido político al que pertenezcan. Alcaldes como el de Arganda, Villarejo o Valdaracete, por poner solo unos pocos ejemplos, han transmitido en varias ocasiones el conocimiento de que la viabilidad del desarrollo económico de sus municipios depende en buena medida de la descongestión de la A-3, que avanzaría notablemente si se abriera esta conexión con la M-50. Por otro lado, la conexión del municipio es por la zona norte de Rivas que colinda con los municipios de Coslada, San Fernando de Henares, Velilla de San Antonio y el desarrollo urbanístico de Los Berrocales de la ciudad de Madrid. Una zona que es de crucial importancia por dos cuestiones: la primera, porque tiene planificado no menos de 40 000 viviendas, por lo que convendría estudiar cuanto antes los términos de la movilidad de la población que allí se desplace. Y por otro lado, es una zona que si se conectara con esta vía supondría la conexión del sureste madrileño con el corredor del Henares y, por tanto, la potencial capacidad de desarrollo de un polo económico que en otro tiempo fue crucial para Madrid, y que hoy se encuentra deprimido hasta el punto de que ha sido declarado por la Asamblea de Madrid como zona de especial necesidad de reindustrialización. ¿Cómo se va a reindustrializar el corredor del Henares si no tiene conexiones a sus municipios?

El Partido Popular, que gobierna la región, deberían ser los primeros interesados en esta infraestructura, pues contribuiría a mejorar un modelo regional y a reimpulsar un tejido económico productivo demasiado dependiente del ladrillo, salvo que el PP madrileño renuncie, como lleva haciendo en los últimos veinte años, a incorporar al sureste y al corredor del Henares a un modelo de futuro de región cohesionada con un nuevo modelo productivo para Madrid. Si no es por esta renuncia no se entiende su oposición a apoyar esta infraestructura. Son ya diez años de tomar decisiones en la región basadas en intereses de partido, por meras cuestiones electoralistas en las que se ha dejado al margen a municipios como Rivas. Desde luego el portavoz del Grupo Parlamentario Popular en esta Comisión, alcalde de Boadilla, sabe bien que la conexión de su municipio con la M-50 no la pagó el Ayuntamiento de Boadilla. Quizás la cuestión del debate sea de quién es la responsabilidad o a quién corresponde la financiación. Sin duda, es una realidad con la que estamos de acuerdo el que los promotores inmobiliarios deben revertir parte de sus plusvalías en las actuaciones en infraestructuras colectivas. Sin embargo, creo que no es muy difícil entender que se pinchó una burbuja inmobiliaria y que, por tanto, los procesos de plusvalía no tienen a día de hoy la capacidad de producir los beneficios suficientes como para garantizar la conectividad a las carreteras de este tipo. Hasta desde un punto de vista liberal entenderán este

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 331

27 de septiembre de 2017

Pág. 23

concepto mágico de la subsidiariedad de la Administración que está dispuesta a asumir la responsabilidad hacia la ciudadanía cuando los mercados no pueden hacerlo. Es en momentos de crisis en los que el Ministerio de Fomento ha de hacerse cargo de impulsar y de colaborar con las instituciones locales, desde luego con el cumplimiento de las obligaciones de los promotores, para hacer y garantizar las inversiones que necesita la ciudadanía. A lo mejor quieren ustedes seguir apretando a los entes locales y exigir que, a pesar de las dificultades económicas permanentes por las que les hacen pasar debido a unos modelos presupuestarios en los que mantienen el déficit a su costa, además tengan que hacerse cargo de las infraestructuras que son beneficiosas para el conjunto de la región y del país.

Nosotros somos más partidarios de buscar salidas negociadas y de acuerdo, y por eso estamos trabajando en una transaccional con el Grupo Parlamentario Socialista y con Ciudadanos para instar al ministerio a que impulse un convenio entre las dos administraciones y los promotores para el desarrollo de esta infraestructura. Desde luego el resto de municipios no tuvieron que pagar nada, con lo cual ya es injusto que Rivas pague una parte, pero estamos dispuestos a hacerlo. Lo que no estamos dispuestos a admitir es que el ministerio se olvide de sus obligaciones para con esta ciudad. Señores del Grupo Parlamentario Popular, hay centenares de miles de ciudadanos madrileños del sureste y del corredor del Henares que les exigen su implicación y compromiso para garantizar un futuro de desarrollo económico y social igualitario con el resto de las zonas de Madrid. Hay decenas de miles de ciudadanos de Rivas que confían en que no les vuelvan a castigar por votar y ser de manera distinta a ustedes. Comprométanse con Madrid, señores del PP, comprométanse con Rivas, comprométanse con hacer realidad el enlace de la M-50 con Rivas.

Gracias. **(Aplausos)**.

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

Por el Grupo Parlamentario Popular y para defender su enmienda, tiene la palabra el diputado don Antonio González Terol.

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

Quiero comenzar señalando que el Grupo Popular es conocedor, tanto a nivel municipal y autonómico como obviamente en este Congreso de los Diputados, de la problemática de la conexión de un ámbito de desarrollo privado en el municipio de Rivas Vaciamadrid hacia la carretera M-50. Somos conscientes de ello porque además el Grupo Popular municipal en ese ayuntamiento durante mucho tiempo ha apoyado y ha acompañado a ese ayuntamiento, a su alcalde y a sus vecinos, en las reivindicaciones que ha habido a lo largo del tiempo. De hecho incluso se han potenciado reuniones con el director general de Carreteras del Ministerio de Fomento para buscar alternativas y soluciones desde el Grupo Popular municipal con el conjunto del Ayuntamiento de Rivas. Por tanto, sentimos preocupación, tenemos conocimiento del problema, pero también respetamos las normativas y las instrucciones del ministerio, y sobre todo los compromisos adquiridos por parte del Ayuntamiento de Rivas gobernado por Izquierda Unida durante muchísimos años. Es sorprendente escuchar aquí a la portavoz de Podemos hablar del colapso de la M-50, cuando fue su grupo político Izquierda Unida el que estuvo bloqueando sistemáticamente el cierre de la M-50 norte, que permitiría a los vecinos de Rivas, de San Fernando, por supuesto de Boadilla, de Las Rozas, de Alcobendas y de otros muchos municipios de la Comunidad de Madrid circular libremente por ese circuito de la M-50 que hizo un Gobierno del Partido Popular y que Izquierda Unida bloqueó sistemáticamente en la Asamblea de Madrid en contra del Gobierno autonómico del Partido Popular. Por tanto, para el bloqueo de las infraestructuras, para el ataque constante utilizando sistemáticamente instituciones como el Parlamento Europeo y su Comisión de Peticiones contra la M-50 y otras infraestructuras como la M-501, para dar ejemplos de bloqueo, por favor, para eso sí que tenemos aquí a Izquierda Unida.

Señores de Podemos, señora Sánchez, lo que hay que hacer es respetar los compromisos adquiridos después de muchos años. Allá por el año 2004 el entonces alcalde de Izquierda Unida de Rivas Vaciamadrid se comprometió por escrito con el ministerio a financiar íntegramente esas conexiones de un ámbito nuevo, que no es el de la ciudad sino de un ámbito externo perteneciente a Rivas. Se comprometió a hacerlo directamente con fondos del Ayuntamiento de Rivas. Es más, fue un Gobierno socialista posterior, haciendo una instrucción del Ministerio de Fomento en el año 2010, el que dijo que no se incluiría en los proyectos de actuaciones cuya justificación y necesidad se base en la promoción de desarrollos urbanísticos como el que aquí se pretende. No se podían incluir fondos directos del ministerio para financiar este tipo de conexiones. No fue un Gobierno del Partido Popular, fue un Gobierno del

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 331

27 de septiembre de 2017

Pág. 24

Partido Socialista. Además, nosotros respetamos esa decisión porque se trataba de optimizar los recursos públicos y porque el Ayuntamiento de Rivas históricamente se había comprometido a pagar esa conexión.

También hablan en su proposición no de ley continuamente de que el ministerio intenta escurrir el bulto. Mi grupo ha ofrecido una enmienda diciendo que está dispuesto a agilizar todas las gestiones que vengan hechas por parte del Ayuntamiento de Rivas, siempre y cuando se cumpla con la instrucción del ministerio del año 2010 que le obliga a la financiación íntegra de esa infraestructura a ese ayuntamiento, y siempre y cuando se cumplan con todos los detalle técnicos pactados con ese ayuntamientos hace muchos años cuando gobernaba el Partido Socialista. Por tanto, por parte del ministerio hay una voluntad absoluta de dar salida a la M-50. Espero que Izquierda Unida, si algún día tenemos fondos suficientes para cerrar la M-50, también apoye desde Podemos en este caso ese cierre de la M-50 porque ayudaría a muchísimos centenares de miles de madrileños a llegar a sus trabajo, a los colegios de sus hijos o a los hospitales en muchísimo menos tiempo.

Entre tanto lo que hará este grupo parlamentario hoy es apoyar a los ciudadanos de Rivas, pero para que cumpla el Ayuntamiento de Rivas sus compromisos económicos con el ministerio y con sus ciudadanos y para que pague íntegramente esa infraestructura de conexión. No porque lo digamos nosotros, sino porque lo dice una instrucción del Gobierno socialista y porque nosotros nos ofrecemos a mediar, a potenciar y a agilizar los trámites necesarios. Ese es el ámbito desde el que puede trabajar mi grupo parlamentario, y además me parece que es lo serio y lo responsable.

Muchas gracias, señor presidente.

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

Para fijar posición, por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra don Fernando Navarro.

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

Aprovecho, ya que la defensora de esta proposición no de ley es la misma que me ha reprochado que haya presentado una proposición no de ley pero no haya exigido que se incluyera en los presupuestos de 2017, para decir lo mismo que he dicho a la diputada del Grupo Socialista. Es muy fácil hablar cuando se habla en vacío sin dejarse constreñir por las restricciones presupuestarias y esto se aplica igualmente a la parábola del microbús y los 46 000 billetes.

En cuanto a la proposición no de ley original era muy agresiva, en la que se instaba al Ministerio de Fomento a no escurrir el bulto, o cosas así. Nosotros no discutimos en absoluto la necesidad de esa conexión que solicita el Grupo Podemos, pero no estábamos de acuerdo en esa atribución de competencias que parece que en principio corresponden al ayuntamiento. En todo caso, nosotros siempre hemos defendido en esta Comisión que los convenios son la herramienta imprescindible en estos casos, porque cuando una Administración es la que aporta los recursos y otra es la que pide la demanda es infinita, y esto es lógico. Por el contrario si todas las administraciones contribuyen, eso tiende a priorizar las necesidades de manera mucho más efectiva. Nos han propuesto una enmienda transaccional que va en ese sentido, ya que se insta al Ministerio de Fomento a impulsar y suscribir un convenio, y en su caso a que se incorporen las previsiones presupuestarias. En este caso, estaríamos de acuerdo en apoyar la propuesta.

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra doña Carlota Merchán.

La señora **MERCHÁN MESÓN**: Buenas tardes.

Hoy hablamos de Madrid, de cuestiones territoriales y además de cuestiones importantes. La conexión con la M-50 de Rivas Vaciamadrid es una reivindicación histórica y objeto de diferentes mociones en el ayuntamiento del municipio. Quiero aprovechar también para reconocer el trabajo de mis compañeros del grupo municipal en Rivas. La urgencia va en aumento con el paso del tiempo. La proponente mencionaba que es el único municipio por el que discurre la M-50 en el que no hay una conexión directa a la misma. Pero es que también es el municipio con una de las mayores tasas de crecimiento de todo el Estado. Hay crecimiento público y crecimiento privado. La conexión con la M-50 precisamente se solicita en una zona en la que hay un terreno que es suelo industrial que genera empleo, que puede generar riqueza en Rivas y en los municipios de la zona, con lo cual no solamente estamos hablando de intereses privados, sino de los ciudadanos y ciudadanas de Rivas Vaciamadrid que tienen derecho a una igualdad de oportunidades

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 331

27 de septiembre de 2017

Pág. 25

respecto al resto de ciudadanos de la comunidad. Madrid también tiene un sur, que no siempre ha sido tratado como merecía y que ha sufrido agravios comparativos con otras zonas de la comunidad.

Nosotros vamos a apoyar esta iniciativa, nos parece bien la enmienda transaccional que nos han pasado. Hay unas cuestiones que son de suma urgencia, la urgencia de la conexión de Rivas con la M-50 va en aumento. Se ha aprobado ya el desarrollo de Los Berrocales, pero también está el desarrollo de Los Ahijones. Es decir, los próximos años se calcula que pueden vivir en esa zona como mínimo 25 000 personas. La A-3, como decía en la proposición anterior, es una infraestructura de uso general en todo el Estado, es uno de las vías de alta intensidad de tráfico que vertebra el norte con el Mediterráneo. Los vecinos y vecinas de Rivas necesitan una vía más ágil porque tenemos que tener en cuenta que es un municipio con una oferta de transporte público limitado. Tiene una red de metro bastante suigéneris, y el transporte público se realiza fundamentalmente por carretera, por la A-3 que lleva además a Mercamadrid, que es el segundo mercado mayor de Europa, con lo cual es una vía tremendamente saturada. La conexión con la M-50 es fundamental. Asimismo, se acaba también de desbloquear el desarrollo de la Cañada Real, que está justamente enfrente de la M-50.

Espero que el Partido Popular recapacite y dé respuesta a los ciudadanos de Rivas y sea coherente con lo que sus compañeros en el municipio han aprobado. La conexión de la M-50 con Rivas Vaciamadrid también estaba en las enmiendas vetadas por Ciudadanos y el Partido Popular. En este caso, entiendo que la proponente se encuentra en una situación similar a la de mi grupo. Nosotros esperamos que, ya que Ciudadanos va a apoyarla en esa negociación de los presupuestos 2018, se insista y se hagan las gestiones oportunas para que sea considerada. Agradecemos esta proposición y esperamos no solo que se apruebe, sino que se lleve a efecto.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Señora Sánchez, tiene la palabra a efectos de aceptar o no las enmiendas.

La señora **SÁNCHEZ MELERO**: Terminaremos la transaccional con Ciudadanos y Partido Socialista y se la pasaremos a la Mesa. Rechazamos la enmienda del Grupo Popular.

El señor **PRESIDENTE**: Respecto a lo que comenta, piense que solo puede transaccionar con aquellos que hayan enmendado su propuesta. Si no es así se votará en sus propios términos, o puede pedir que se vote por puntos porque he visto que su iniciativa tiene varios puntos. Piense que no puede transaccionar con un grupo que no ha presentado enmiendas. Esto lo dice el Reglamento, no es una decisión mía.

La señora **SÁNCHEZ MELERO**: Muy bien.

— SOBRE EL ESTABLECIMIENTO DE MECANISMOS DE INFORMACIÓN Y COMUNICACIÓN EN LOS PROCESOS INHERENTES A LA REHABILITACIÓN DE VIVIENDAS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/002164).

El señor **PRESIDENTE**: A continuación debatiremos el punto 7.º del orden del día: proposición no de ley sobre el establecimiento de mecanismos de información y comunicación en los procesos inherentes a la rehabilitación de viviendas, presentada por el Grupo Parlamentario Popular. Para su defensa, tiene la palabra doña Ana Zurita.

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

El Grupo Popular trae esta iniciativa a la Comisión de Fomento porque entendemos que todos, no solo el Grupo Popular, tenemos dos compromisos: un compromiso con la Unión Europea y un compromiso de concienciación. Todos sabemos o deberíamos saber que el 40 % del consumo energético de la Unión Europea se debe a las edificaciones y que hay unos objetivos fijados que tenemos cumplir para el año 2020 y posteriores. En el año 2020, aparte del objetivo principal del Partido Popular que es que haya veinte millones de personas trabajando —esta es nuestra prioridad—, también nos hemos fijado unos topes: un 20 % de reducción de gastos de efecto invernadero, un 20 % de aumento de la eficiencia energética —aunque eso ya se ha mejorado y estamos en un 30 %— y un 20 % de consumo total de energías renovables. Esto que en protocolo de Kioto ya se ha quedado antiguo, y no se ha cumplido, ha sido ratificado otra vez con acuerdos posteriores recientes como el de París o el de Marrakech.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 331

27 de septiembre de 2017

Pág. 26

Para llevar a cabo estos objetivos, sobre todo en edificación y en vivienda, hacen falta compromisos económicos y ambientales, y no solo apostar por la rehabilitación de nuestro parque edificado. Este compromiso debe ser total, ligando los procesos de rehabilitación a principios de sostenibilidad y de eficiencia energética. ¿Por qué digo concienciación? Porque no se trata solo de legislar y modificar normas de aplicación que faciliten los procedimientos de rehabilitación y normas técnicas que impliquen la implantación de mecanismos eficientes, porque las normas ya las tenemos todas, lo que falta ahora es una labor de concienciación y porque consideramos que existe un gran desconocimiento por parte de la población en general sobre las ventajas que reporta el incluir sistemas energéticamente eficientes en procesos de rehabilitación. De hecho los índices de rehabilitación energética en España están muy por debajo de las comparativas con Europa occidental, porque ahora mismo España está a la cola de la Unión Europea en edificios de consumo casi nulo.

¿Qué hemos hecho hasta ahora? Los objetivos del Ministerio de Fomento en la pasada legislatura han sido, en primer lugar, facilitar el acceso a la vivienda a las personas más vulnerables, y en segundo lugar, mejorar nuestro parque de viviendas y entornos urbanos, a la vez que se fomenta la creación de empleo y se impulsa a su vez el crecimiento de nuestra economía. Con rehabilitar 300 000 viviendas anuales, que es con lo que conseguiremos estos objetivos, también conseguiríamos 200 000 puestos de trabajo directos. Hemos puesto en marcha con estos objetivos la Ley 8/2013, de Rehabilitación, Regeneración y Renovación Urbana, un nuevo plan estatal de viviendas y una estrategia a largo plazo para la rehabilitación del parque inmobiliario español, donde se hace un diagnóstico del parque edificado y se establecen las pautas para alcanzar esos objetivos que se fijaron en el protocolo de Kioto para 2020: 20 % de reducción de gases, 20 % de reducción de eficiencia energética y 20 % de implantación de energías renovables. Aparte tenemos programas como los planes del Ministerio de Industria, que también van ligados a la edificación con procesos de eficiencia energética.

La política estatal se ha basado hasta ahora en planes de vivienda y estos planes se han conformado a través de tres ejes estratégicos ligados siempre a ayudas económicas: el establecimiento de ayudas para los sectores de mayor vulnerabilidad, el mantenimiento de nuestro parque edificado residencial en las mejores condiciones de habitabilidad y el cumplimiento de las directivas europeas en materia de eficiencia energética. Si bien ya existe una concienciación, en cuanto a consumo de suelo sostenible —que la tenemos asumida—, no la hay con respecto al menor consumo energético, y eso que también sería una gran solución para todos aquellos hogares que sufren hoy en día pobreza energética.

Hay que decir que en el momento en el que estamos para el Partido Popular es un objetivo prioritario fomentar la rehabilitación edificatoria con criterios de eficiencia energética, de manera que cumplamos con las exigencias europeas en cuanto a edificios energéticamente eficientes y sobre todo establecer todos esos criterios en nuestro parque edificado.

¿Qué hemos conseguido con todos estos planes y objetivos? Hay que decir que ahora mismo estamos en un buen momento económico, un buen momento en el sector de la construcción. España lidera ahora mismo la construcción en Europa y la recuperación económica propicia la recuperación inmobiliaria y tira del sector. Ahora mismo España lidera el repunte constructor de la Unión Europea con un 6,5 % de crecimiento respecto a 2016 y la reactivación del mercado inmobiliario es lógico que haga un efecto tractor sobre la rehabilitación. Las medidas económicas, estrategia y planificación de nuestro Gobierno han propiciado este buen momento con el que nos encontramos, porque está claro que se puede y se debe mejorar. Entendemos que esto no es suficiente, que queda mucho por hacer e invitamos a todos los grupos políticos a sumarse. No es solo la labor del grupo que gobierna sino la actitud de todos.

Entendemos que hay que seguir construyendo una estrategia basada en la madurez de la población hacia comportamientos ciudadanos, cuyos objetivos sean la rehabilitación con eficiencia energética. Las ayudas para incentivar este sector está claro que son ineludibles en momentos de crisis, pero en el momento de crecimiento económico en el que nos encontramos ha llegado el momento de hacer un despliegue en profundidad para abonar el terreno de la rehabilitación de viviendas vinculadas a estos criterios de eficiencia energética. Esta estrategia debe estar indudablemente basada en campañas de difusión y toma de conciencia. Los objetivos generales serían fomentar la cultura de la rehabilitación, concienciar que no se debe tratar de soluciones de elevados costes, sino de ir hacia soluciones sostenibles que han de formar parte de nuestra cultura y fomentar el establecimiento de estrategias autonómicas en la rehabilitación, donde se establezcan con rigor los requisitos a cumplir en materia de eficiencia energética.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 331

27 de septiembre de 2017

Pág. 27

El nuevo Plan de Vivienda 2018-2021 consciente de esta estrategia ya ha establecido un programa específico de rehabilitación vinculado a la eficiencia energética ampliando el conjunto de beneficiarios, ampliando las actuaciones subvencionables y pudiendo ser compatibles además con otro tipo de ayudas. Señorías, esta es una tarea en la que entendemos que tenemos que sumarnos todos. Yo agradezco la sensibilidad que han tenido los dos grupos que han presentado enmiendas, el Partido Socialista y Ciudadanos, donde han realizado muy buenas aportaciones y que contribuirán a un acuerdo general bastante enriquecido con lo que inicialmente hemos propuesto.

Muchas gracias.

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

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

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

Desde el Grupo Parlamentario Ciudadanos estamos de acuerdo en fomentar y divulgar la cultura de la rehabilitación, ya que es fundamental para cumplir los acuerdos que ha firmado nuestro país en temas de cambio climático. La postura dialogante por parte de la diputada señora Zurita hay que valorarla. Se ha abierto la posibilidad de poder dialogar sobre una cuestión que es importantísima, porque el tema de la vivienda es un asunto que debemos sacar fuera del ámbito político. Hay que dejar la política para otras cosas, porque el tema de la vivienda es fundamental para mejorar las condiciones de vida de los ciudadanos que son quienes nos han votado y para eso nos han votado, para mejorar sus condiciones de vida. Por tanto, la posición por parte del Partido Popular y del Partido Socialista, intentando abrir y llegar a un consenso en esta materia es digna de elogio. Por tanto, no voy a ponerme ahora a valorar las exposiciones de motivos porque prácticamente coincidimos en la necesidad, sino que voy a intentar puntualizar cuáles han sido nuestras aportaciones a la PNL que ha presentado la diputada Zurita para esta transaccional que vamos a presentar.

En primer lugar, hemos de concienciar, pero también se debe desarrollar la formación, la información y la transparencia dentro de este modelo. Además, hay que informar a los ciudadanos de los ahorros que se tienen por hacer este tipo de acciones, así como de las acciones que se están realizando desde la Administración en procesos similares. Hay que tener bien informados a los ciudadanos de por qué se hacen estas acciones y el ahorro que va a suponer no solo en la mejora del tema medioambiental, sino también en los ahorros que van a poder darles a ellos mismos, a su economía familiar y a la economía del país. Hay que tener una publicación transparente, eso es algo en lo que hemos incidido, de todos los pasos realizados por las administraciones: convocatorias, plazos, etcétera. Me comentaba la señora Zurita que el ministerio dice que ya tienen un portal en donde se están informando a los ciudadanos de todos los pasos. Vayamos a un paso más hacia delante, consigamos esa transparencia total, que los ciudadanos sepan dónde se está invirtiendo el dinero, para qué se está invirtiendo el dinero y cuáles son los beneficios que van a repercutir en la sociedad al hacer este tipo de acciones.

Asimismo, hay que potenciar la renovación de los edificios públicos. Tenemos que dar ejemplo desde la Administración en ser los primeros en rehabilitar nuestros edificios públicos, que muchos tienen muchísimos años y hace falta una renovación no solo para mejorar desde el punto de vista medioambiental sino también para tener unos ahorros que podamos aplicar en vez de en ese gasto en una inversión por los ciudadanos. Por último, hay que elaborar medidas de eficiencia energética dirigida para un colectivo de consumidores vulnerables severos. Además, hay que apoyar —creo que también está en la exposición de motivos de la proposición no de ley— a aquellos colectivos que necesitan de un apoyo especial para poder conseguir esta rehabilitación energética.

Por nuestra parte vamos a apoyar esa transaccional y como últimas palabras creo que la vivienda debe salir del ámbito político y que todos debemos trabajar para algo tan sensible para la vida de todos los ciudadanos.

Muchísimas gracias, señor presidente.

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

Para defender la enmienda, por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra la diputada doña Mar Rominguera.

La señora **ROMINGUERA SALAZAR**: Gracias, señor presidente.

A diferencia del portavoz de Ciudadanos, sí que voy a valorar la exposición de motivos y la parte dispositiva de esta proposición no de ley que nos trae el Grupo Parlamentario Popular. Con todo respeto

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 331

27 de septiembre de 2017

Pág. 28

le digo a la señora Zurita que de nuevo nos traen una iniciativa de vivienda que está vacía de contenido, una proposición no de ley insustancial que en realidad lo que hace es un acto de propaganda del Gobierno con mucha floritura para recordarnos lo que ya sabemos, para recordarnos aquello que el Gobierno debería estar realizando ya en cumplimiento de la Directiva 2012/27 del Parlamento Europeo y del Consejo de 25 de octubre. Así se lo reclaman desde Europa. Por supuesto que hay que concienciar a la ciudadanía sobre la importancia de la eficiencia energética de los edificios, así como a las administraciones y también al Gobierno. Esta proposición no de ley es una plasmación en lo relativo a la difusión de la actualización de la estrategia para la rehabilitación energética en el sector de la edificación, a la que obliga la directiva que he citado antes.

Yo les pregunto: ¿Qué nos están ofreciendo realmente con esta iniciativa? De un modo exagerado tratan de confundirnos y nos hablan del gran esfuerzo del Gobierno de Rajoy en la promoción de la eficiencia energética desde hace años, pero realmente saben que la directiva que exige la actualización de la estrategia para rehabilitación energética es de 2012. Como decía antes usted misma, ha llegado el momento porque esta directiva debería estar ya traspuesta en su totalidad, y no parcialmente, porque así se lo exige al Gobierno la Unión Europea. Ahora nos vienen con una proposición no de ley que no insta al Gobierno a nada, en su parte dispositiva, ni lo compromete respecto a la necesidad de promover seriamente la eficiencia energética en la rehabilitación y lo que hacen es presentarnos en su parte expositiva las conclusiones de un estudio que están coordinado por Green Building España en donde analizan las políticas de rehabilitación en las distintas comunidades autónomas y la revisión de la estrategia a largo plazo para la rehabilitación energética en el sector de la edificación en España.

Por eso, yo también quería recordarles que las administraciones locales a través de la Federación Española de Municipios y Provincias vienen apostando por la eficiencia energética de los edificios y colaborando desde 2011 con otras fundaciones, como la Fundación La Casa que Ahorra, con quien precisamente el año pasado renovaron la línea de colaboración con un acuerdo cuyo objetivo es el de concienciar a la ciudadanía sobre la necesidad de reducir la demanda energética en los hogares. El plato fuerte de esta colaboración es una campaña de divulgación y sensibilización ciudadana destinada, por un lado, a las entidades locales para contribuir a la información sobre las medidas para mejorar la eficiencia energética y la edificación, y por otro, a la población local para concienciar y sensibilizar sobre esta necesidad de mejora en sus viviendas.

Por eso, señorías, les decía al principio de mi intervención que lo que pretenden hacer es recordarnos lo que sabemos, lo que la propia directiva obliga que haga el Gobierno de España. Y además la iniciativa está vacía de contenido, no compromete a nada, no obliga a nada y sí que habla de medidas necesarias que tampoco enumera ni especifica. Nosotros sí coincidimos con usted en que son medidas necesarias. Por todo ello hemos presentado una enmienda de modificación a esta proposición no de ley, que apuesta por medidas concretas que se exigen, tal y como expone la directiva que he citado, y que están destinadas al fomento de la cultura, de la rehabilitación edificatoria, están vinculadas a actuaciones de mejora de la eficiencia energética y además establecen mecanismos de difusión e impulso de proceso vinculados a la rehabilitación de viviendas.

Vamos a transaccionar, a partir de estas enmiendas y de las que presenta el Grupo Ciudadanos. Si lo conseguimos, votaremos a favor.

Muchas gracias.

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

Para fijar su posición, por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, tiene la palabra la diputada doña Alexandra Fernández.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Gracias, presidente.

En un principio, cualquier iniciativa que vaya en el sentido de la rehabilitación parece que es apoyable y hay que trabajar en ese sentido. Pero cuando vemos realmente en qué consiste la iniciativa, estamos de acuerdo con el Partido Socialista en que es un auténtico brindis al sol. Aún peor, sitúa el problema en el ciudadano en lugar de en el Gobierno, porque lo que hace es enunciar el problema como un problema de educación. De hecho, todo consiste en fomentar la cultura de la rehabilitación como si todo dependiese de la incultura de los ciudadanos a la hora de tener o no voluntad de rehabilitar, consiste en concienciar a los ciudadanos que no debe tratarse de soluciones de elevado coste; es decir, consiste todo en trasladar el problema del Gobierno al ciudadano a título individual. Ahí tenemos un problema porque no podemos discutir de las políticas generales que se deberían estar haciendo para incentivar la rehabilitación. Aparte

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 331

27 de septiembre de 2017

Pág. 29

de que se traslada el problema al ciudadano, deja absolutamente al margen las condiciones materiales de los ciudadanos y ciudadanas para llevar a cabo la rehabilitación, o deja al margen el papel que juega el mercado inmobiliario en la reorganización social y de poder dentro de las ciudades. Yo creo que deberíamos de empezar a hablar de reorganización del parque mobiliario, si queremos hablar seriamente de políticas de rehabilitación y no pasarle el balón a los ciudadanos y a la educación o no de los ciudadanos.

De hecho en cambio climático, ya que la señora Zurita hablaba en términos de cambio climático, vemos que el Partido Popular está haciendo exactamente lo mismo. El otro día se discutía una proposición que decía que teníamos que mejorar la educación y la sensibilidad de los ciudadanos para abordar el cambio climático. Hombre, la educación está bien, pero tendremos que hablar de modelo productivo, tendremos que hablar de transformación del modelo energético. Dejen de pasarle el balón a los ciudadanos y responsabilícense de las actuaciones que debería estar haciendo el Gobierno. Me parece que es infértil tratar de discutir si los ciudadanos son más o menos cultos en términos de rehabilitación.

Me gustaría dejar expresadas algunas ideas sobre lo que creo que debería consistir un debate real sobre la rehabilitación y sobre la necesidad de ella, también asociado al cambio climático, ya que lleva unos grandes consumos del territorio. Hasta ahora, las políticas del Gobierno siempre han permitido la ciudad expansiva, con todo el *boom* inmobiliario, no se penalizan las viviendas vacías y la única apuesta que vemos del Partido Popular por la rehabilitación es coyuntural, en el momento de crisis. Esto no lo digo yo, lo dice la propia Ley de Rehabilitación, que señala que la rehabilitación, la regeneración y la renovación urbana es el camino de la recuperación económica mediante la reconversión del sector inmobiliario.

Lo que se ha hecho con la crisis ha sido dar un giro que busca un nuevo nicho de acumulación alternativo a la construcción y urbanización de nueva planta, de forma única y exclusivamente temporal, que además amenaza con desencadenar nuevos desplazamientos de parte de la sociedad. Lo explicaré de forma resumida. Hasta los años cincuenta hemos estado con un modelo expansivo, en el que la gente invertía en la periferia de la ciudad. Ese sistema se ha agotado y lo que empezamos a hacer es volver al centro de la ciudad, porque es donde mediante una renovación urbana se pueden extraer plusvalías, expulsando a la gente, a los pobres principalmente, que vivía en el centro urbano. Cada vez tenemos más grandes ciudades en las que se concentra el poder y el capital en las zonas céntricas y en las que se expulsa más a la gente hacia la periferia. Si queremos hablar de rehabilitación, hablemos también de las consecuencias de una rehabilitación vinculada al modelo capitalista que expulsa a la gente de sus barrios. Lo que tenemos que discutir al final es si estamos dispuestos a ir hacia un modelo de rehabilitación para expulsar a ciudadanos y permitir procesos de especulación o caminamos hacia un proceso de rehabilitación que dé continuidad a los ciudadanos en sus propios barrios. No se debería poder expulsar a una persona que lleva ochenta años viviendo en un barrio al no poder pagar su piso porque está siendo objeto de especulación inmobiliaria. La rehabilitación debería vincularse a la necesidad de fijar a la población en su lugar de residencia. Existe el derecho a la ciudad, el derecho colectivo. No se trata solo de viviendas vacías, no podemos pensar en el parque inmobiliario como si fuera una especie de cadáver, porque ahí vive gente y hay que entender que hay que dar continuidad a las personas en sus barrios.

Dejando algunas alternativas, hay que vincular siempre la rehabilitación a la necesidad de continuidad de los moradores en esas viviendas; hay que penalizar a los grandes tenedores de vivienda que utilizan los pisos vacíos para especular con el precio; hay que dar ayudas a la rehabilitación ligadas a la renta. El plan de vivienda que nos acaban de plantear concede ayudas a las rehabilitación sin ningún tipo de control sobre la renta; es decir, van a dar la misma ayuda a una persona que cobra 100 000 euros que a una que cobra 500. En nuestras enmiendas planteamos que se haga en función de la renta, de manera que si una persona gana menos del salario mínimo interprofesional se le pague el 100 % de la rehabilitación, permitiendo fijar a esa población en el lugar donde reside, mientras que quien supere cuatro veces el salario mínimo interprofesional no reciba ningún tipo de ayuda.

Esta cuestión está centrada en el ámbito urbano, pero también hay que pensar en la rehabilitación en el ámbito rural, que siempre queda fuera de los modelos de rehabilitación vinculados a un sistema capitalista porque no da tantas plusvalías. Es importante hablar de la rehabilitación en las zonas rurales, que siempre tiene que ir vinculada a la fijación de servicios. No sirve de nada dar ayudas a la rehabilitación en el mundo rural si la gente no puede seguir viviendo allí porque no cuenta con centros de salud o se cierran los centros educativos, puesto que eso significa que se les está dando una ayuda por un lado, pero se les imposibilita, por otro, vivir en su lugar de origen. Necesariamente hay que entender la rehabilitación en su conjunto y en sus diferentes contextos. **(Aplausos).**

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 331

27 de septiembre de 2017

Pág. 30

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Fernández.
Señora Zurita, entiendo que están trabajando en una transacción.

La señora **ZURITA EXPÓSITO**: Estamos elaborando una transaccional que haremos llegar a la Mesa en breve.
Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

— RELATIVA A LA FINALIZACIÓN DE LA CONCESIÓN Y LIBERALIZACIÓN DE LA AP-1 ENTRE BURGOS Y MIRANDA DE EBRO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/002251).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la proposición no de ley relativa a la finalización de la concesión y liberalización de la AP-1 entre Burgos y Miranda de Ebro, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista.

Para su defensa, tiene la palabra la señora Peña.

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

Buenas tardes en un día que para muchos de los que estáis aquí será uno más, pero que para los burgaleses y burgalesas estoy convencida de que va a ser importante. Seguro que hoy vamos a dar el paso definitivo para acabar, de una vez por todas, con uno de los problemas más importantes que tenemos en nuestra provincia. Espero que esta sea la última vez que tengamos que tratar el futuro de la N-I y de la AP-1 en esta Comisión, porque confío en la voluntad de todos los partidos para llegar a un acuerdo; un acuerdo basado en la voz de los vecinos, de los conductores que transitan día a día por este corredor. De eso voy a hablar hoy, de acuerdo. Quiero ser directa y clara con todos ustedes, porque, para empezar, les voy a decir lo que no voy a hacer. No voy a hacer política con las vidas perdidas en esta carretera; no voy a entrar en la dinámica del y tú más. Sí, mi grupo político tomó decisiones que no fueron los mejores, pero también se llama coherencia a hacer bien lo que en algún momento se pudo hacer mejor. Por eso, las decisiones que tomó mi partido no nos inhabilitan para hacer el trabajo de presión, de control al Gobierno y de planteamiento de alternativas para terminar ya con el drama con el que convivimos los que utilizamos estas vías, máxime cuando las últimas declaraciones de los responsables de Fomento, del Gobierno y de la Junta de Castilla y León nos tienen muy preocupados.

Esta proposición tiene dos claves muy sencillas —esto es lo que sí queremos hacer hoy—. En primer lugar, lograr que se garantice la supresión del peaje y la gratuidad para todos los vehículos a partir del 1 de diciembre de 2018. En segundo lugar, que se permita circular en mejores condiciones de seguridad que hasta entonces. ¿Qué significa eso? sacar los vehículos pesados de la nacional. Da igual que esta propuesta sea del Grupo Socialista, aspiro, con todo respeto, a que sea la de todos los grupos representados hoy aquí. Agradezco todas las enmiendas presentadas, que son pequeños matices que se encuentran ya contenidos en la proposición inicial. Les pediría que mantengamos la misma posición, los mismos términos de la que se aprobó por unanimidad en el Ayuntamiento de Burgos y en el Pleno de las Cortes de Castilla y León el pasado miércoles, para de esa manera poder presentar una postura coherente y de fuerza frente al Ministerio de Fomento.

Sabemos perfectamente de donde venimos. Varias prórrogas; una liberalización entre Amiñón y Amiyugo que liberó del tráfico a Miranda; una nacional que no cumple los criterios deseables de seguridad y unos vecinos cansados y hartos de no encontrar una solución; conductores que circulan por cruces a nivel sin carriles de aceleración que permitan la incorporación o la salida progresiva de la vía; que circulan por intersecciones que obligan a ponerse en medio de la carretera para atravesarla hacia la izquierda; que pasan cruzando los dedos por cruce de Atapuerca, por el casco urbano de Monasterio o de Pancorbo o por la intersección de la carretera de Santa Olalla de Bureba o la de Ayuelas.

¿Dónde les planteamos que vayamos? A buscar una solución para todos: para los vecinos, para los dueños de los establecimientos, para los transportistas. Partimos del acuerdo que se firmó aquí mismo hace ya casi tres años. Es cierto que fue una propuesta del PSOE, pero la asumieron todos como propia, y eso nos dio una cierta seguridad a los burgaleses de que gobernara quien gobernara no se volvería a prorrogar la concesión.

Desde entonces, hasta en tres ocasiones hemos presentado enmiendas a los presupuestos para incorporar financiación y adecuar ambas vías, crear nuevos carriles, nuevos accesos que permitieran

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 331

27 de septiembre de 2017

Pág. 31

llegar a 2018 con la permeabilidad de ambas vías en condiciones de plena seguridad. Pero no solo es que el Grupo Popular nunca nos aceptara estas enmiendas, sino que tampoco apoyaron la proposición que se debatió aquí en marzo de 2015 solicitando el estudio técnico informativo. Ahí comienza la preocupación. Si todos estábamos de acuerdo, ¿qué estaba pasando? Tengo que decir que en el último año mi grupo ha presentado en esta Cámara veintiséis iniciativas para aportar ideas y soluciones, pero cada contestación del Gobierno ha sido peor: Que si hay un estudio, que si no lo hay, que si no tomarán la decisión de cómo se va a circular hasta que se levanten las barreras, que si no saben cómo van a explotar a partir de 2018 la vía, que si no han comenzado las actuaciones administrativas para finalizar la concesión, etcétera. Pero también, y gracias a la plataforma, llevamos la autopista a la Comisión Europea, como vía transeuropea que es, y allí nos volvieron a dar con la puerta en las narices. Nadie les había comunicado que esta vía se iba a liberalizar. Saltaron todas las alarmas. La presión ciudadana, la ofensiva política y las desgraciadas tragedias de las últimas semanas, pero, sobre todo, las contradicciones del Partido Popular en el Gobierno y en la Junta, nos hacen traer el debate aquí hoy para asegurar que todo lo que dicen es cierto.

Hace quince días llevamos este tema al Ayuntamiento de Burgos, fue apoyado por unanimidad, y la pasada semana arrancamos un buen acuerdo en las Cortes de Castilla y León, también por unanimidad. Por eso estamos preocupados por las contradicciones que hemos visto en las últimas semanas en titulares como estos: Fomento descarta nuevos enlaces en la AP-1; La gratuidad se tambalea; La Junta no aportará dinero —este es del pasado día 8— para que Fomento desvíe los camiones. Por favor, pónganse de acuerdo los responsables del Partido Popular, los del Gobierno de la nación con los de la Junta de Castilla y León; que los problemas que tengan no oscurezcan esta esperanza que tenemos los burgaleses. Esto nos preocupa.

Hoy es importante este acuerdo, y es que no nos vamos a conformar con otra cosa que no sea que los camiones circulen por la AP-1 de manera inmediata y de modo 100 % gratuito. En 2009 un Gobierno socialista les ofreció hacerlo a través de un convenio, pero la Junta no lo aceptó. Esto ya da igual. Nos da igual cuál sea el acuerdo: al 50 % con la Junta o que el 100 % de la financiación lo asuma el ministerio, tal como acaban de confirmar, por ejemplo, en la gestión de la AP-9 de Galicia, que pagará el 100 % del peaje de todos los vehículos hasta el año 2048. Si se puede en la AP-7, no nos pueden negar que sea así en la AP-1, máxime cuando solamente queda un año para aplicar esta medida. Queremos claridad y que no se prorrogue, porque esto no quiere decir que se liberalice. La clave es que este Parlamento inste al Gobierno a utilizar la palabra gratuidad para el tráfico en nuestra autovía. Sí, esas palabras que hasta hoy ha evitado decir el ministro. Vamos a terminar hoy aquí con cualquier duda. Queremos que el Ministerio de Fomento se pronuncie, y que lo haga claramente.

Quiero terminar mi intervención demostrando el reconocimiento a todos los vecinos, a los alcaldes y a la Plataforma de la N-I por su lucha, por tirarnos de las orejas a los políticos cuando lo hemos hecho mal, pero, sobre todo, por mantener la presión hasta el final. Espero que este sea el final. Tenemos que demostrar aquí esta tarde que todos los partidos pretendemos lo mismo.

Finalizo con una frase que me decían muchos briviescanos. Los burebanos, los briviescanos esperan que cuando se despierten por la mañana puedan preguntar qué tiempo hace y no si ha pasado algo en la nacional.

Muchas gracias. **(Aplausos).**

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

A esta proposición se han presentado dos enmiendas. Comenzaremos por la defensa de la del Grupo Parlamentario Ciudadanos.

Tiene la palabra el señor Navarro.

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

Partimos de que la realidad de las vías de alta capacidad en España no es equitativa, porque se han originado a partir de dos situaciones opuestas: por un lado, las primeras autopistas se construyeron en los años setenta y se eligieron aquellas vías que tenían un tráfico suficiente como para justificar el peaje y la inversión, por lo que lógicamente correspondieron a regiones más desarrolladas; por otro lado, a finales de los ochenta y durante los noventa se desarrolló un potente plan de mejora de carreteras en España, que fue cuando se empezaron a construir las autovías gratuitas, utilizando para ello fondos europeos. Dado que dichos fondos estaban dedicados a regiones menos desarrolladas, se explica que fueran ellas las destinatarias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 331

27 de septiembre de 2017

Pág. 32

A partir de los años noventa, las concesiones de las primeras autopistas de peaje estaban próximas a finalizar y en ese momento la Administración debía asumir los costes de mantenimiento. Recordemos que el coste del peaje tiene dos componentes: la amortización de la construcción de la vía y el mantenimiento de la misma. Uno se amortiza con el tiempo y el otro es duradero. El mantenimiento no es gratis, nada es gratis, alguien lo tiene que asumir, lo que pasa es que en las autopistas de peaje es asumido por los usuarios, mientras que en las otras se paga vía presupuestos. Prácticamente en todos los casos, ante la finalización de las concesiones ningún Gobierno, ni central ni autonómico, estaba muy ilusionado por asumir las nuevas cargas, por lo que lo que se hizo fue prorrogar las concesiones existentes. Esto es lo que nos ha llevado a la situación en la que nos encontramos. En algunos casos, los usuarios pagan por la vía, mientras que en otros el mantenimiento se paga con los impuestos. Esto lo han hecho todos los Gobiernos, tanto del PP como del PSOE.

Ante esta situación de inequidad, y como parte del enfoque global que tenemos que tener, debemos hacer el debate del pago por uso de las vías de alta capacidad, tal como ocurre en Europa. Soluciones así no son muy populares, pero son más equitativas para quien usa esas vías. Además, se puede hacer que pague más quien más deteriora, incluso quien más contamina, y de paso se potenciaría el transporte por ferrocarril, que es mucho menos contaminante. Insisto en que es un debate que tendremos que afrontar en un futuro próximo, pero lo que tenemos ahora sobre la mesa es esta PNL.

En un año, más o menos, finaliza la concesión de la AP-1 y tenemos que decidir qué hacemos. La N-I —ocurre también con otras— tiene tramos de alta siniestralidad que discurren paralelos a autopistas de peaje, con lo cual, el desvío de parte del tráfico, sobre todo del pesado, desde la carretera nacional a la autopista supone una mejora de seguridad casi inmediata. Hay experiencias previas con buenos resultados, como la N-II, en Gerona, que pueden servir de ejemplo para los necesarios acuerdos que tendrán que firmarse entre las administraciones.

En resumen, estamos de acuerdo con el contenido de esta PNL. La enmienda que hemos presentado simplemente pretendía hacer referencia a ese debate que en algún momento tendremos que tener. Estamos de acuerdo tanto con que no se prorrogue como con que se inste un convenio entre las administraciones para desviar el tráfico pesado a la mayor brevedad posible.

Gracias.

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

Para la defensa de la enmienda del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, tiene la palabra el señor Vila.

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

En los últimos veinte años ha habido 230 muertos en la N-I, 117 muertos si la cuenta se hace desde el año 2002. Solo en septiembre de este año han muerto seis personas en accidentes de tráfico en la N-I. Estos datos suponen el 18 % de las víctimas mortales que se producen en accidentes de tráfico en la provincia de Burgos y este es el mapa (**Muestra un mapa**), que se lo enseñó principalmente a los miembros del Partido Popular, que es quien está en el Gobierno a día de hoy y quien tiene la capacidad de evitar esto, que es consecuencia directa de determinadas decisiones políticas que se han tomado; decisiones erróneas, como decía la portavoz del Grupo Socialista, porque las ha tomado su propio partido sin dar nunca una explicación de por qué lo ha hecho, y también del Partido Popular, porque en los años que lleva en el Gobierno, desde 2011, todavía no ha hecho nada para solucionar esta situación.

Es importante denunciar estos dramáticos datos y darlos a conocer, porque creo que hablan por sí solos. Esta es la realidad con la que conviven a diario los habitantes de todos los municipios entre Burgos y Miranda de Ebro. Viven con miedo cuando sus hijos van al colegio en el transporte escolar, viven con miedo cuando tienen que ir a trabajar, cuando saben que sus amigos van a pasar por esa carretera o cuando tienen que ir al médico. Es una situación insostenible e injustificable que tiene fácil solución y que hay que arreglar ya mismo.

Como he dicho, estas cifras se podían haber evitado si antes se hubieran hecho las cosas bien. La carretera AP-1 se construyó en el año 1974. Al principio, se pasó a manos privadas y se hizo una concesión que iba a ser de veinte años. Inexplicablemente, durante estos años hemos ido viendo cómo se han ido prorrogando esas concesiones. Las dos últimas, las ha concedido el Partido Socialista, Felipe González en el año 1992 y Zapatero en el año 2005. Así hemos llegado a que la carretera en lugar de estar en manos privadas veinte años —cuesta casi 12 euros ir de Burgos a Miranda— lleve cuarenta y cuatro. En los últimos veinte años, en estos de más que sigue privatizada,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 331

27 de septiembre de 2017

Pág. 33

ha sido en los que se han producido 230 muertes, que si no se hubieran podido reducir a cero seguramente hubieran disminuido mucho si se hubiera hecho lo que se tenía que hacer y cuando se tenía que hacer.

El problema fundamental de la N-I es el tráfico pesado que soporta, que llega a ser el 50 % de la intensidad de tráfico diaria, porque los transportistas no utilizan la AP-1. Ya he dicho que esta situación es insostenible por la alta siniestralidad que supone, pero también es un incumplimiento de los objetivos que fijó la Unión Europea cuando creó la Red Transeuropea de Transportes que pretendía asegurar las conexiones sin fisuras y garantizar unos servicios de transporte eficientes y de calidad elevada para los ciudadanos y los operadores económicos. Es evidente que a día de hoy estos objetivos no se están cumpliendo en la AP-1, así como tampoco en la N-I.

La solución está clara —la reclaman los vecinos, los alcaldes, las fuerzas políticas, algunas solamente cuando están en la oposición y otras en todo momento—, y es que se liberalice ya la AP-1, porque, aparte de reducir la siniestralidad, tendría un impacto socioeconómico positivo para las comarcas afectadas, para la provincia de Burgos, para el noroeste de Castilla y León, incluso para España, puesto que estamos hablando de un eje central para el transporte de mercancías y personas que conecta el centro de la Península Ibérica con Europa. A lo largo de estos años hemos oído muchas excusas que justificaban de alguna manera el hecho de que no se liberalizase la AP-1; han sido excusas que han pasado por encima de las protestas ciudadanas y de las incontables mociones que se han aprobado en ayuntamientos, en la diputación provincial de Burgos o en este mismo Parlamento. Ni el Partido Socialista ni el Partido Popular han hecho caso de las reivindicaciones ni de los muertos que se producen prácticamente a diario, como digo, en la N-I. Generalmente, las excusas que pone el Partido Popular son de carácter económico, porque se supone que no tienen dinero para liberalizar la AP-1. Un cálculo que hace el propio Ministerio de Fomento cifra en 125 millones de euros la liberalización de la AP-1 mañana mismo si rompiese el contrato de la concesionaria que está hasta 2018. Me parece vergonzoso que el Ministerio de Fomento del Partido Popular diga que 125 millones son inasumibles para salvar vidas cuando está dando 5000 millones de euros para rescatar radiales; radiales que responden al capricho de Esperanza Aguirre, que Aznar y Álvarez Cascos le construyeron a ella expresamente, y que no responde a una planificación razonada y razonable de las políticas de infraestructuras en nuestro país. Es vergonzoso, porque estamos hablando de vidas humanas. Es vergonzoso que diga esto el Partido Popular, que es el que le ha regalado 60 000 millones de euros a la banca, supongo que en concepto de premio por la buena gestión que han hecho los banqueros de la crisis económica. Están diciendo que dan 60 000 euros a la banca, que no esperan recuperar, mientras que les parece que 125 millones son demasiados para salvar vidas. Insisto en que es vergonzoso e insultante que el Partido Popular diga esto.

Hemos presentado dos enmiendas que el Grupo Socialista, pese a que su portavoz ha hablado de acuerdo, no va a aceptar. Creemos que complementaban la iniciativa del Grupo Socialista porque instaban al Gobierno a que mientras negocia un convenio con la Junta de Castilla y León —por cierto, también gobernada por el Partido Popular— para ver quién paga o cuánto paga cada cual del peaje a los transportistas para desviar el tráfico pesado a la AP-1, haga uso del artículo 38 de la Ley de Carreteras del Estado que habilita al Ministerio de Fomento para dar la orden, en caso de emergencia, para desviar el tráfico. Incluso aunque el Ministerio de Fomento o el Gobierno de España tengan que asumir la totalidad del coste del peaje de los vehículos pesados, debería hacerlo, porque estamos hablando de vidas humanas. ¿O es que para el Partido Popular las muertes que se producen en la N-I no son suficientemente urgentes para que dé esta orden?

La segunda enmienda que hemos presentado viene a decir que no se prorrogue la concesión en 2018 y que se garantice que sí o sí va a ser de gestión pública, por si al Partido Popular se le ocurriese inventarse un modelo de gestión público-privada que haría que siguiéramos pagando por una carretera que, insisto, debería llevar veintidós años liberalizada.

Por último, aunque el Grupo Socialista, que habla de acuerdo, no nos va a aceptar las enmiendas, vamos a votar a favor de la iniciativa, porque creemos que es correcta en el contenido. Por cierto, creo que es lo que debería haber hecho el Partido Socialista en los veintidós años en los que ha gobernado este país, y que no ha hecho.

Muchas gracias.

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

En turno de fijación de posiciones, tiene la palabra el señor Barandiaran, del Grupo Vasco.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 331

27 de septiembre de 2017

Pág. 34

El señor **BARANDIARAN BENITO**: Antes de nada, quiero decir, señor presidente, que aunque no haya estado presente en el debate de los anteriores puntos sí los he visto en la televisión, puesto que tenía otras tareas, razón por la que no he podido asistir.

Hace pocos días me sorprendí cuando dos representantes de dos partidos políticos me comentaron que desconocían que en el País Vasco la construcción y mantenimiento de las carreteras corresponde a las diputaciones forales o a los ayuntamientos. Digo esto, porque antes he oído una reflexión acertada, y es que el debate sobre la gratuidad o no de determinadas vías, como es el caso de las de alta capacidad, debe tener en cuenta los gastos que implica la existencia de los peajes, puesto que hay que abordar la construcción y el mantenimiento de esas vías. Parece que en este caso se está queriendo contraponer determinado modelo de explotación de las carreteras con el elemento de la seguridad. Hace poco tiempo ha habido un accidente gravísimo en el que han muerto cinco personas de la misma familia, lo que pone en evidencia un hecho concreto, y es que la utilización de autopista de Burgos, que usamos muchos vascos cuando nos desplazamos al resto del Estado —no la nacional, sino la autopista—, es de una peligrosidad inmensa.

En ese sentido, entiendo la petición que se hace, sobre todo planteada desde la alternativa de que es el tráfico pesado el que debe ser trasladado a las vías de alta ocupación, y teniendo en cuenta, además —como se ha mencionado por otro portavoz—, que la Red Transeuropea de Transporte recomienda que el transporte por carretera se efectúe por estas redes de alta capacidad. No somos capaces de valorar si en este caso puede ser necesario o no y si debe implicar la gratuidad o no, porque entendemos que deben ser los propios gestores los que deben analizarlo. En el País Vasco tenemos un modelo determinado basado en que somos nosotros los que debemos financiar la construcción de las carreteras y su mantenimiento. Tenemos un modelo propio que no pretendemos que condicione el resto, pero sí hay que tener en cuenta que esos elementos no se deben confrontar con los de peligrosidad.

Pensamos que la PNL es acertada en sus valoraciones. No compartimos el modelo que pretende que la autopista sea gratuita con carácter genérico, porque creemos que la alternativa debería ser otra, es decir, trasladar los vehículos pesados a esa carretera, pero no todos los vehículos en general. El Grupo Vasco se va a abstener, pero no porque no queramos apoyar la proposición, sino porque en este caso pensamos que la decisión debe corresponder a las autoridades competentes, entendiendo que la situación de peligrosidad es la primera que debe evitarse y que se debería haber abordado trasladando el tráfico pesado a las autovías de pago.

Nada más.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Barandiaran.
Por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra el señor Baldoví.

El señor **BALDOVÍ RODA**: El Grupo Compromís, a diferencia del Grupo Vasco, apoyará esta moción, con las enmiendas del Grupo Confederal o sin ellas, por dos razones: la primera, porque nos parece que la proposición es justa; la segunda, porque si en lugar de poner AP-1 cambiaran el número y pusieran un 7, que es la autopista del Mediterráneo, todos los argumentos expuestos, tanto por la portavoz socialista como el de Podemos, los podemos aplicar a dicha autopista del Mediterráneo.

Votaremos afirmativamente esta proposición.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Baldoví.
Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Mateu.

El señor **MATEU ISTÚRIZ**: Gracias, señor presidente.

Decía la diputada Esther Peña que aquí no se viene a hacer política. Entiendo que se viene a hacer política, porque todos estos debates, evidentemente, pasan por el filtro político en función de muchos parámetros que determinan adoptar una u otra decisión. Hoy vengo aquí a demostrar que el Gobierno de España ha realizado su tarea, garantizando un tránsito mucho más adecuado y menos peligroso por la utilización de una vía alternativa a la N-I, como es la AP-1. Señorías, vengo a decirles que el Ministerio de Fomento no tiene ninguna intención de renovar la concesión administrativa de la AP-1 en el tramo Burgos-Miranda, 84 kilómetros, lo mismo que tampoco lo hará con las otras cuyas concesiones venzan. Esa es una decisión política ya anunciada desde el año 2012 por la entonces ministra Ana Pastor. El Ministerio de Fomento actualmente está trabajando en implementar las medidas necesarias para que cuando —en términos vulgares— se levante la barrera —30 de noviembre de 2018, al día siguiente, 1 de diciembre

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 331

27 de septiembre de 2017

Pág. 35

de 2018—, el tránsito por la AP-1 sea gratuito para todo tipo de vehículos. El Ministerio de Fomento, como no puede ser de otra manera, como medida de choque, como golpe de efecto para que disminuya la siniestralidad en esa carretera, está trabajando con la Junta de Castilla y León y están muy avanzadas las conversaciones para firmar un convenio mediante el cual cada administración determinará el porcentaje que aporta para el desvío del tráfico pesado por la AP-1 para dejar más transitable la N-I. Todo ello, por supuesto, dentro de lo que estableció el Gobierno de España mediante la modificación de la Ley de Carreteras, de septiembre de 2015, que en su artículo 38 estableció la posibilidad del desvío obligatorio del tráfico pesado cuando las circunstancias así lo demanden y, sobre todo, con pleno conocimiento del delegado del Gobierno, y con la autorización del Ministerio de Hacienda, con objeto de compensar el deterioro económico que supone para las concesionarias esa utilización no prevista del tráfico pesado de manera bonificada.

Como no puede ser de otra manera, el Ministerio de Fomento sigue trabajando en analizar las posibilidades de acceso y conexión una vez que la AP-1 esté liberada de accesos a los pueblos para que ninguno quede aislado y se garantice la seguridad, que no sigan circulando los tractores por esas carreteras, se hagan cruces alternativos, etcétera, todo ello —insisto— para definir una seguridad en el tránsito por esas carreteras. Por supuesto, el Ministerio de Fomento ya lo lleva haciendo desde hace muchos años, no hay que descubrir absolutamente nada ahora. En todas las posibilidades de obtener fondos europeos, ahí está el ministerio presentando proyectos, y además proyectos muy bien presentados, para que posteriormente obtengamos el rédito económico que se transluzca en la garantía de tránsito de los españoles. Esos son, señorías, los términos que puede aportar el Partido Popular: trabajo silencioso, discreto para garantizar eso que vienen anhelando los municipios del entorno a fin de evitar accidentes, de los que todos nos dolemos enormemente y sentimos profundamente.

Y con respecto a la N-I, es importante recordar lo que se ha hecho por parte del Gobierno del Partido Popular en los últimos años, porque se han invertido más de 72 millones de euros en los tres tramos, que, por la premura de tiempo, no voy a detallar, en Monasterio de Rodilla y en Santa María Ribarredonda, así como el asfaltado integral de esa carretera; también están previstos 56 millones más para dos nuevas actuaciones, con el acondicionamiento del tramo Rubena-Fresno de Rodilla, y, por supuesto, ya está muy avanzado el proyecto de estudio de la variante de Monasterio de Rodilla, que llevará consigo 44,5 millones de euros. Por tanto, señorías, el Gobierno de España ha trabajado y va a seguir trabajando intensamente en lo que venimos comentando sobre esta proposición no de ley por la importancia que tiene, en especial para los ciudadanos burgaleses. Y también quiero mencionar al Partido Popular de Burgos, que hemos sabido trasladar al Ministerio de Fomento esa sensibilidad, para que ellos también tomaran la decisión, impulsados por las instituciones burgalesas.

Por todo ello, anunciamos nuestro voto favorable a la proposición no de ley que ha presentado el Grupo Socialista.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Mateu.
Señora Peña, ¿algo que decir sobre las enmiendas?

La señora **PEÑA CAMARERO**: La verdad es que hay que agradecer las propuestas —decía que iba a ser un buen día y lo va a ser—, pero quiero añadir un matiz, y es que no podemos aceptar en este acuerdo amplio alguna propuesta que abra en la práctica la posibilidad de que el Gobierno pueda seguir cobrando peaje, como supone la enmienda, no sé si por mal redactada, que presenta Podemos. Aún así, agradezco todas las propuestas, porque, al fin y al cabo, hoy solo tenemos que confirmar el completo acuerdo al que se llegó entre todas las fuerzas en Burgos y en Valladolid. Muchísimas gracias a todos.

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

— RELATIVA AL ESTUDIO DE ACTUACIONES QUE PERMITAN LA AMPLIACIÓN DE LA PISTA DEL AEROPUERTO DE SAN SEBASTIÁN. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/002275).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la décima proposición no de ley, relativa al estudio de actuaciones que permitan la ampliación de la pista del aeropuerto de San Sebastián. Es el del Grupo Parlamentario Socialista y la va a defender el diputado don Odón Elorza.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 331

27 de septiembre de 2017

Pág. 36

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

Nos encontramos ante un asunto realmente complicado. No es fácil comprender bien las circunstancias que rodean la situación de un aeropuerto como el de San Sebastián, en la localidad guipuzcoana de Hondarribia, que en los últimos años ha atravesado por distintos avatares, por circunstancias muy muy complicadas, además desde el mundo de la política. El caso es que a día de hoy ese aeropuerto, que viene funcionando desde hace muchísimos años, desde los años cincuenta —y además lo conozco bien—, ha experimentado un recorte en su pista de aterrizaje de 300 metros, siendo una pista ya de por sí más bien corta. Es una actuación que ha llevado a cabo AENA sobre la base de una normativa europea, que, por cierto, en principio, se pensó no aplicar, hace cuatro o cinco años, por cuanto que se pensaba que era posible aplicar, por contra, una llamada declaración de excepcionalidad para pistas especiales, como es esta o las de Florencia y Melilla, pongo por caso.

El caso es que a día de hoy esa pista del aeropuerto está ya recortada en 300 metros, lo que significa la imposibilidad de operar en él que encuentran muchos aviones. Solo pueden seguir operando aviones de turbohélice y de hélice, en concreto el modelo ATR, un pequeño avión de hélice de 80 plazas que utiliza casi en exclusiva Air Nostrum, y, aunque con algunas limitaciones —hay dudas sobre qué va a pasar al final, pero se está haciendo una intervención en la ya recortada pista para ranurarla a fin de que evacúe mejor el agua de lluvia—, se pretende que pueda seguir utilizando el aeropuerto el Airbus 319, un modelo reactor pequeño que actualmente realiza la línea de servicio San Sebastián-Barcelona.

Por tanto, nos encontramos ante un aeropuerto que tiene limitada la operatividad de los modelos de las naves, que tiene circunstancias un tanto especiales en lo que se refiere a la seguridad por la pista corta, así como por otras circunstancias, alguna orográfica, y por la existencia de un convenio que le plantea también alguna limitación de uso con Francia, porque el aeropuerto, como una especie de portaviones, está entre el límite geográfico del territorio nacional francés y el territorio nacional español. Como todo el mundo imagina, el aeropuerto de San Sebastián, de Guipúzcoa, tiene una función económica, turística y comercial importante, sobre todo porque se ha ido produciendo un retraso, cada vez mayor, en la ejecución de las obras del tren de alta velocidad a causa del trazado de la famosa Y vasca, obra retrasada en muchos años. No digo yo que tengamos ahora una comunicación por tren con Madrid y Barcelona tan pésima como la que hay entre Madrid y Extremadura, que ya conozco, pero tampoco anda muy alejada.

El caso es que, como digo, ese aeropuerto está sufriendo ahora un recorte. Pero —voy acabando— en el año 2009 fue objeto de un estudio por parte de AENA sobre una posible ampliación para superar los problemas que tiene, algunos de ellos de tipo medioambiental, que entiendo superables con habilidad, con tacto. Se trataba de ampliar la pista en 200 metros por el lado de la cabecera del territorio nacional de España, lo que le permitiría garantizar su futuro, su desarrollo, su operatividad. Estamos hablando de una ampliación de 200 metros, cuando ahora ha sido recortada por la colocación de unas franjas de seguridad, las franjas RESA, de 300 metros. Por tanto, hay un estudio hecho en su día por AENA que podía permitir, desarrollando los trabajos de impacto ambiental, etcétera, esa ampliación.

Por otro lado, no puedo olvidar que en esta misma Comisión, exactamente el 25 de junio del año 2008, se produjo un acuerdo político muy significativo, de alcance, entre el Partido Popular, el Partido Socialista, entonces gobernante, al frente del Ministerio de Fomento, y el PNV, un acuerdo que garantizaba los estudios para esa posible ampliación, la modernización del aeropuerto, cosa que en parte se ha realizado, así como otras actuaciones.

Por tanto, tenemos ese acuerdo, bien cerrado en 2008, el estudio que hizo AENA en 2009 y, por último, señor presidente, un dato que el Grupo Socialista cita en la PNL, y ese que AENA en 2016, recientemente, en julio del pasado año, reiteró su disposición, con un Gobierno ya diferente, a abordar el estudio, la gestión, la financiación —literal— de esa pequeña ampliación, suficiente para que este aeropuerto no tenga una vía de muerte lenta, no vaya desapareciendo con el tiempo.

Con estos precedentes y con estas bases, es por lo que hemos presentado esta PNL, que pretende garantizar la operatividad del aeropuerto en el futuro por medio de la acción de AENA y del Gobierno y, en segundo lugar, iniciar por parte del ministerio —en su día ya empezó, es cierto—, junto con las instituciones vascas implicadas, afectadas, los estudios y trabajos para ver si realmente es posible poner en marcha esa ampliación. Por tanto, no estamos haciendo un planteamiento taxativo, un planteamiento maximalista, utópico, sino una propuesta de estudio, como se acordó en 2008; hasta ahí llegamos. Pero nos hemos encontrado en el camino de la defensa del aeropuerto guipuzcoano —frente a otras posiciones que ahora no voy a evaluar por diplomacia o delicadeza— con unas enmiendas del Grupo Popular, con quien hemos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 331

27 de septiembre de 2017

Pág. 37

llegado a una transacción en un texto de acuerdo que acoge, asume los planteamientos básicos, si no todos, que habíamos reflejado los socialistas en esta PNL, lo cual agradezco.

Muchas gracias.

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

Para defender las enmiendas, en primer lugar, en nombre del Grupo Parlamentario Vasco, tiene la palabra don Íñigo Barandiaran.

El señor **BARANDIARAN BENITO**: Digamos que si ya estaba sorprendido, con este último anuncio que acaba de realizar el señor Olorza mi sorpresa ha llegado a extremos mayores, porque es curioso que, aun cuando la solución del problema del aeropuerto de Hondarribia que ha descrito bastante bien mi compañero y también amigo se ajusta bastante a la realidad, no obstante, en su recorrido histórico ha olvidado algunos parámetros y determinadas situaciones de acuerdo político que precisamente le vinculan con las instituciones del País Vasco, más aún cuando él, por estar en ellas, ha pertenecido a la sociedad que ha sido promotora de soluciones para ese aeropuerto, que es la sociedad Ortzibia.

La descripción que ha hecho el señor Elorza es exacta salvo en una cuestión, y es que la ejecución de las obras de recorte de pista en el aeropuerto de Hondarribia lleva a una situación cuyo análisis se ha producido en el seno de dos instituciones, y una es Ortzibia, la sociedad promotora del aeropuerto, de la que participan el Gobierno vasco, la diputación foral, la Cámara de comercio de Guipúzcoa y los tres ayuntamientos implicados, que son el de San Sebastián, Hondarribia e Irún, y en él se han considerado aquellas cuestiones que hoy en día constituyen un grave problema, no solo un pequeño problema medioambiental, que impiden una solución en los parámetros que señala la proposición no de ley del Grupo Socialista.

Por explicarlo brevemente, se propone una solicitud de ampliación en 200 metros que parte de dos condicionantes. En primer lugar, son 50 metros a un lado, pero tiene un pequeño problema, y es que el borde del aeropuerto se sitúa en el límite territorial entre el Estado francés y el Estado español, con lo cual los 50 metros subsiguientes abordarían terreno francés, cosa que a mí, como nacionalista vasco, evidentemente, no solo no me importa, sino que me agrada y me gustaría que se pudiera hacer, porque entendería que forma parte de mi territorio. Y los otros 150 metros que van hacia el otro lado plantean diversos problemas también, respecto de los que además se está contradiciendo en cuanto a determinados posicionamientos de su propio partido en algunas ocasiones. Por una parte, existe una declaración de reserva de un ámbito natural, que es el de la regata de Mendelu, una regata que habría que ocupar por encima, y se continuaría con unas expropiaciones de un terreno urbano respecto de cuya justificación hoy muchos expertos han puesto en duda su viabilidad. Pero, sobre todo, tropezaría con el plan general del Ayuntamiento de Irún —con alcalde socialista—, cuya modificación se ha aprobado con el apoyo tanto del Partido Popular, como del Partido Socialista y el Partido Nacionalista Vasco en fechas no demasiado alejadas, y es relativo a la construcción de 1200 viviendas aproximadamente, 900 de ellas de VPO, aunque no solo habría que considerar las directamente ejecutadas sino las de ese entorno urbano también. Y ello supondría la aparición de un tercer problema, que es el del ruido, con la conocida jurisprudencia de los tribunales europeos que conocemos todos sobre la incidencia del ruido en zonas urbanas y aeroportuarias.

Con esto quiero decir que las dificultades son muchas, pero que, a pesar de todo, existen dos instituciones, en concreto, Ortzibia, por un lado, y el Comité de Coordinación Aeroportuaria del País Vasco, por otro, que estudian las posibles soluciones, incluidas estas, aunque sobre estas contamos con grandes dificultades, no leves. En su caso, se pretende dar viabilidad al aeropuerto de Hondarribia contando con los necesarios elementos legales, medioambientales y urbanísticos coherentes con la actuación actual, pero realmente estos alejan la PNL de la situación de acuerdo interinstitucional en el que participa el Partido Socialista Obrero Español tanto en el Gobierno vasco, como en la diputación foral, y, sobre todo, en el Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián. Por eso, nos llama mucho la atención esta proposición, que, en lugar de sumar, pretende dividir el consenso institucional que existe en el País Vasco para lograr encontrar algún acuerdo frente a esta situación. Y, desde luego, contrasta que hoy sea el día en el que hay una proposición no de ley parecida del Partido Popular en el Parlamento vasco con respecto a la que el Partido Nacionalista Vasco y el Partido Socialista están negociando una transaccional precisamente, porque forma parte de su acuerdo de Gobierno transaccional aquellas proposiciones no de ley que se planteen por partidos que no pertenezcan a ese Gobierno, y, sin embargo, aquí me desayuno

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 331

27 de septiembre de 2017

Pág. 38

con que hay una transacción del Partido Popular que ya ha admitido directamente mi compañero Odón, frente a otra que ni siquiera ha sido considerada en ningún momento.

Finalmente, voy a plantear otra cuestión, amigo Odón, y es que de cualquier manera y asumiendo las responsabilidades que a cada uno nos corresponden, existe también una tercera cuestión que él no ha querido abordar y frente a la que institucionalmente también debería haber respondido. Los problemas del aeropuerto de Hondarribia no solo se resuelven así, se solucionan también dándole una gestión adecuada precisamente a través de la asunción de las competencias que como País Vasco nos corresponden a través del estatuto de autonomía, y, en concreto, por lo previsto en el artículo 10.32 sobre asunción de competencias en materia de aeropuertos. Esa es la cuestión, la buena gestión que se pueda llevar a cabo no solo del aeropuerto sino de la solución para el aeropuerto, que debería haber partido de ahí, y no de algo que supone una confrontación y una cierta deslealtad con respecto a la situación actual que existe en el País Vasco sobre la gestión del aeropuerto de Hondarribia.

Muchas gracias.

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

Para defender la enmienda del Grupo Parlamentario Mixto, doy la palabra a Marian Beitialarrangoitia.

La señora **BEITALARRANGOITIA LIZARRALDE**: Muchas gracias. *Arratsalde on* a todos y a todas.

Coincidimos con el proponente en la preocupación que tiene por las consecuencias que las obras que se están haciendo para reducir en 300 metros la pista para habilitar franjas de seguridad puedan tener en la operatividad del aeropuerto de Hondarribia. También tenemos dudas, es verdad, sobre si el ranurado que estaba previsto realizar y que parece que comienza ahora va a garantizar que no se pierdan los vuelos que operan actualmente en dicho aeropuerto, y por eso hemos preguntado recientemente al Gobierno al respecto. Entendemos que ahora mismo este es el objetivo principal, no perder la operatividad actual, a la par que cómo se garantiza el futuro y la viabilidad de este aeropuerto, pero consideramos que ese futuro no pasa necesariamente por la ampliación de la pista, un debate viejo, por cierto, que no garantiza nada y que conlleva serios problemas. Aquí se han mencionado algunos y voy a reiterarlos. Son tres los principales problemas que tiene: uno es relativo a las dificultades de las autoridades francesas para utilizar el espacio aéreo sobre Hendaya, el otro es la protección ecológica de la bahía de Chingudi y, finalmente, la afección a los vecinos de Mendelu, que cuando se mostraron los primeros planes de ampliación de la pista ya mostraron su rechazo a la misma, y no se nos olvidan.

Conscientes de ello, aun habiendo firmado un acuerdo de ampliación entre el Gobierno español y el Gobierno vasco en 2009 —ya se ha mencionado, pero no el detalle que voy a dar—, fue el propio Ministerio de Medio Ambiente el que cuestionó oficialmente la ampliación, solicitando que se tuviera en cuenta como alternativa establecer marcos de colaboración con aeropuertos cercanos, como puede el aeropuerto de Biarritz. Si la gestión en la red de los aeropuertos situados en la Comunidad Autónoma del País Vasco y Navarra estuviera en manos de los Gobiernos de Gasteiz e Iruña, estos podrían estudiar cómo poner en colaboración los diferentes aeropuertos, cómo garantizar su operatividad, empezando por explotar las capacidades de otro de nuestros aeropuertos importantes, que es Foronda, que el Gobierno español se ha empeñado en limitar en los últimos años, y también se podrían buscar esos marcos de colaboración con Biarritz que mencionaba y analizar para Hondarribia —creo que es importante este punto— otros usos y servicios del sector aéreo que en la actualidad no se ofrecen y que podría abordar, aun con las limitaciones que tiene en la actualidad. Y eso tiene que ver con cómo se gestiona el aeropuerto y cómo se busca su futuro considerando la realidad actual, ya que pensar que podemos tener cinco aeropuertos en un ámbito territorial tan reducido y que todos se van a dedicar a hacer lo mismo, es decir, a vuelos comerciales de pasajeros y a mercancías, sin estudiar otras explotaciones posibles que garanticen el futuro del aeropuerto, entendemos que es decir sí, que se apuesta por el mantenimiento, pero acercar más el aeropuerto a su cierre, por la actuación que se está teniendo. Voy a mencionar un simple ejemplo sobre esto que digo. En los últimos dos años había una empresa en Guipúzcoa —ya que tanto se suele decir que hay que apostar por los emprendedores— que construía y vendía helicópteros y tenía negocio en el extranjero. Su principal problema era que no tenía un aeropuerto que le permitiera probar esos helicópteros con sus clientes antes de venderlos y se tenía que ir al aeródromo privado de Lumbier, en Navarra, para poder hacerlo, porque la mala gestión del aeropuerto de Hondarribia y sus responsables actuales no hacía más que provocar impedimentos para esto que debería ser tan sencillo, máxime con la operatividad limitada que hoy en día tiene el aeropuerto de Hondarribia. Finalmente, esta

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 331

27 de septiembre de 2017

Pág. 39

empresa se vio abocada al cierre, no solo por esta razón que mencionamos de los obstáculos que le ponía Hondarribia, pero evidentemente esta realidad también ayudó.

Diría además que se olvidan de que las únicas limitaciones de Hondarribia no son las que se relacionan con las dimensiones de la pista, por cuanto que existe ese acuerdo entre las autoridades españolas y francesas del año 1992 que han mencionado algunos de ustedes por el que se limita —digámoslo realmente como es— a doce aeronaves diarias el máximo de movimientos en este aeropuerto, veinticuatro sumando salidas y llegadas, porque se debe sobrevolar el espacio aéreo de Hendaya para despegar y aterrizar. Así pues, por mucho que se quisiera, habría un límite en el número de vuelos diarios.

Por tanto, creo que hay que dejar de apostar por ampliaciones que no solucionan el problema, dejar de actuar, como ha venido haciendo hasta ahora el Partido Popular, ahogando las posibilidades de nuestros aeropuertos, no estudiando posibilidades de futuro reales, lo que en última instancia supondría dejar morir a este aeropuerto. Además, durante años no se han hecho tampoco las necesarias obras de mantenimiento en las instalaciones que le podrían hacer estar preparado para ofrecer nuevos servicios. Creo que tenemos que centrarnos en garantizar la operatividad actual, en analizar usos y servicios de futuro para Hondarribia y en reclamar la transferencia de la competencia en este caso para el Gobierno vasco —también en el caso de Noáin para Navarra—, ya que una gestión cercana e integral es la mejor forma de repensar el sistema aeroportuario en Euskal Herria y en pensar en el futuro de Hondarribia.

Estas son las propuestas que hemos realizado por medio de las dos enmiendas que hemos presentado. El señor Elorza tan solo se ha referido a la transaccional a la que ha llegado con el Grupo Popular, por lo que entiendo que el resto de las enmiendas no se aceptan. Por tanto, nuestro voto será contrario a esta iniciativa.

Muchas gracias.

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

Pasamos a la defensa de la enmienda del Grupo Popular. Tiene la palabra doña Ágeda Reynolds.

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

El señor Elorza centra principalmente la defensa de su proposición no de ley que debatimos hoy en esta Comisión en el recorte efectuado de la pista del aeropuerto de San Sebastián, pero usted sabe, señor Elorza, que la única solución que permitía certificar este aeropuerto antes de diciembre de 2017, fecha límite establecida por el Reglamento europeo 139/2014, y que en esta infraestructura pudiera seguir operando tráfico comercial ha sido la de crear precisamente unas áreas de seguridad de extremo de pista y completar la franja de la misma, teniendo en cuenta además que dicho reglamento dejaba sin validez la declaración de excepcionalidad aprobada por el secretario de Estado en fecha 17 de noviembre de 2014, a la que usted se ha referido. De forma paralela, AENA llevó a cabo estudios sobre las características del pavimento para ver la posibilidad de que, a pesar de la reducción de la longitud de la pista, esta garantizara un frenado óptimo y permitiera continuar operando aeronaves que antes de las obras indicadas cubrían diferentes rutas. Con los trabajos de ranurado llevados a cabo en el pavimento se garantiza, por tanto, la seguridad y confiabilidad de las operaciones de las diferentes compañías con el aeropuerto de San Sebastián, manteniendo la conectividad con los destinos actuales, por lo que no se verá reducida su operatividad, al menos en lo que pueda depender de la Administración del Estado.

En lo que respecta a una futura ampliación de la pista de vuelo del aeropuerto que permita seguir disponiendo de las áreas de seguridad, las dificultades con las que nos encontramos obedecen a varios motivos, que estoy segura de que usted los conoce, señor Elorza, y además le han recordado también los anteriores intervinientes. La primera es la falta de autorización ambiental, ya que la ampliación se desarrolla sobre un área que está integrada en la ZEPA de Chingudi. La segunda es la oposición histórica por parte de las autoridades locales, regionales y autonómicas a la ampliación de la pista. En el año 2004 se aprobó en el Congreso de los Diputados una proposición no de ley para que no se ejecutase la ampliación de la pista que contemplaba el plan director del aeropuerto de San Sebastián aprobado en el año 2001, y por ello se aprobó un nuevo plan director en 2006, que es el que actualmente está en vigor, que preveía la reducción de la longitud de la pista; aprobado, por tanto, señor Elorza, por un Gobierno socialista. De ahí que me extrañe que sea usted quien presente esta PNL. Pero, en fin, cada uno tira de los argumentos que le pueden ser útiles. Otro motivo es la imposibilidad de ampliar la pista por su zona norte, a lo que también se ha hecho referencia, ya que el límite con la frontera francesa está muy próximo y cualquier actuación implicaría mover la línea de costa dentro de aguas territoriales francesas. Ya, por

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 331

27 de septiembre de 2017

Pág. 40

último, hay un obstáculo importante de desarrollo urbanístico, al que también ha hecho referencia el portavoz del Partido Nacionalista Vasco, y es que el Ayuntamiento de Irún tiene concedidas autorizaciones para la realización de una urbanización en el ámbito en San Miguel, Anaka, que quedaría afectada si la pista fuese ampliada. No obstante lo anterior, AENA está llevando a cabo los estudios y trabajos necesarios para la revisión y la actualización del plan director del aeropuerto de San Sebastián. Dentro de estos trabajos se analiza detalladamente la necesidad o no de la ampliación de la pista del aeropuerto y las posibles alternativas.

Para finalizar, con el objetivo de mantener y mejorar en la medida de lo posible la operativa del aeropuerto de San Sebastián y como se ha venido haciendo hasta el momento, AENA está en total disposición de colaborar con las instituciones locales, provinciales y autonómicas para analizar todas las alternativas posibles viables, siempre que se cumpla con la normativa en vigor. De hecho —y usted y yo lo comentamos ayer—, el señor Sémper, como portavoz del Grupo Popular, registró el pasado 15 de septiembre una proposición no de ley en este sentido en el Parlamento vasco, en la que se solicita que este muestre su respaldo y apoyo a cuantas iniciativas e intervenciones sean necesarias para garantizar la operatividad presente y futura del aeropuerto de Donosita-San Sebastián; el punto segundo, en concreto, solicita que el Parlamento vasco muestre su respaldo a la ampliación de la pista del aeropuerto e inste al Gobierno vasco a que impulse un acuerdo interinstitucional entre las administraciones vascas que recoja esta obra; y tercero, que el Parlamento vasco inste al Gobierno vasco a que una vez obtenido dicho acuerdo lo traslade al Ministerio de Fomento para que las obras de ampliación de la pista se ejecuten.

Por tanto, señor Elorza, es voluntad de este grupo parlamentario poder apoyar esta propuesta, y por eso presentamos una enmienda, y, como bien ha dicho usted, mediante una transaccional, la apoyaremos. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Para fijar posición, tiene la palabra en primer lugar, por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, don Fernando Navarro.

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

La verdad es que vamos a ser muy breves.

Es cierto que el recorte fue para conseguir la certificación, y entonces las causas que concurrieron no solo fueron de normativa europea, sino de seguridad. Se han mencionado ya todos los problemas que tiene la ampliación, desde los medioambientales hasta los derivados de estar afectados tres municipios: San Sebastián, Fuenterrabía e Irún. En cualquier caso, el problema fundamental que nosotros pensábamos que existía y que existe es Francia, que esté dispuesta a tolerar que una de las aproximaciones se haga por su parte.

Desde luego, compartimos totalmente la preocupación del señor Elorza de que el aeropuerto no acoja más que aeronaves de pequeño tamaño, reactores pequeños o turborreactores, de modo que, si hay una transaccional entre el Grupo Popular y el Grupo Socialista que demuestra que ellos no ven un impedimento grave por parte de Francia, nosotros estamos encantados de apoyar esta PNL.

Muchas gracias.

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

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

La señora **ALBA GOVELI**: Muchas gracias, señor presidente.

En realidad, voy a ser muy breve, porque muchas de las cuestiones que nos parecen importantes ya se han considerado, aunque quiero insistir en alguna.

Decía el señor Elorza que se trata de un tema complicado, y creo que esta es una idea que compartimos todos los grupos, si no la forma de abordarlo. Es una cuestión muy compleja, porque afecta no solo a las personas usuarias del aeropuerto, sino a sus trabajadores y, por supuesto, a los vecinos y vecinas de los municipios colindantes, y para nuestro grupo es fundamental que cualquier solución que se pueda plantear pase por tener en cuenta a estos tres actores. No solo eso, sino que debe de garantizar el cumplimiento de las normativas de seguridad y algo fundamental, que a mí le confieso que me ha sorprendido mucho señor Elorza, porque pasaba más o menos por encima, es la cuestión del impacto medioambiental, que ya han comentado también otros grupos. Estamos hablando de un espacio de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 331

27 de septiembre de 2017

Pág. 41

grandísimo valor ecológico y de una zona de especial protección para las aves que está pegada a los terrenos del aeropuerto. Esto no puede obviarse.

También creemos que está claro que una de las causas del problema que abordamos es la absoluta falta de diálogo y de coordinación que ha habido entre las administraciones vasca y estatal. Ahí compartimos lo propuesto en las enmiendas de los dos grupos que hablan de la demanda de la transferencia y estamos de acuerdo también con ello. Pero creemos que esta falta de coordinación ha provocado que no se busque una solución innovadora, que podría pasar por ejemplo, y también se ha dicho por parte de la representante de eh Bildu por explorar modelos como la colaboración entre aeropuertos cercanos. Tenemos ejemplos en Europa como puede ser el de Suecia y Dinamarca que comparten un aeropuerto entre distintos países.

En resumen, necesitamos estrategias coordinadas para el aeropuerto, para su competitividad, que no generen afecciones a vecinos y vecinas y tampoco al medioambiente. Para ello es también indispensable que se escuche la voz de la ciudadanía, de los municipios implicados en esta cuestión. Somos conscientes del problema, de la necesidad de abordarlo y, si bien todavía no conocemos la transaccional a la que ha llegado con el Grupo Popular, que me hubiera gustado conocer antes de intervenir, pero bueno, no teníamos intención de oponernos a su iniciativa, pero no compartimos en absoluto el enfoque desde el que se aborda esta cuestión, porque creemos que no es la solución, que es casi un brindis al sol y tampoco podemos apoyarla, así que nos abstendríamos. *Eskerrik asko*.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Señor Elorza, para posicionarse sobre las enmiendas.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: Primero, la transacción quizás haya que leerla, me parece obligado. El punto número 1 dice: Instar al Ministerio de Fomento y a AENA a que continúen con los trabajos de revisión del Plan director del aeropuerto de San Sebastián en los que se analicen todas las alternativas posibles incluida la ampliación que cumpliendo con la normativa en vigor contribuya al futuro desarrollo del aeropuerto. El punto número 2 dice: Instar al Ministerio de Fomento y a AENA a que mantengan la colaboración tal y como han venido realizando con las instituciones locales, provinciales y autonómicas para mantener y mejorar la conectividad y operatividad del aeropuerto de San Sebastián. No dice más.

En relación con las enmiendas del PNV realmente no aportan nada más allá de la transferencia de la competencia que no es objeto de este debate, es aprovechar el viaje para meter la cuestión. Como no garantiza para nada esta enmienda del PNV la operatividad y como además me atrevo a decir que nunca el PNV va a estar interesado lo más mínimo por este aeropuerto, evidentemente no estamos por la aceptación ni nada por el estilo de esta enmienda. Respecto a la que ha presentado Bildu tampoco compartimos su texto y además los datos que se han aportado aquí no son ciertos, en varias cuestiones que no voy a abusar y no me corresponde a mí ahora aclarar. Porque claro después de todas las intervenciones que ha habido se cuestiona la propuesta del Grupo Socialista, no puedo defenderlo y es cuestión que afecta al Reglamento de este Congreso, porque es una situación bastante absurda, que te quedes sin poder defender la propuesta.

El señor **PRESIDENTE**: Pero es lo que hay. Es lo que hay, señor Elorza, es el Reglamento.

— SOBRE LA EJECUCIÓN DE LA OBRA CONSISTENTE EN LA CONSTRUCCIÓN DE LA ROTONDA DE ACCESO AL MUNICIPIO DE REDOVÁN POR EL BARRIO DE SAN CARLOS (ALICANTE). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/001998).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la última iniciativa, la proposición no de ley sobre la ejecución de la obra consistente en la construcción de la rotonda de acceso al municipio de Redován por el barrio de San Carlos en Alicante. Es una iniciativa del Grupo Parlamentario Popular que va a defender su diputado don Joaquín Albaladejo, tiene la palabra.

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

Muchísimas gracias, señorías. Realmente para mí es un honor poder hablar de Redován, que hablemos de una infraestructura que probablemente sea desde el punto de vista económico o financiero la menos importante de toda la jornada, de todo lo que hemos debatido durante esta tarde en esta Comisión, pero que tiene una importancia estratégica, como estoy bien seguro podrán acreditar no

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 331

27 de septiembre de 2017

Pág. 42

solamente en este caso el Grupo Popular en mi condición de portavoz en esta PNL, sino el resto de compañeros que intervendrán en este mismo punto. Estamos hablando de Redován, que es un municipio de la comarca de la Vega Baja del Segura que mucha gente ubica casi más en Murcia que en el sur de la provincia de Alicante, pero todo el mundo debe de saber que somos de ese tipo de valencianos que hablamos castellano dentro de la provincia de Alicante, que tenemos además un rincón privilegiado a los pies del río Segura y a los pies de la sierra de Callosa. Pero también tiene que saber todo el mundo que fue además la cuna de la rama paterna de la figura del poeta Miguel Hernández, es por eso por lo que la senda del poeta tiene también ahí su importancia y su raíz fundamental en esta conexión entre dos tierras como son Murcia y la provincia de Alicante.

¿Por qué se habla de esta manera hoy aquí en un municipio de ocho mil habitantes? Pues se habla fundamentalmente porque hay un interés especial en que efectivamente se produzca la ejecución de una rotonda, de una glorieta, que técnicamente ha tenido en el año 2015 la apariencia de consignación presupuestaria nominativa y que en la evolución de los años, años complicados, no voy a rememorar lo que ha ocurrido en este Congreso de los Diputados en el año 2016 ni 2017, pero sí que ha tenido una situación en la que le ha afectado la posible apariencia de desaparición presupuestaria, pero que ha estado vinculada fundamentalmente a un trabajo en cuanto a lo que son los accesos, el tratamiento y el Seittsa, el trabajo de mantenimiento de las carreteras de España que en este sentido tiene englobado dentro de su presupuesto una bolsa vinculada a esta actuación. Una actuación que en estos momentos se encuentra en una fase de redacción, que está además vinculada a un entorno geográfico muy importante en cuanto a un nudo de tráfico con la A-7, que ha desarrollado además una política —entre comillas— «fiscal» por parte del ayuntamiento de Redován incentivando una bonificación del 90 % del ICIO la implantación de nuevas industrias dentro de su polígono industrial, además con un respeto muy eficiente a su entorno medioambiental. Creo que es algo que está absolutamente indiscutido en ese entorno geográfico. En estos momentos tenemos que saber que el proyecto de trazado se aprobó provisionalmente y se sometió a información pública en el Boletín Oficial del Estado del 26 de septiembre del año 2016. Se ha formulado un informe de alegaciones. En estos instantes está pendiente la aprobación del expediente en información pública.

¿Por qué se explica todo esto en esta Comisión? Porque creo que es importante que sus señorías tengan la información de que la tramitación administrativa vinculada a una obra de este estilo precisa de un tiempo y este tiempo son los tiempos que marcan la legislación vigente en la tramitación de un procedimiento como este. En estos instantes tenemos que comunicar a todos para que todos sepan que los siguientes pasos deben de ser la aprobación del expediente de información pública, definitivamente la aprobación del trazado, publicar esa resolución en el Boletín Oficial del Estado, finalizar la redacción del proyecto de construcción sobre la base del resultado de esta información pública, aprobar el proyecto de construcción, realizar actividades preparatorias para la licitación del contrato y, en consecuencia, es importante también buscar el consenso y lo hemos conseguido. Agradezco el respeto que ha manifestado el Grupo Socialista a través de doña Patricia Blanquer por las aportaciones que se han hecho en esta enmienda. Una enmienda que ha presentado el Grupo Socialista. Es importante que desde aquí, desde la Comisión de Fomento, lancemos un mensaje al Ejecutivo y al Gobierno en el sentido de que en los Presupuestos Generales del Estado del año 2018 exista una realidad vinculada al municipio de Redován para que a la mayor brevedad posible se ejecute esa rotonda. Una rotonda que no es exactamente la rotonda de un municipio de ocho mil habitantes, sino que es una infraestructura que va a facilitar, en una dotación económica que está alrededor de los 800 000 euros, un impulso económico en una época en la que todos tenemos que buscar fundamentalmente la generación de empleo, la generación de actividad económica y de riqueza. En esa línea es por lo que efectivamente hemos intentado y me da la sensación de que hemos conseguido poder cerrar un acuerdo transaccional que de nuevo agradezco al Grupo Socialista, que va a estar fundamentalmente vinculado al hecho de que el Congreso de los Diputados inste al Gobierno a impulsar la redacción y ejecución de seguridad vial para el acondicionamiento de la intersección de ordenación de accesos y tratamiento de travesía de la carretera N-340.

A continuación escucharemos seguramente a la señora portavoz socialista indicando cuáles son sus planteamientos. Desde luego, los que yo sí que tengo bien claro es que es un día importante para la comarca de la Vega Baja del Segura, el día 27 de septiembre quedará marcado en el calendario como un punto en el que yo solicito a todos los miembros de esta Comisión que apoyen esta propuesta que salga de la transaccional que hagamos con el Grupo Socialista que ha sido la única formación que ha tenido el detalle de presentar una enmienda a esta cuestión que con esa fortaleza podamos conseguir que durante

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 331

27 de septiembre de 2017

Pág. 43

el año 2018 sea una realidad que el municipio de Redován y el sur de la provincia de Alicante tengan una infraestructura y una inversión del Gobierno de España que genere riqueza, actividad económica y la mayor capacidad de generar empleo en una zona que es conocida por todos como la huerta de Europa. Muchísimas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Socialista, para defender la enmienda, tiene la palabra la diputada doña Patricia Blanquer.

La señora **BLANQUER ALCARAZ**: Muchísimas gracias, señor presidente.

Señorías, efectivamente nos encontramos ante una proposición no de ley que recoge una reivindicación histórica, una reivindicación importante del municipio de Redován y de la comarca de la Vega Baja y que, como no puede ser de otra manera, nuestro grupo parlamentario va a apoyar esta reivindicación y esta propuesta. Especialmente por temas de la seguridad vial, por la mejora de la conectividad, pero también por lo que puede suponer en términos de generación de empleo y de reactivación económica. Ahora bien, como ven ya ha adelantado el ponente de esta proposición no de ley, don Joaquín Albaladejo, que a esta PNL los socialistas hemos presentado una enmienda. Una enmienda que parece ser que el grupo proponente va a aceptar de forma transaccional. Que después leeremos el texto transaccionado. Pero quiero explicar por qué el Grupo Socialista ha presentado esta enmienda. Presentábamos una enmienda instando al Gobierno a recuperar la partida presupuestaria desaparecida en el 2017 para ejecutar este proyecto. Por tanto, no entendíamos que el grupo proponente no aceptara nuestra enmienda o, por lo menos, llegáramos a un acuerdo.

Como decía, ¿por qué presentamos esta enmienda? Primero, porque si hay un compromiso político real para ejecutar esta obra, no debiera condicionarse a la disponibilidad presupuestaria como hacía en el texto original de la proposición no de ley y, segundo, porque disponibilidad presupuestaria ya la había en el 2015 y la había en el 2016. Pueden verlo ustedes en los Presupuestos Generales del Estado correspondientes. Si ustedes pueden ver los Presupuestos Generales del Estado del año 2015, concretamente en el detalle de los presupuestos de la Sociedad Estatal de Infraestructuras y Transporte Terrestre, había una consignación de 1 138 000 euros programados para el 2015 y para el 2016. Para el 2015, 789 000 euros y, para el 2016, 349 000 euros. Este presupuesto no se ejecutó y la programación tuvo que modificarse y en el presupuesto del 2016 vemos como se reprograma esta actuación incorporando todo el presupuesto para el ejercicio 2016 con 1 130 000 euros. Cuál es nuestra sorpresa cuando en el 2017 vemos que desaparece de la planificación. El proponente nos dice que es porque va a una partida genérica, pero en realidad creo que es muy importante, como bien dice, que haya un posicionamiento, que esta Comisión diga precisamente que se debe de incluir esta actuación o volver a recuperar esta actuación en los presupuestos. Porque está claro que si hay compromiso político se podrá llevar a cabo y si no hay compromiso político no se llevará a cabo. Porque de hecho había disponibilidad presupuestaria en el 2015 y en el 2016 y no se ejecutó.

Para concluir. Quiero que entiendan ustedes nuestras dudas o nuestro escepticismo una vez que leímos la proposición no de ley, porque tan solo hablaba de la redacción del proyecto y además hablaba de si existía o lo condicionaba a la existencia de disponibilidad presupuestaria. Por tanto, nos surgieron muchas dudas como si el Gobierno se estaba replanteando el proyecto, si estaba hablándose de un nuevo proyecto, si lo que se había presupuestado no servía. Pero aclaradas todas estas cuestiones a través del ponente del Grupo Popular, simplemente me queda decir que si lo que pretenden es convencer al Gobierno de la necesidad de la ejecución de este proyecto cuenten con nosotros. Si lo que quieren es un titular, por favor, no lo vuelvan a hacer, porque esto supondría engañar de nuevo a Redován con promesas y titulares y, desde luego, las y los redovenses no se merecen este trato. Muchísimas gracias. **(Aplausos)**.

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

En turno de fijación de posiciones de los grupos, empezando por el Grupo Parlamentario de Ciudadanos, tiene la palabra don Miguel Garaulet.

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

Estamos de acuerdo con el señor Albaladejo en la necesidad de efectuar esa infraestructura. Nosotros desde Ciudadanos trabajamos por la mejora, ya lo he dicho antes y no lo dejaré de decir, de la calidad de vida de nuestros ciudadanos y de nuestras empresas y del potencial de crecimiento de empresas que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 331

27 de septiembre de 2017

Pág. 44

generen puestos de trabajo. Si no conocen sus señorías dónde está Redován. Redován está justo a la salida de Orihuela, era la antigua carretera N-340 dirección a Alicante, a Albatera, a Cox, a la Granja. Es una salida natural de todos los camiones que existen en la zona de Santomera, Beniel, Orihuela o Torrevieja, que trasladan las frutas, las frutas de hueso y el tema hortofrutícola dirección a Europa. Es una salida natural. Esto significa que tienen un porcentaje de tráfico pesado muy importante. Además se une que la zona que estamos hablando que es el barrio de San Carlos es una zona donde se ha generado desde el principio estaba la ITV de Redován, que era la primera ITV de las que había en la zona donde prácticamente iban todos los coches de Murcia y de Alicante a pasar la ITV. A partir de ahí fue generando un polígono de amplio desarrollo desde el punto de vista de empresas que además ahora está potenciado por el propio ayuntamiento, con lo cual genera una entrada y salida de vehículos muy importante. Pensamos que la A-7 va a solucionar el problema de tráfico, pues no es así. Porque la A-7 tiene una salida que va a Redován y otra que va hacia Orihuela. Genera ahí un codo que impide una salida o entrada importante de vehículos con lo que genera las retenciones y unas dificultades a la hora del tráfico. Hay que entender que la necesidad no solamente es una necesidad de seguridad vial por el tema del tráfico rodado, como estamos hablando, sino que además es una necesidad para poder desarrollar un polígono que puede dar muchísimo trabajo y muchísimos puestos de trabajo de calidad. Mire como estamos en esta situación que también hemos aportado desde el Grupo municipal de Ciudadanos de Orihuela otra rotonda en la salida hacia Orihuela, a la altura del polígono industrial de puente alto. Esas dos rotondas significarían un desahogo a la hora de poder transitar en esa dirección, dirección Murcia, dirección Alicante.

El único problema que vemos aquí en lo que nos han trasladado es que la obra tendrá que licitarse por la Dirección General de Carreteras y no por el Seitt, porque este es un mero instrumento pagador, y es un claro ejemplo de duplicidad de la Administración. Por tanto, entendemos que debe de ser el responsable de la ejecución la Dirección General de Carreteras, mediante la demarcación de carreteras de la zona y se deberían de contar los estudios de tráfico que soportan o justifican dicha actuación y además tenemos que saber si la actuación está ubicada en una zona cuya competencia sea del Ministerio de Fomento o dentro de las competencias locales o autonómicas.

Por último, señor presidente, voy a recordar al señor Baldoví que el Grupo Ciudadanos apoya las infraestructuras que son beneficiosas para los ciudadanos en todo el territorio nacional y, por supuesto, también en la Comunidad Autónoma de Valencia. En este caso, más a mi favor, porque yo vivo más cerca de Redován que usted. Yo estoy a 15 kilómetros y usted está mucho más lejos, con lo cual queremos que se desarrolle todo lo que pueda ser beneficioso para cualquier ciudadano de cualquier sitio de este país. Infraestructuras buenas, infraestructuras adecuadas y una buena evaluación del contenido para poder hacer lo que tenemos que hacer que es mejorar la vida de los ciudadanos. Muchas gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Garaulet.
Tiene la palabra don Joan Baldoví.

El señor **BALDOVÍ RODA**: Empezaré diciendo que soy un valenciano que habla valenciano, pero que evidentemente estoy al servicio de todos los ciudadanos valencianos hablen la lengua que hablen, por supuesto. Al señor Garaulet le daría una información. Evidentemente sé dónde está Redován. Sé que usted está mucho más cerca que yo, porque yo vivo mucho más al norte, pero conozco perfectamente Redován porque fui maestro un curso en Redován. Por tanto, conozco perfectamente los problemas de Redován. Tenía que ir todas las semanas dos veces y sabía el tráfico que había por allí.

En cuanto a la PNL el señor Albaladejo hablaba de su importancia. Creo que todas las PNL son importantes, aunque sean pequeñas, porque en definitiva de lo que tratan es de solucionar problemas de las personas. Me extraña que el Grupo Popular traiga este tipo de PNL, porque en definitiva es el partido que está gobernando y es el que puede destinar los recursos para hacer esta obra. Me parece bien. Esta PNL la vamos a aprobar. Como valenciano la voy a aprobar, pero me gustaría que si en los próximos presupuestos sean, como dice el señor Guindos, que igual llegamos a tiempo antes de que se acabe el año o sean los que presenten ustedes en el mes de enero evidentemente que haya una consignación presupuestaria para hacer esto, porque si no la hay yo ya le garantizo que Compromís presentará una enmienda parlamentaria para que la rotonda de Redován esté incluida en los presupuestos, como no podía ser de otra manera. Si no lo hace usted, porque usted no presentó ninguna enmienda en los pasados presupuestos generales. Le invito a que si su partido no presenta esta enmienda, que la elabore usted mismo y si no yo mismo, Compromís, presentará esta enmienda en los Presupuestos Generales del

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 331

27 de septiembre de 2017

Pág. 45

Estado. Porque estamos hablando —y acabo— de una rotonda. No estamos hablando de una autopista. Una rotonda es una cosa muy pequeñita que evidentemente puede solucionar grandes problemas a los ciudadanos de Redován. Moltes gràcies. **(Aplausos)**.

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

Finalmente para fijar posición tiene la palabra la diputada del Grupo Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, doña Rita Bosaho.

La señora **BOSAHO GORI**: Gracias, señor presidente.

Gracias, señorías. Gracias, a todos y a todas. Nuestro trabajo parlamentario en esta y en otras Comisiones en general suelen abundar las propuestas destinadas a tratar de solventar asuntos que nos competen, tanto en el corto plazo, pero igualmente importantes, pero más coyunturales que estructurales, como es el caso de la necesidad de la construcción de esta rotonda en Redován. Hoy el Grupo Parlamentario Popular nos trae una proposición no de ley en marcha de la ejecución de una obra consistente en la construcción de una rotonda, como han dicho también mis compañeros, de acceso al municipio de Redován, que crearía trabajo en la zona por el barrio de San Carlos. La petición ha sido siempre hecha por los vecinos que llevan muchísimo tiempo luchando por ello para facilitar este tráfico. Como sabemos, es una reivindicación, también lo ha repetido la compañera doña Patricia, histórica encabezada, como hemos dicho, por los vecinos y por el apoyo socioeconómico del municipio de Redován. El punto al que se refiere y que se reclama es muy peligroso y ha sido defendido por todos los Gobiernos municipales habidos en Redován a día de hoy y exigiendo las mismas cuestiones. Siempre estaremos de acuerdo, cómo no, con un planteamiento basado en escuchar una petición que llevan haciendo bastantes años los vecinos y las vecinas del municipio de Redován. Lo que no entendemos es que el propio Grupo Popular se haga trampas al solitario recordándole al Gobierno lo que tendría que haber resuelto hace muchísimos años como también ha quedado constatado esta tarde. Por lo que tanto en la redacción del proyecto, así como la aceleración, la posterior licitación y la dotación presupuestaria de la que tanto se ha hablado para que este proyecto acabe siendo llevado a la realidad es responsabilidad del Ministerio de Fomento, del actual Gobierno, por si no lo recuerda, del Partido Popular. Por tanto, estamos de acuerdo en que se cumpla esta reivindicación y que se cumpla esta PNL que hoy se trae aquí para que no sea un brindis más al sol, sino que se haga efectivo y se cumpla lo más rápidamente posible por el municipio. Por tanto, el Grupo Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea vamos a votar a favor de la iniciativa. **(Aplausos)**.

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

En cinco minutos vamos a comenzar la votación. **(Pausa)**.

Señor Albaladejo.

El señor **ALBALADEJO MARTÍNEZ**: En relación con la enmienda le quería leer la transaccional para que de esa manera quedara constancia, aunque la Mesa la tiene ya.

El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a impulsar la redacción y ejecución del proyecto de seguridad vial para el acondicionamiento de intersección, reordenación de accesos y tratamiento de travesía de la carretera N-340, a su paso por Redován, provincia de Alicante, incorporando en los Presupuestos Generales del Estado del 2018 esta actuación en la partida presupuestaria vinculada a las actuaciones de conservación de carreteras en las que se enmarca este tipo de actuaciones para poder licitar las obras lo antes posible y agradezco de nuevo al Grupo Socialista su predisposición a llegar a este tipo de entendimiento. Muchas gracias.

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

Vamos a preguntarles a los portavoces lo que es habitual en esta Comisión, que nos indiquen el número de diputados de cada grupo parlamentario que están presentes para evitar errores de cómputo. ¿El Grupo Parlamentario Popular, señor Barrachina, cuántos diputados tiene en esta sala? Catorce. ¿Señor Ramos, el Grupo Socialista tiene nueve diputados en la sala?

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Tenemos diez. Dependiendo de las votaciones.

El señor **PRESIDENTE**: ¿El Grupo Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, señor Alonso? Están los siete.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 331

27 de septiembre de 2017

Pág. 46

Por el Grupo Ciudadanos están tres. El Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana, no está. El Grupo Vasco, está el señor Barandiaran. Y en el Mixto.

El señor **BALDOVÍ RODA**: En el Mixto de momento estoy yo y, si no viene el diputado de Foro, pero en la PNL de Hondarribia votaremos dos.

El señor **PRESIDENTE**: En las otras votaciones votará uno y en la del País Vasco votarán dos.

El señor **BALDOVÍ RODA**: Si no llega don Isidro.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Disponen todos los diputados de las transacciones? ¿Hay alguna duda sobre alguna? No.

Vamos a empezar. El señor Martínez Oblanca parece que no puede venir.

El señor **BARRACHINA ROS**: Seguimos el orden del día original.

El señor **PRESIDENTE**: Votamos la proposición no de ley que figura en el número dos del orden del día, sobre inversión en la línea Algeciras, Bobadilla y el puerto seco. Del Grupo Confederal y que se va a votar en los términos de la transaccional que ya conocen.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 35; abstenciones, 1.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Pasamos a la iniciativa número tres. Proposición no de ley sobre la adaptación de todos los trenes y estaciones para personas con diversidad funcional. Es del Grupo Mixto. Se vota en los términos de una transacción.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Pasamos a la número cuatro. Proposición no de ley sobre medidas para la mejora de la red ferroviaria y del servicio de cercanías en la Comunidad de Madrid. En los términos de una transaccional.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 20; en contra, 14; abstenciones, 1.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Vamos a la número cinco. Proposición no de ley relativa al enlace del municipio de Rivas con la M-50. Es del Grupo Parlamentario Confederal y la votamos en sus propios términos.

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

El señor **PRESIDENTE**: Tiene un empate. Esperamos a repetir la votación. Repetiremos la votación al acabar. Seguimos con las votaciones y repetiremos la número cinco. Vamos a repetirla al final.

La número seis. La proposición no de ley sobre la ejecución de la obra consistente en la construcción de la rotonda de acceso al municipio de Redován por el barrio de San Carlos en Alicante. Es del Grupo Parlamentario Popular y se vota en los términos de una transaccional. Acaba de llegar un diputado del Grupo Mixto.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 35; abstenciones, 1.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Pasamos a la siete. Proposición no de ley sobre el establecimiento de mecanismos de información y comunicación en los procesos inherentes a la rehabilitación de viviendas. Del Grupo Parlamentario Popular en los términos de una transaccional.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 26; abstenciones, 9.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

La número ocho. Proposición no de ley relativa a la finalización de la concesión y liberalización de la AP-1 entre Burgos y Miranda de Ebro. Esta es el Grupo Socialista y se vota en sus propios términos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 331

27 de septiembre de 2017

Pág. 47

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 35; abstenciones, 1.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

La número nueve. Proposición no de ley por la que se insta a impulsar las obras de la autovía RM-1 (autovía del Bancal) en la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, de la que es autor el Grupo Parlamentario Popular.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 27; en contra, 7; abstenciones, 1.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

La número diez. Proposición no de ley relativa al estudio de actuaciones que permitan la ampliación de la pista del aeropuerto de San Sebastián. Es del Grupo Parlamentario Socialista y se vota en los términos de la transaccional.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 26; en contra, 1; abstenciones, 11.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Repetimos la votación de la iniciativa número cinco. Proposición no de ley relativa al enlace del municipio de Rivas con la M-50. Del Grupo Confederal. Se vota en sus propios términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 18; en contra, 15; abstenciones, 3.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Les quiero decir tres cosas. La primera, quiero felicitarles por tantas transacciones a las que se ha llegado en esta sesión y por sus intervenciones. La segunda, para recordar que mañana tenemos Comisión de Fomento, es cierto que no hay votaciones, recibimos las comparecencias de dos organizaciones que tienen su importancia, les pido que en la medida de lo que puedan por su trabajo que se acerquen a la Comisión. La tercera, les digo a los portavoces que se queden porque vamos a hacer una Mesa a continuación. Muchas gracias y se levanta la sesión.

Eran las ocho y diez minutos de la noche.