



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

Año 2017

XII LEGISLATURA

Núm. 387

Pág. 1

FOMENTO

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

Sesión núm. 21

celebrada el miércoles 29 de noviembre de 2017

	<u>Página</u>
ORDEN DEL DÍA:	
Elección de vacantes. Mesa Comisión:	
— Elección de la Vicepresidencia Segunda de la Comisión. (Número de expediente 041/000020)	2
Proposiciones no de ley:	
— Sobre la conexión entre la estación de Santa Justa y el aeropuerto de Sevilla. Presentada por el Grupo Parlamentario Ciudadanos. (Número de expediente 161/001649)	2
— Sobre la utilización de <i>big data</i> para la mejora de la movilidad y el diseño de infraestructuras. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000689)	7
— Relativa a la conversión en travesía urbana del tramo de entrada de la AP-9 a Vigo, desde la Avenida de Buenos Aires hasta el centro de la ciudad. Presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. (Número de expediente 161/001195)	11
— Sobre la conexión ferroviaria del litoral de la Vega Baja. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/001609)	16
— Relativa a la reapertura del servicio de trenes en la línea Monfragüe-Astorga, y a la recuperación del servicio ferroviario desde Asturias hasta el sur de la península ibérica dando servicio a Castilla y León, Extremadura y Andalucía, además de contribuir a la reducción de las emisiones de gases con efecto invernadero mitigando el cambio climático. Presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. (Número de expediente 161/002113)	20

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 387

29 de noviembre de 2017

Pág. 2

— Sobre mejoras de capacidad y seguridad de la A-62 a su paso por Simancas (Valladolid). Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/002568)	24
— Relativa al incumplimiento del Gobierno autonómico valenciano en el desarrollo del proyecto de la duplicación de la variante de Torrevieja (Alicante). Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/002578) ..	28
— Sobre el fomento de la finalización de la obra de vivienda inacabada. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/002192)	33
— Sobre el interés de vivienda protegida. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/001774)	38
Votaciones	42

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

ELECCIÓN DE VACANTES. MESA COMISIÓN:

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

El señor **PRESIDENTE:** Señorías, se abre la sesión.

Comenzamos con el orden del día de la sesión de la Comisión de Fomento, cuyo primer punto es la elección del vicepresidente segundo de la Comisión. Como todos sabemos, nuestro anterior vicepresidente, Francisco Bernabé, ha sido nombrado por el Gobierno de España delegado de Gobierno en la Región de Murcia, razón por la que cesó como diputado. Le deseamos los mayores éxitos en su nueva responsabilidad y, por supuesto, le agradecemos los servicios prestados en esta Comisión. Pero tenemos que proveer su sustitución. Como saben ustedes, el señor Bernabé era del Grupo Parlamentario Popular y este mismo grupo nos ha trasladado la propuesta de que su candidato para este puesto es don José María Barrios Tejero. Es reglamentario que se haga una votación, excepto que por parte de los grupos exista asentimiento a que se produzca esta elección.

¿Algún grupo solicita que hagamos una votación con papeleta y urna? **(Pausa).**

Por asentimiento, queda nombrado vicepresidente segundo de la Comisión de Fomento don José María Barrios Tejero, a quien pido que se incorpore a la Mesa. Y le damos la más cordial bienvenida. **(Así lo hace el nuevo miembro de la Mesa.—Aplausos).**

PROPOSICIONES NO DE LEY:

- **SOBRE LA CONEXIÓN ENTRE LA ESTACIÓN DE SANTA JUSTA Y EL AEROPUERTO DE SEVILLA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CIUDADANOS.** (Número de expediente 161/001649).

El señor **PRESIDENTE:** A continuación, vamos a hablar de las proposiciones no de ley del orden del día. Se ha hecho llegar a la Mesa una petición en el sentido de que haya alguna modificación y vamos a ver qué les parece a ustedes, para que se puedan organizar. En primer lugar, se vería la que figura en el orden del día como punto 2.º, después la que aparece como número 3.º, después la que va en número 4.º, después la que va como número 5.º. Se nos ha pedido que la que va como número 6.º sea la última; lo ha pedido el portavoz del Grupo Ciudadanos, el señor Garaulet. Después se vería la número 7. Y lo mismo pasa con la número 8. Luego, la siguiente sería la de Simancas, Valladolid. Después vendría la de la duplicación de la variante de Torrevieja. Después vendría la número 8, la de la vivienda inacabada, y, finalmente, la de la vivienda protegida. Y sobre la marcha, si hay alguna incidencia, la vamos resolviendo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 387

29 de noviembre de 2017

Pág. 3

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Entonces las únicas que cambian son las de vivienda, que pasan al final.

El señor **PRESIDENTE**: Sí, es lo único que se nos ha pedido y vamos a hacerlo así si hay acuerdo. **(Asentimiento)**.

La primera iniciativa es una proposición no de ley sobre la conexión entre la estación de Santa Justa y el aeropuerto de Sevilla. Es del Grupo Parlamentario Ciudadanos y la va a defender la diputada doña Virginia Millán.

La señora **MILLÁN SALMERÓN**: Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, en la actualidad operan veinticinco compañías aéreas en las instalaciones del aeropuerto de Sevilla. En los últimos diez años ha pasado de tener 3,5 millones de pasajeros a 4,6 millones, con un incremento del 30 %, y se prevé que aumente en los próximos años. Este aeropuerto ocupa el segundo puesto en importancia dentro del conjunto de aeropuertos de Andalucía por número de pasajeros que transitan por él, y el sexto en la península. Tiene vuelos regulares nacionales e internacionales, y el tráfico internacional prácticamente iguala al tráfico nacional. De hecho, la actividad internacional batió el récord en registros en 2015, con un aumento del 15 %.

Los cinco primeros aeropuertos peninsulares cuentan con una amplia oferta de transporte público tanto de tipo viario, autobuses, como ferroviario, cercanías o metro, pero el aeropuerto de Sevilla, que ocupa el sexto lugar en la península, solo cuenta con un servicio de transporte público, que consiste en una línea de autobús urbana, la línea EA. El precio del billete de este autobús es de cuatro euros, para un recorrido que tiene una duración de treinta y cinco minutos y da servicio a 70 000 viajeros al mes, es decir, 2400 viajeros al día.

En los últimos años hemos conocido dos proyectos ferroviarios distintos para unir Santa Justa con el aeropuerto, y ambos, por supuesto, han sido rechazados por una u otra causa. El proyecto inicial fue el de la red de Metro de Sevilla, que contemplaba una estación en el aeropuerto de San Pablo, con un recorrido que tomaba como punto de salida la Cartuja e iba a recorrer Sevilla de este a oeste, con paradas tanto en Santa Justa como en el aeropuerto, pero en 2004 la Junta de Andalucía suprimió de este recorrido de la línea 2 de metro la estación del aeropuerto. Posteriormente, en cuanto al segundo intento, en el eje ferroviario transversal de Andalucía, el tramo Sevilla-Antequera fue paralizado en 2011.

Ante esta tesitura, el Grupo Ciudadanos consideramos que la línea de cercanías Santa Justa-aeropuerto es la opción más económica y viable para esta ciudad, teniendo en cuenta además que el impacto directo del turismo en la economía sevillana ha supuesto durante el primer semestre de 2017 un 17 % del producto interior bruto. Es una medida necesaria para las personas que llegan a Sevilla por avión, porque el transporte es la primera imagen que tienen de la ciudad, y ahora mismo es muy poco atractivo, por no decir que es muy triste que solo puedan llegar a Sevilla en autobús o taxi, si hablamos de medios de transporte público.

Los sevillanos llevamos años soportando que los principales proyectos en infraestructuras estén estancados, reduciendo su calidad de vida y, por tanto, también las oportunidades de generar riqueza, como sucede con los túneles de la S-40, la S-35 y las líneas de metro. Y esta iniciativa fue una solución consensuada por todos los grupos municipales de Sevilla al aprobarse, con fecha 25 de noviembre de 2015, una moción que Ciudadanos llevó a Pleno instando al Gobierno a realizar la conexión ferroviaria entre esta estación y el aeropuerto de Sevilla. Además, en Andalucía, nuestra parlamentaria sevillana Marta Escrivá consiguió que el Gobierno andaluz firmase un estudio de viabilidad sobre esta conexión en el acuerdo de presupuestos andaluces de 2017, del que la propia Consejería ha reconocido públicamente que estará listo para primeros de 2018, como muy tarde. Asimismo, para estos presupuestos de 2018 también hemos conseguido dar un nuevo paso en Andalucía, arrancando una partida presupuestaria destinada a esta segunda fase del estudio de viabilidad, que es la redacción del proyecto base. Y como he dicho antes, Ciudadanos colaboró en el Ayuntamiento de Sevilla para lograr una partida en los presupuestos de 2017 para ese estudio de viabilidad. Por eso, pongámonos de acuerdo de una vez para llevar adelante entre las tres administraciones esta infraestructura, que es tan importante, tan urgente y tan necesaria para esta ciudad.

No encuentro mucho sentido a la enmienda presentada por el Grupo Popular, puesto que el estudio de viabilidad ya no necesita acuerdo ni presupuestos, porque, como he dicho, ya está encargado y estará listo para enero de 2018, para primeros de año. Lo que sí se necesita —y se ha actualizado, porque nos hemos autoenmendado, ya que desde que se presentó esta iniciativa hasta ahora han pasado algunos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 387

29 de noviembre de 2017

Pág. 4

meses— es que haya un acuerdo entre las tres administraciones para la redacción de un convenio y que, por supuesto, se destine una partida presupuestaria para esta segunda fase del estudio de viabilidad en la que nos encontramos, que es la de redacción del proyecto base.

Por eso, el Grupo Parlamentario Ciudadanos ha presentado la siguiente proposición no de ley, en la que el Congreso de los Diputados insta al Gobierno a contemplar la conexión ferroviaria entre la estación de Santa Justa y el aeropuerto de Sevilla en el pacto nacional sobre las infraestructuras de transporte, evaluar la rentabilidad socioeconómica y priorizar esta actuación a través de la Oficina Nacional de Evaluación y, finalmente, instar al Ministerio de Fomento a la firma de un convenio de colaboración junto con el resto de administraciones, con la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento de Sevilla, para esta segunda fase del estudio, que es la redacción del proyecto base, incluyendo en su caso una partida en los Presupuestos Generales del Estado para 2018, al tiempo que quede recogido en el convenio de colaboración el compromiso de las tres administraciones para la siguiente fase, hasta la realización de esta infraestructura.

Muchas gracias.

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

Es el turno de defensa de las enmiendas. En primer lugar, por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, tiene la palabra don Sergio Pascual.

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

En primer lugar, quiero manifestar mi preocupación por los heridos del descarrilamiento de esta mañana en el trayecto Málaga-Sevilla y dar a conocer a esta Comisión que pediremos al Gobierno que haga una investigación de los hechos para esclarecer cuáles han sido las razones, sean estas cuales sean.

Dicho esto y sobre la proposición no de ley que plantea el Grupo Ciudadanos, tengo que decir que, básicamente, estamos de acuerdo con la necesidad de estudiar la posibilidad de una conexión ferroviaria de cercanías entre la ciudad de Sevilla y su aeropuerto, pero quisiéramos señalar algunas alertas y prevenciones en torno a lo que se ha planteado por la diputada Millán.

En primer lugar, hay que alertar de que hay una contradicción en el Grupo Ciudadanos en torno a la lógica tecnocrática de la Administración pública. En esta proposición no de ley —que, por cierto, se autoenmienda— plantean nuevos superpoderes para el señor Montoro, que, como saben, está reprobado por el mismo Grupo Ciudadanos y por varios grupos de esta Cámara. Es una reprobación que está vigente y que, por tanto, parece ir en la línea contraria de lo que pretende Ciudadanos, que es que la ONE, una oficina que de una u otra manera depende del señor Montoro, tenga poderes extraordinarios para imponer al resto de las administraciones públicas, incluyendo ministerios de su mismo partido, decisiones con criterios estrictamente económicos, y, desde nuestro punto de vista, dejando de lado los criterios sociales, algo parecido a lo que hemos sabido en esta Cámara que viene sucediendo, por ejemplo, con las obligaciones de servicio público de Renfe. Por un lado, habría sintonía por parte de Renfe y Adif en dar continuidad a las obligaciones vigentes, pero parece que Hacienda está poniendo algunos palos en las ruedas y estaría sugiriendo incluso el cierre de líneas. Es decir, con el punto segundo de esta proposición no de ley de Ciudadanos estaríamos apostando por el cercanías desde Sevilla al aeropuerto al mismo tiempo que damos poderes extraordinarios al señor Montoro para que cierre, por ejemplo, el Sevilla-Mérida. Sería una PNL un poco tramposa. Además —insisto—, se fija en la ONE, una oficina que utiliza los criterios con los que se cerró la línea Baza-Almendricos y Gibrleón-Ayamonte, para decidir qué hacemos con nuestras infraestructuras.

En segundo lugar, también tengo que decir que la PNL —como no podía ser menos en el caso de Ciudadanos— rezuma afán recentralizador. La propia señora Millán nos ha dicho que este tramo es parte del EFTA, del eje ferroviario transversal de Andalucía, entre Huelva y Almería, que permitiría acortar las distancias, por ejemplo, a poco más de una hora entre Sevilla y Málaga y a menos de hora y media entre Sevilla y Granada. Es un eje que se contempla entre las infraestructuras que la Ley de Servicios Ferroviarios de Andalucía asume como propias. De hecho, está en el catálogo de las Infraestructuras Ferroviarias de Andalucía —con mayúsculas sus iniciales—, con lo cual es una competencia que debe abordar la Junta de Andalucía, como así además se llegó a acordar en 2004 con el ministerio, cosa que no quita para que nosotros estemos apoyando a la Junta de Andalucía para que reclame fondos europeos por ser estos tramos parte de la red transversal europea, pero no para que abdique de su competencia a la hora de ejecutar estos tramos. En definitiva, pensamos que no se puede estar pidiendo al ministerio lo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 387

29 de noviembre de 2017

Pág. 5

que habría que pedir a la Junta de Andalucía, aunque sí nos encontrarán apoyando la demanda de financiación.

Es muy importante que podamos estudiar la posibilidad de conectar nuestro aeropuerto con la ciudad de Sevilla, pero hay enormes necesidades en materia ferroviaria en la provincia que no podemos olvidar. Cada día cogen el cercanías 25 000 usuarios, en condiciones de hacinamiento en la línea C-1, la principal de la ciudad de Sevilla. Y en estos momentos lo que tenemos son recortes de servicios, porque el material rodante ha ido a Cataluña, en intercambio con material rodante que teníamos en Andalucía, y esto es algo muy reciente. Estamos hablando de que, de los ayuntamientos de Pilar, Huévar, Carrión, Castilleja del Campo, Villamanrique y Aznalcázar, más de 28 000 ciudadanos de esta zona están pidiendo que haya un servicio de cercanías a sus municipios, para lo cual basta con poner los apeaderos, o sea, no hace falta mucho más. Y lo mismo pasa en los municipios de Osuna, Marchena y Pedrera, que tienen línea ferroviaria pero de media distancia, con lo cual los coches son mayores y las frecuencias menores. Bastaría incluirlo en la OSP como cercanías.

Es decir, tenemos muchas prioridades en materia de cercanías para atender a mucha población y, entendiendo que los señores de Ciudadanos cogen mucho más el avión que el cercanías, no dejo de resaltar aquí que los trabajadores y las trabajadoras de la provincia de Sevilla cogen más el cercanías que el avión, de modo que les pediría que aceptaran nuestra enmienda. Pero, en cualquier caso —insisto—, votaremos a favor, porque nos parece de recibo que podamos estudiar esta conexión ferroviaria.

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra la diputada doña Amalia Rodríguez.

La señora **RODRÍGUEZ HERNÁNDEZ** (doña Juana Amalia): Gracias, señor presidente.

Es cierto que el aeropuerto de Sevilla necesita estar mejor conectado a la estación de Santa Justa. Es histórica ya la reivindicación de la ciudad de Sevilla para que se una la estación central de Santa Justa con el aeropuerto de la ciudad, porque el aeropuerto de Sevilla tiene un crecimiento exponencial en el número de pasajeros que recibe. Solamente en este año ha aumentado el número de pasajeros en un 6%. Pero los pasajeros que van a Sevilla tienen solo dos opciones para llegar desde el aeropuerto a la estación de tren y a la inversa, en taxi o en autobús, formas que, aunque son servicios públicos, no son suficientes.

Como ya ha dicho la señora Millán, en los últimos años hemos conocido dos proyectos ferroviarios distintos para unir Santa Justa con el aeropuerto de San Pablo. En ambas ocasiones, la Junta de Andalucía y el ayuntamiento de la ciudad se toparon con la falta de interés del Gobierno central para colaborar en dichos proyectos. Bien es cierto que a la falta de interés del Gobierno del Partido Popular hay que sumar los efectos de la crisis económica, pero la crisis ya ha pasado o eso es lo que permanentemente nos dice el Gobierno, haciendo bandera de ello.

Por eso, desde el Grupo Socialista le exigimos que cambie sus políticas de inversión en la ciudad de Sevilla y su provincia, porque, señorías, la provincia de Sevilla viene sufriendo una discriminación territorial continuada desde el Gobierno central durante los últimos cinco años. Desde el año 2012 Sevilla ha estado siempre por debajo de la media de inversión por habitante en los Presupuestos Generales del Estado. El peor año para la provincia fue 2012, porque, fíjense, cuando por cada sevillano el Estado invirtió 140,2 euros, la media española de inversión por habitante estuvo en 323,1 euros, es decir, cada sevillano recibió menos de la mitad que el resto de los españoles. Este déficit de inversiones sostenido en el tiempo hace que desde 2012 hasta hoy en día se haya acumulado con Sevilla una deuda histórica de más de 1 000 millones de euros, lo que, según estimaciones de expertos, ha tenido una repercusión directa en la pérdida de empleo, considerándose que son unos 35 000 los perdidos por falta de inversión en la provincia.

También es cierto —y lo ha señalado la señora Millán— que son varios los proyectos esenciales que el Gobierno adeuda a Sevilla, que no se han empezado, están parados o no van con la premura que debiera. Podemos citar la S-40, con un 78% del proyecto por realizar, el tercer carril de la A-4, el desdoblamiento de la N-4 o la red de Metro de Sevilla. Y junto a estas inversiones que consideramos de urgente necesidad tenemos la que hoy nos ocupa, la línea de cercanías Santa Justa-aeropuerto como la opción más deseable, que conectaría en algo más de diez minutos ambos puntos. El Pleno del Ayuntamiento de Sevilla —como ya se ha comentado— aprobó en noviembre de 2015 una moción con las mismas características y respecto de la que solamente se opuso el grupo Participa Sevilla, homólogo de Podemos en el Congreso. En los presupuestos de la Junta para 2017 se incluyó una partida e igualmente

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 387

29 de noviembre de 2017

Pág. 6

en los presupuestos del Ayuntamiento de Sevilla para la elaboración de un estudio para conectar dos equipamientos muy potentes y con dimensión metropolitana, como son el aeropuerto y la estación de Santa Justa. Sin embargo, contrariamente a lo que opina el señor Pascual según lo que ha manifestado en su exposición, nosotros consideramos que estamos hablando de conectar un aeropuerto —competencia de AENA, dependiente del Ministerio de Fomento— y la estación de Santa Justa —competencia de Renfe, también del Ministerio de Fomento— y cruzar la N-4 —competencia también del Ministerio de Fomento—.

Por eso, desde el Grupo Socialista requerimos al Gobierno para que deje de dar la espalda a Sevilla y colabore económica y financieramente con la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento de Sevilla en este proyecto, que es absolutamente necesario para la movilidad y el desplazamiento hacia el aeropuerto de Sevilla, así como para que promueva y, en su caso, apruebe la solicitud de subvenciones europeas que contribuyan a la financiación del proyecto. De manera concreta, proponemos participar en las convocatorias del Mecanismo Conectar Europa, vigente hasta el año 2020.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

Por el Grupo Popular, tiene la palabra el diputado don Ricardo Tarno para defender la enmienda.

El señor **TARNO BLANCO**: Gracias, señor presidente.

En primer lugar, quiero sumarme al apoyo y al cariño por las víctimas del accidente ferroviario de esta mañana en mi provincia, en Sevilla, en el término de Arahal. No quepa la menor duda a ningún miembro de esta Comisión y del Congreso de los Diputados de que el Ministerio de Fomento va a trabajar para esclarecer cualquier situación que se haya producido, esclarecer las causas y buscar las soluciones al incidente que ha sucedido esta mañana, que, como ustedes saben, ha venido precedido de unas importantes lluvias de carácter tormentoso que anegaron toda la zona de Arahal y la campiña sevillana. Así que nuestro apoyo a las víctimas, deseamos su recuperación a las dos personas que ahora mismo están hospitalizadas y garantizamos que el ministerio va a responder a todas aquellas dudas que plantee este incidente.

Y sobre esta enmienda del Partido Popular, estamos dispuestos a elaborar un estudio para evaluar la viabilidad de la conexión ferroviaria entre el aeropuerto de Sevilla y la estación de Santa Justa, para lo que dotaremos los presupuestos del año 2018 de las cantidades que sean necesarias.

Y aquí voy a ver las contradicciones del resto de los grupos, especialmente de Ciudadanos, un grupo enormemente riguroso con respecto a las infraestructuras. Así, en el primer punto de su iniciativa propone contemplar la conexión ferroviaria entre la estación de Santa Justa y el aeropuerto de Sevilla en el pacto nacional sobre las infraestructuras de transporte. Sin embargo, me imagino que antes habrá que hacer el estudio, analizar si es viable o no y luego incluirlo. ¿O ustedes ya son como los viejos partidos, que van prometiendo estaciones y trenes de un lado para otro, que es lo que decían que no iban a hacer? No hay ningún estudio de viabilidad.

En segundo lugar, hablan ustedes de la labor de la Oficina Nacional de Evaluación. ¿Saben ustedes que esa oficina lo que tiene que analizar es la sostenibilidad financiera de los contratos de concesiones de obras y contratos de concesión de servicios públicos? ¿Piensan licitar el tren como una concesión de obra o una concesión de servicios? ¿Piensan ustedes que ese es el modelo que tienen pactado con la Junta, que ha sido un modelo concesional? Entonces, es necesaria la ONE. Si no hay un modelo concesional, no es necesaria. Por tanto, ese punto es absolutamente innecesario, a no ser que esconda la verdad, que ustedes quieren un modelo concesional, que quieren adjudicar esa línea como una concesión administrativa.

En tercer lugar, nos piden dinero para un convenio para el estudio de la conexión. Pero la señora Millán acaba de decir que la Junta ya lo está haciendo. Entonces, si ya se está haciendo el estudio, no hará falta su financiación. Cuando la Junta haga el estudio, que, por cierto, lleva un importante retraso, veamos el coste del proyecto, y las administraciones tendrán que decidir cómo colaboran con dicho proyecto. Por cierto, todo esto está aquí porque la Junta no hizo sus deberes, porque tiene toda la razón el señor diputado de Podemos.

La Junta quedó encargada de construir y financiar el tramo entre Sevilla y Antequera, de 129 kilómetros, con 1100 millones de euros. El primer tramo que salió adjudicado era Santa Justa-aeropuerto-túnel de los Alcores por 353 millones de euros. Están hechos los proyectos y se adjudicó, pero la Junta suspendió el contrato. Por tanto, si la Junta hubiera terminado el tramo en 2014 y no lo hubiera suspendido, no estaríamos hablando de este proyecto. Ahora me dice la diputada del PSOE que como une un edificio

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 387

29 de noviembre de 2017

Pág. 7

propiedad de Fomento y otro edificio propiedad de Fomento, tiene que pagarlo Fomento. Pues no, en Madrid el metro une edificios como las estaciones y el aeropuerto y lo ha pagado la comunidad autónoma, con la correspondiente colaboración del Estado, a la que no renunciamos, ni en esto ni en nada.

Ojalá presentaran un proyecto real de metro para las líneas 2 y 3 de Sevilla que podamos cofinanciar, pero preséntenlo. El ministerio no puede cofinanciar por portadas de periódico o por que una consejera o la presidenta de la Junta hagan unas declaraciones diciendo que van a construir la línea 2 de metro. El Gobierno no tiene por qué cofinanciar eso. Presenten los proyectos, su costo y busquen el convenio de colaboración con el ministerio, que está totalmente receptivo.

No nos fiamos de ese proyecto de la Junta, porque no lo van a hacer señora Salmerón. Va a terminar el año 2017 y no está todavía hecho el estudio de viabilidad de Santa Justa. ¿Usted sabe a quién se lo han adjudicado? ¿Usted sabe algo del proyecto? No. En septiembre el señor López, consejero de Obras Públicas, dijo que iba a intentar terminarlo antes de que finalizara este año. Falta para que termine el año un mes, pero todavía no conocemos nada del proyecto. Como no nos fiamos y queremos hacer esa línea, el ministerio está dispuesto a asumir el coste de ese estudio y a partir de ahí ponernos entre todos a construir la línea, una vez que esté terminado el estudio y nos pongamos de acuerdo en la cofinanciación entre las tres administraciones.

He escuchado decir a muchos de ustedes que están en contra de los trenes de alta velocidad y en cambio pedir en cada ciudad el tren de alta velocidad. He escuchado a muchos de ustedes poner en duda el excelente sistema de infraestructuras públicas que tiene nuestro país, y en el que tenemos que seguir construyendo. Yo le quiero decir que tiene la máxima colaboración del Ministerio de Fomento para la realización del estudio entre la estación de Santa Justa y el aeropuerto de Sevilla y su posterior construcción, pero no para un brindis al sol, que es lo que viene haciendo hasta ahora el órgano competente, la Junta de Andalucía.

Muchas gracias.

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

Señora Millán, para posicionarse sobre las enmiendas, si las acepta o no.

La señora **MILLÁN SALMERÓN**: Estamos intentando llegar a un acuerdo.

El señor **PRESIDENTE**: Muy bien, después nos lo dice.

— SOBRE LA UTILIZACIÓN DE *BIG DATA* PARA LA MEJORA DE LA MOVILIDAD Y EL DISEÑO DE INFRAESTRUCTURAS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000689).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al 3.º punto del orden del día: proposición no de ley sobre la utilización de *big data* para la mejora de la movilidad y el diseño de infraestructuras, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista.

Para su defensa, tiene la palabra don César Ramos.

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

Siempre que traemos este tipo de iniciativas al Congreso de los Diputados, tengo la percepción de que me va a ser muy complicado explicarlas o que va a ser muy difícil que la gente las entienda. Cuando hablamos de temas excesivamente técnicos necesitamos hacer mucha pedagogía para que les llegue no solo a los diputados sino también a los ciudadanos la importancia que tiene que se pueda aprobar esta proposición no de ley. Voy a intentar hacerlo en mi intervención; no prometo que lo consiga, pero por lo menos lo intentaré.

La sociedad ha cambiado radicalmente y uno de los elementos que forma parte de ese cambio radical es el valor de los datos. Los datos que producimos todos y que están en todos los elementos que vemos y vivimos cada día hacen que eso se convierta en un valor para generar empleo, para generar riqueza y para ser mucho más competitivos. Quien ha entendido muy bien esa nueva lógica son las empresas, que a día de hoy están sacando mucho rendimiento al valor de esos datos. La sociedad y los Gobiernos no tienen que ser ajenos a ellos, creemos que tienen que buscar la forma para que todos esos datos que se están generando cada día se puedan poner al servicio de los ciudadanos y puedan servir para mejorar muchos de los elementos y de las infraestructuras que tenemos, sobre todo, en el tema del transporte, para mejorar también los servicios, y además hacerlo teniendo en cuenta las necesidades de los usuarios.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 387

29 de noviembre de 2017

Pág. 8

¿Qué es lo que proponemos? Lo que proponemos es relativamente sencillo. Todos los móviles que tenemos todos los españoles —creo que no hay español que no tenga un móvil— permiten que estemos localizados y se pueda saber por qué sitios nos movemos y a qué velocidad e incluso podemos saber cada día cuántos españoles recorren la carretera, por ejemplo, que va de Cáceres a Madrid, o cuántos ciudadanos se mueven dentro de Madrid. ¿Eso qué permite? En primer lugar, permite a las empresas poder hacer publicidad segmentada con el tipo de ciudadano al que quieren dirigirse, en el sitio concreto que se va a mover ese perfil de ciudadano.

¿Qué es lo que nosotros proponemos? Nosotros proponemos que el Gobierno busque la fórmula para que pueda disponer de esos datos. ¿Para qué? Si el Gobierno dispone de esos datos, si el Gobierno tiene la capacidad de saber cómo puede ser la movilidad mañana, teniendo en cuenta los patrones de comportamiento de los ciudadanos hace un año, teniendo en cuenta la temperatura, la climatología y otra serie de elementos, en este país se podrá, en primer lugar, diseñar las infraestructuras teniendo en cuenta estos elementos —las infraestructuras serán las que necesitan los españoles—, así como los servicios de transporte porque se podrán planificar teniendo en cuenta la necesidad de los ciudadanos. ¿Alguien se puede imaginar que un día que haya un concierto en Madrid en una zona determinada, a través de esta serie de aplicaciones, cualquier servicio de taxi, de metro o cercanías pudiera planificarse teniendo eso en cuenta? Seguramente los ciudadanos estarían muy agradecidos por que hiciéramos eso, ya que el día que alguno saliera de un concierto no se encontraría con que no puede utilizar el transporte público porque está saturado y no se ha previsto el que pudiera haber esa cantidad de gente en ese trayecto. Por eso digo que nos parece muy importante, creemos que es factible hacerlo y es posible. Pensamos que España está perdiendo el tren de la modernidad y de la innovación en todo lo que tiene que ver en la utilización de los datos. Es curioso que el Ministerio de Fomento sea el único ministerio del Gobierno de España que actualmente no tenga ni un solo dato publicado en el portal de *open data* que tiene el propio Gobierno. Por eso, hay que ponerse a trabajar con ello.

El ministro de Fomento hace muy poco anunció en esta Comisión una iniciativa que, según el ministro, subía al ministerio y al Gobierno a la modernidad. Me refiero al Plan de innovación en el transporte, en todo lo que tiene que ver con las infraestructuras. A nosotros nos parece que se queda muy cojo, porque nos da la sensación que en ese plan lo único que se ha hecho es coger cualquier elemento que pudiera sonar a innovador y meterlo dentro del plan. Nosotros decimos cuál es la utilidad de esta iniciativa que presentamos, porque creemos que puede ser muy buena. Además, pensamos que España puede ser pionera en ello, porque a día de hoy lo están haciendo las empresas privadas de movilidad ya que están utilizando los datos de los ciudadanos para garantizar ser más competitivos y para tener más clientes. Por eso, el Gobierno tiene que buscar la forma, porque es posible y factible. Dudo que aunque aprobemos la iniciativa el Gobierno lo ponga en marcha. Digo esto por una sencilla razón, porque todavía recuerdo que hace ya casi un año se aprobó en esta Comisión una iniciativa que obligaba a la transparencia del Ministerio de Fomento en todas sus actuaciones a través de un portal web, pero todavía no sabemos nada de ello.

Pedimos que la iniciativa se apruebe. Pero eso no es suficiente, queremos que si se aprueba la iniciativa el Gobierno la cumpla y lo haga en un plazo razonable. Al final los diputados podemos tener la percepción de que los debates que hacemos aquí en la Comisión o en el Pleno para lo único que nos sirven es para subirlos a nuestros perfiles de las redes sociales para que lo vean nuestros votantes y amigos, pero que no sirven para nada, ni tampoco para cambiar la vida de los ciudadanos aunque sea aprobada la iniciativa. Por eso digo que es importante que se apruebe, pero sobre todo es importante que el Gobierno lo entienda, lo comprenda y lo aplique.

Muchas gracias.

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

Para defender la enmienda del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el diputado don Teodoro García.

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

En primer lugar, me gustaría decirle al portavoz del Grupo Socialista que me parece bien la iniciativa, no tanto por el fondo, que también, sino porque me parece bien que se traten estos temas, que se hable de *big data*, que se hable de las tecnologías habilitadoras, que se hable del futuro y que se hable del cambio profundo que está surgiendo en esta cuarta revolución industrial que no solo está aplicándose en la industria, sino que también está llegando a la sanidad, al transporte y a la educación. Como bien dice

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 387

29 de noviembre de 2017

Pág. 9

un amigo mío, no estamos en una época de cambio, sino que estamos en un cambio de época. Por tanto, yo celebro que el Partido Socialista traiga este tipo de iniciativas y ahí nos tendrá, sin que sirva de precedente. No hay español —como decía el portavoz socialista— que no tenga móvil y de hecho hay más móviles que españoles. Hace tiempo que rompimos esa barrera, en cuanto al número de dispositivos móviles y nosotros, debido a la conveniencia del tema a tratar, hemos presentado una enmienda con dos puntos que creemos importante.

En primer lugar, hay que dar seguridad al ciudadano porque estamos hablando de datos. Hace poco me decía un emprendedor que trabaja en la gestión del *big data*, con datos no estructurados, que cuando algún servicio es gratis es que el producto es uno mismo. Es decir, cuando al ciudadano le dan algo gratis, es que el propio producto son los hábitos del ciudadano. En estos temas hay datos muy personales, tal como ha comentado el portavoz socialista. Estamos hablando de la localización de personas, tiempos concretos, localizaciones concretas. Hay que andar con mucho cuidado a la hora de tratar esos datos porque estamos entrando en la intimidad de las personas.

Por tanto, en la enmienda que hemos presentado proponemos instar al Gobierno a que desarrolle acciones de compra pública innovadora, porque es un esquema muy interesante. Estamos abierto a trabajar el texto y a trabajar esta enmienda con las distintas compañías de móviles que operan en España para que el Estado pueda acceder a estos datos agregados y muy importantes que poseen de forma anónima, respetando siempre, como hemos dicho, la normativa vigente en materia de protección de datos para utilizarlos y contribuir a un diseño óptimo de los servicios de infraestructuras de transporte, hacerlos más eficientes y acordes con las necesidades de los ciudadanos. Además, esto va en línea con los estudios realizados por la Comisión que ha estimado que la economía del dato, es decir, la economía del *big data*, va a aumentar a 739 000 millones de euros en 2020, lo que va a suponer duplicar el volumen que actualmente representa, llegando hasta el 4% del producto interior bruto del total de la Unión Europea. Hay muchos colegas míos e incluso algún alumno universitario que al terminar su carrera se han ido a trabajar para grandes empresas en la gestión de datos no estructurados. Esto va a suponer un aumento desde seis millones en 2016 hasta más de diez millones en 2020, según las estimaciones del escenario de crecimiento. Por tanto, creemos que es acertado tratar este tema y todo lo que tenga que ver con esas nuevas tecnologías habilitadoras.

Hace poco se analizaba en diversos estudios el impacto que iba a tener la introducción de este tipo de tecnología. En treinta años más la humanidad va a sufrir los cambios más importantes. Esto se me va quedando cada vez más anticuado, pero hay un libro titulado *Los próximos treinta años* de Álvaro González Alorda, que les recomiendo que lean. Este libro habla del cambio importantísimo que están viviendo las personas en este tiempo, que pasaron de utilizar la máquina de escribir, a tener un iPhone entre sus manos. El cambio que eso ha supuesto ha sido posible gracias a las pequeñas y medianas empresas altamente especializadas que han sabido hacer muy pocas cosas, pero hacerlas muy bien. Todos esos avances tecnológicos han sido a base de pequeñas aportaciones de personas concretas a lo largo de estos treinta años, y los que quedan.

Por tanto, nosotros hemos presentado esta enmienda con un primer punto para garantizar que el esquema bajo el que se ceden los datos es el adecuado y con un segundo punto para impulsar el desarrollo de esta innovación en las pequeñas y medianas empresas, que saben hacer algo muy concreto y que son las mejores haciéndolo. Ahora mismo estas pequeñas y medianas empresas están digitalizando grandes empresas del automóvil, de la energía o de las telecomunicaciones, como empresas tractoras, y están creciendo en nuestro país. De esta forma nuestros titulados podrán quedarse aquí, si involucramos a esas mismas pymes también en el desarrollo de la economía del dato y de la gestión del *big data*. Esas son nuestras dos propuestas.

Me gustaría decirle al portavoz socialista que el trabajo de los diputados no debe acabar con la aprobación de una propuesta, no debe acabar con el debate de esta Comisión, sino que el trabajo de los diputados también está ahí fuera. También hay que hablar con el Gobierno y con la sociedad, hay que estar en los foros adecuados para que todas estas ideas, que entre todos conseguimos aprobar y llevar adelante, no se queden solo en nuestros perfiles de Facebook o Twitter o cualquier otra red social, para no se queden solo en el *Diario de Sesiones*, sino que también se lleven a cabo. Ahí nosotros tenemos una responsabilidad, no podemos dejar solo al Gobierno en esta materia, debemos apoyarle más allá de la aprobación de esta iniciativa.

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 387

29 de noviembre de 2017

Pág. 10

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor García Egea.
Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, señor Salvador.

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

En primer lugar, mi grupo ve con buenos ojos todo lo que sea una iniciativa que tenga que ver con la utilización y el aprovechamiento de la tecnología. Desde el momento en que se hizo la Ley de Ciencia, Tecnología e Innovación se abrió un espacio nuevo. Se trató de que en España se hicieran las inversiones necesarias en el ámbito público, así como se incentivó al ámbito privado para situarnos a la cabeza de los países que optaran a tener mayores oportunidades de futuro. Sin embargo, hemos visto que lo que ha sucedido desde el año 2011 en adelante ha sido un descenso de un 25% aproximadamente de la I+D+i en nuestro país. Hay gente que dice que han sido más de dos mil millones, pero yo creo que incluso esa cantidad ha sido mayor. Nuestro aprovechamiento de la tecnología hace que en la producción de empleo esté en el 2%, muy por debajo de los países que hay en la OCDE y, por tanto, no estamos aprovechando bien esa oportunidad como país. Hablábamos hace ya mucho tiempo de la economía del ladrillo, que derivó en la crisis y todo lo que hemos conocido después, y de que habría que invertir mucho en este tema. Decíamos que esta era una oportunidad para el talento que tendríamos que gestionar y a partir de ahí producir y transferir conocimiento, pero creemos que el Gobierno no está mucho en ello.

Por tanto, quiero hacer un alegato desde mi grupo, en primer lugar, por la Agenda digital, por la importancia de producir tecnología, por la demanda de profesionales tecnológicos que habrá en la Unión Europea en los próximos años. Si nosotros no estamos a la altura, no vamos a poder hacer una aportación que dé salida a nuestras necesidades de empleo, teniendo en cuenta que son empleos de alta capacitación y de alta calidad.

Con relación a la propuesta que ha presentado el Grupo Socialista —a César le conozco hace mucho tiempo y veo su mano en este tema—, no puedo dejar de estar de acuerdo, porque me parece una muy buena idea para aprovechar algo que ya está ahí. Es verdad —lo digo, aprovechando que el Pisuega pasa por Valladolid— que también me parece bien la enmienda que ha presentado el Partido Popular: que esa cesión de los datos esté bien contemplada y tenga todas las garantías para que no haya un uso fraudulento de esa información que es tan sensible. El avance de lo que se plantea es evidente y ha puesto un ejemplo claro que puede servir precisamente para detectar los patrones de movilidad, que sirven también para poder adoptar medidas. Por tanto, mi grupo va a apoyar la iniciativa. Para finalizar, quiero hacer un alegato a que debemos de aumentar nuestra inversión en I+D+i de verdad, debemos favorecer el talento, la generación de conocimiento, la transferencia a la sociedad. Debemos hacerlo también desde el sector público y no solamente esperar a que sea el privado el que tire del carro, porque si no hay una palanca que lo incentive, difícilmente eso va a ser así.

Muchas gracias.

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

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

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

Es una evidencia constatada que hemos pasado de la sociedad de las tecnologías, de la comunicación y de la información a una sociedad de gestión del conocimiento. Ser pionero y estar preparado en el manejo y adaptación a estas nuevas realidades es una oportunidad para las personas que trabajamos en la construcción de un mundo mejor. Los desafíos de la gestión del conocimiento para políticas públicas a través del *big data* son apasionantes, pero no nos podemos deslumbrar por sus virtudes sin ser conscientes de la necesidad de un principio de precaución, que se basa en cuestiones éticas y legales respecto a la protección de la información privada, la intromisión de la vida privada y la enorme responsabilidad legal, política, económica y social que esto conlleva. Imagínense las consecuencias de esta información si cae en manos de la ciberdelincuencia o del ciberterrorismo. No podemos olvidar resoluciones como la del 6 de octubre de 2015, donde el Tribunal de Justicia de la Unión Europea declaró inválida la decisión de la Comisión Europea, que a su vez declaró que Estados Unidos garantiza un nivel de protección adecuado de los datos personales transferidos; o las sentencias del Tribunal de Justicia del 8 de abril de 2014, cuyo fallo concluyó que la Directiva 24/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la conservación de datos generados o tratados en relación con la prestación de servicios de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 387

29 de noviembre de 2017

Pág. 11

comunicación electrónica de acceso público o de redes públicas de comunicaciones, por la que se modificaba también la Directiva 58/2002, es inválida.

Por otro lado, basar la toma de decisiones políticas en la recogida de la información del *big data* tiene importantes problemas de sesgo con diferentes estratos sociales, ya que quedarían excluidos e invisibilizados al no aportar datos por el no uso de las tecnologías, como por ejemplo las personas mayores, la infancia y todas aquellas personas que por problemas económicos no pueden acceder a las mismas. Si antes los datos eran poco objetivos en los anteriores estudios de infraestructuras o en los servicios de transporte, el *big data* no nos evita que el analista, bajo la sombra del científico de los datos, no tenga sus juicios de valor y su posible miopía respecto a las muestras, por no hablar de las conclusiones interesadas como ocurre con los economistas. El problema que tenemos en nuestro país es que la planificación de los servicios de transporte ha sido dirigida por la política de infraestructura, donde el cemento, el ladrillo y los megaproyectos son motores de nuestra economía pero que han quedado obsoletos. La utilización de un elemento como el *big data* puede ser estratégico, pero no garantiza por sí solo un cambio de modelo productivo que paralice la profunda dependencia del cemento y hormigón en nuestra economía y sus consecuencias ambientales, laborales, económicas y sociales que todos conocemos. Hay una necesidad de garantizar que la planificación del transporte sea dirigida por una política consensuada, democrática, participativa y social y mediante la utilización de todas aquellas herramientas tecnológicas disponibles. Por ello, consideramos esta iniciativa como significativa, pero insuficiente, por lo que nuestro grupo se va a abstener.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Valido.
Don César, con relación a la enmienda del Grupo Popular.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Vamos a hacer una transaccional, que pasará a la Mesa.

— RELATIVA A LA CONVERSIÓN EN TRAVESÍA URBANA DEL TRAMO DE ENTRADA DE LA AP-9 A VIGO, DESDE LA AVENIDA DE BUENOS AIRES HASTA EL CENTRO DE LA CIUDAD. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA. (Número de expediente 161/001195).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a debatir el punto 4.º del orden del día: proposición no de ley relativa a la conversión en travesía urbana del tramo de entrada de la AP-9 a Vigo, desde la avenida de Buenos Aires hasta el centro de la ciudad, presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea.

Para su defensa, tiene la palabra doña Alexandra Fernández.

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

Me gustaría empezar contextualizando cómo se llega a la situación en la que estamos con la entrada de la AP-9 en Vigo. Cuando se diseñó partía de un modelo teórico muy tecnicista a la hora de percibir el tráfico, ya que priorizaba una política de transporte solo pensando a nivel de las grandes infraestructuras, pero no tenía en cuenta factores específicos como los barrios, la población y sus movimientos pendulares. Con toda probabilidad si se hubieran tenido en cuenta, habrían determinado otra jerarquización del tráfico que mejorase la interrelación entre estos barrios.

Además, es un modelo teórico que se centra en las grandes infraestructuras y sirve de utilidad en grandes ciudades, pero que es ineficaz en ciudades de tamaño medio como Vigo porque no gestiona una escala tan grande. Esta estrategia respondía a la necesidad de una conexión a nivel estatal de todos los grandes núcleos urbanos, pero no tenía en cuenta la realidad del caso vigués: que no tiene un único centro, sino que la realidad de Vigo es pluricéntrica. Es decir, hay células poblacionales como Teis o Chapelá que siguen teniendo funcionamientos autónomos y que requerirían una mejor conectividad entre estos núcleos. Este asunto no solo requiere de esa lógica estatal de las grandes ciudades, ya que no encaja con esa realidad de ordenación del territorio gallego, sino que requiere de una conexión de las grandes ciudades pero analizando la complejidad nuestra propia. Por tanto, uno de los objetivos de esta conversión en travesía urbana es permitir la conectividad entre barrios y parroquias y dar solución a un problema estructural que viene de lejos.

Además de los problemas estructurales, también hay problemas puntuales. La entrada o salida, según como se mire, de la AP-9 en Vigo acaba directamente en el centro de la ciudad, sin ninguna planificación de la jerarquización del sistema viario. Creo que visualmente se va a entender mucho mejor y por eso he

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 387

29 de noviembre de 2017

Pág. 12

traído estas fotografías. **(Muestra unas fotografías)**. Todos recordamos el *scalextric* en Vigo, que fue un completo desastre donde planteaban la entrada de la autopista directamente en la Gran Vía. Realmente esto no se llegó a solucionar. Además, como podéis ver, la forma en la que entraba en la ciudad era entre medianeras, sin una jerarquización del sistema viario. Tampoco este problema se llegó a solventar, lo único que se hizo fue bajar la cota, pero se reutilizó ese mismo trazado y, por tanto, se mantiene el mismo problema urbanístico. Por tanto, hace falta abordar este problema urbano porque además se fue agravando con el tiempo, ya que la ciudad fue creciendo en paralelo a la AP-9. Esto ha hecho que la autopista atravesase hoy gran parte de la ciudad, generando graves problemas de contaminación acústica, que por cierto los vecinos están hartos de denunciar, ya que ni siquiera se les ha puesto unos míseros paneles acústicos. Asimismo, a nivel urbanístico se generó una brecha urbana que se evidencia en la escasez de viales transversales que comuniquen un lado con el otro. Con el agravante, además, de que es una zona con muchísima pendiente y la cota que se le ha puesto a la autopista genera que desde la parte de abajo haya muros que lleguen a los seis y siete metros de altura, que por cierto con las obras que están haciendo a la altura de Chapela lo están agravando. Esto es el histórico de cómo se construye esta AP-9.

En el año 2000, en el momento en que la AP-9 no llega a Vigo como extremo final, sino que existe una continuidad hacia Portugal y se convierte en una circunvalación de la ciudad, tenemos por fin una oportunidad de repensar esa entrada en Vigo, que queda como un apéndice suelto de esa circunvalación, de readaptar esa entrada a una nueva funcionalidad en el sistema viario. Por eso traemos esta proposición no de ley, porque es una oportunidad para actualizar este tramo en travesía urbana. Vemos muy positivamente que haya consenso de todos los partidos, pero creemos que es importante también perfilar un poco cómo vemos el diseño de este proyecto, porque creemos que la conversión en travesía urbana no se debe quedar solo en el cambio del título de la vía, la reducción de la velocidad y un par de rotondas, sino que debe ser una oportunidad para solucionar problemas urbanísticos enquistados de fondo.

Por eso quiero plantear algunas ideas. En primer lugar, a nivel estructural es necesario mejorar los accesos de la AP-9 desde Rande hasta Vigo, de forma que el vial funcione como vertebrador de los diversos núcleos, aliviándolos de tráfico especialmente en los centros de Teis y de Chapela. En segundo lugar, a escala más urbanística, es necesario realizar un proyecto de reconversión de la travesía urbana desde Torres de Padín hasta Vigo, que tenga como objetivos la mejora de la permeabilidad entre ambos márgenes del vial, la reducción de la contaminación acústica y la mejora de la calidad del espacio público. Y en tercer lugar, más puntualmente en esa tan mal resuelta conexión entre la ciudad y la autopista, es necesario abordarlo como un proyecto integral para todo el entorno que tenga como objetivo generar un continuo urbano entre la estación de autobuses que se va a hacer. Esta es una oportunidad también para regenerar el entorno que permita ese continuo entre las estaciones y la calle de García Barbón y Canadelo para mejorar el espacio público, dotándolo de entidad a través del soterramiento tanto del acceso como de la salida de la AP-9. Yo creo que este es uno de los puntos más importantes y que tiene más potencia. Es importante que dejemos de ver toda esta zona como un conjunto de espacios residuales, que van quedando después de diferentes actuaciones, y que pongamos todo el espacio a dialogar entre sí, de forma que se resuelvan conflictos como el que está generando la estación de tren, que no dialoga con el espacio público que tiene en el entorno, porque está ocupando la parcela de una forma nefasta. Estas son nuestras propuestas, espero que las valoren.

Finalmente, quiero dejar un último mensaje: siguen vetando nuestra propuesta de transferencia a la AP-9. Queremos recuperarla para lo público y gestionar las infraestructuras, de forma que sean coherentes con nuestra realidad territorial. Les pedimos, otra vez, que levanten el veto a esta iniciativa porque además su decisión de vetar esta transferencia afecta especialmente a Vigo. Vigo es la única ciudad por la que pasa la AP-9, en la que la circunvalación sigue teniendo peajes. Con el veto a la AP-9 también se veta la función de conectividad con el área metropolitana de esta autovía. Hay dos casos muy sangrantes. El primero tiene que ver con Redondela, donde hay un precio muy abusivo. Además, es bastante lamentable que la gente que va de Redondela a Rande no pueda tener una conexión, pero lo peor es que les hacemos ir de Redondela a Vigo y pagar el peaje para ir a Rande. Esto es un abuso evidente. El otro caso sangrante es respecto a O Porriño, que hace parte del área metropolitana de Vigo, para la cual la A-55 no es una alternativa porque no es una alternativa obligarnos a tener accidentes. Se aprobó la semana pasada nuestra iniciativa de liberar el peaje en ese tramo, espero que se tenga en cuenta.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 387

29 de noviembre de 2017

Pág. 13

Por último, quiero dejar otro mensaje. Aunque tenemos unos peajes completamente abusivos, acabamos de enterarnos esta semana de que el Ministerio de Fomento va a permitir que Audasa suba un 3 % los peajes, cuando es una autopista que está más que amortizada, donde la empresa de cada tres euros que recauda, uno lo convierte en beneficio. Por favor, dejen de darles beneficios a esta empresa.

Planteamos estas alternativas como propuestas constructivas para que se tengan en cuenta. Esperamos que se aproveche la oportunidad para abordar cambios estructurales. Esta es una oportunidad para planificar mejor y, sobre todo, para utilizar los recursos públicos de forma más eficiente.

Gracias.

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

Para defender la enmienda, por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra la diputada doña María Dolores Galovart.

La señora **GALOVART CARRERA**: Muchas gracias, señor presidente.

La AP-9 debe estar al servicio de los gallegos y gallegas y no únicamente al servicio de la empresa concesionaria. La subida constante de los peajes, la no bonificación y la falta de descuentos han hecho que la AP-9 sea una de las autopistas más caras de España. Es por ello que numerosos usuarios no pueden transitar por ella, dado que les es imposible hacer frente al pago del peaje. Esta situación, a la que ha de añadirse la parálisis en la construcción de la alternativa libre de peaje entre Vigo y Pontevedra, pone de manifiesto la imperiosa necesidad de dotar al municipio de Vigo y al resto de los municipios, especialmente los situados al norte de la ciudad, de mejoras en su accesibilidad y movilidad. Los socialistas, tanto en el Ayuntamiento de Vigo como en el Parlamento de Galicia y en el Congreso de los Diputados, es decir, desde los diferentes ámbitos competenciales, hemos venido denunciando este lamentable estado de cosas ofreciendo alternativas y exigiendo soluciones a la Xunta de Galicia, al Gobierno autonómico, y a la propia empresa concesionaria. En este sentido, el pleno del Ayuntamiento de Vigo, hace ya un año, el 7 de noviembre de 2016, acordó por unanimidad aprobar la siguiente moción presentada por el Grupo Socialista: Instar a la administración concesionaria competente, a los Gobiernos de la Administración General del Estado y de la Xunta de Galicia, así como a la propia empresa concesionaria de la AP-9, a llevar a cabo de manera urgente las actuaciones necesarias para que dicha autopista tenga la consideración de vía urbana desde el nudo de la avenida Buenos Aires realizando los accesos necesarios; así como a aminorar el impacto acústico y acabar las mejoras respecto a diversos parámetros de calidad en esta infraestructura viaria. El Grupo Parlamentario Socialista en su obligación de defender los intereses de los gallegos y gallegas asume y respalda las peticiones anteriormente mencionadas, reiteradas en el tiempo, pues continúan y se agravan las deficiencias denunciadas.

Hemos presentado una enmienda a la PNL del Grupo Parlamentario Confederado Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea porque, dado el tiempo transcurrido y la reiteración de todo tipo de mociones y propuestas en el ayuntamiento, el Parlamento gallego y este Congreso, consideramos que ya no es tiempo de más estudios para llevar a cabo la conversión del tramo de la autopista AP-9 desde la avenida de Buenos Aires a la calle Alfonso XIII, sino que ahora se trata de implementar de una vez por todas las actuaciones necesarias para la conversión en tramo urbano de dicho trayecto. Pensamos que todas las propuestas que ha realizado mi compañera de En Marea no vienen a cuento con la petición de su propia PNL. Sin perjuicio de lo anterior, en nuestra enmienda también solicitamos elaborar un estudio que contemple las actuaciones precisas para extender las obras de urbanización y posibles nuevos accesos hasta las Torres de Padín. Esta enmienda trae su causa en los informes del Ministerio de Fomento, que señalan que el tramo de la AP-9 que atraviesa los barrios de Chapela y Teis es el tramo de toda la red estatal de viales en régimen de concesión con mayor incidencia de contaminación acústica. Nuestra enmienda también está motivada por la demanda de las asociaciones de vecinos de Teis y de Chapela. En tercer lugar, se insta al Gobierno a adoptar las fórmulas precisas que permitan la eliminación del peaje de la AP-9 entre Vigo y Redondela. En este punto hay que decir que son numerosas las demandas de las asociaciones de vecinos de Chapela y Teis, de los ayuntamientos de Vigo y Redondela, de la Autoridad Portuaria y del tejido empresarial de la provincia, que reclaman el fin del peaje de la AP-9 y, en especial, del tramo Vigo-Pontevedra, que provoca un intenso tráfico de camiones por las vías urbanas de estos barrios, además de dañar la economía y ser uno de los trechos más caros de las autopistas de España. En realidad su función actual se corresponde más con una circunvalación de área. Respecto al último punto de la enmienda, que es convocar, con la mayor brevedad posible, la comisión de seguimiento correspondiente a las obras de la AP-9 que se están llevando a cabo en la zona Teis-Chapela, hemos de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 387

29 de noviembre de 2017

Pág. 14

decir que la última reunión se celebró el pasado mes de febrero. La siguiente reunión estaba prevista el pasado mes de marzo, pero no ha tenido lugar sin causa ni motivo que lo justifique. Por eso mantenemos estos cuatro puntos de la enmienda.

Muchas gracias por su atención. **(Aplausos)**.

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

Para defender su enmienda, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra la diputada doña Pilar Rojo.

La señora **ROJO NOGUERA**: Muchas gracias, señor presidente.

Muy buenas tardes. Estoy aquí para posicionar a mi grupo parlamentario respecto a una proposición no de ley del Grupo Parlamentario Confederado Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, relativa a la conversión en travesía urbana del tramo de entrada de la AP-9 a Vigo desde la avenida de Buenos Aires hasta el centro de la ciudad. Respecto a las cuestiones que ha manifestado aquí la señora Fernández desde el punto de vista urbanístico y de trazabilidad, puedo estar de acuerdo con la petición de su iniciativa, pero tengo que dar la razón a la señora Galovart cuando afirma que lo que usted ha manifestado no tiene nada que ver con lo que dice exactamente su iniciativa. Por tanto, independientemente de que pueda compartir parte de las cuestiones que ha mencionado, voy a analizar lo que significa realmente esta proposición y lo que se pide. En primer lugar, se dice que es una petición del Ayuntamiento de Vigo desde hace un año, tal como ha manifestado la señora Galovart. Lo que es bastante curioso es que se hable también de una demanda planteada años atrás y en sucesivas ocasiones por formaciones políticas de la oposición, que finalmente ha sido asumida por el propio consistorio. Señora Fernández, ya sé que muchas veces a su grupo, aunque sea de justicia, le cuesta aceptar que efectivamente el PP y, en concreto, el Ayuntamiento de Redondela, están detrás de estas peticiones porque es una vieja demanda no solo de nuestro partido en Vigo, sino también del Ayuntamiento de Redondela y de su alcalde, un municipio tan afectado por el trazado de esta autopista. También ha manifestado que el ministerio siempre fue reacio a esta solicitud, pero que ha cobrado fuerza con el paso del tiempo. Yo le diría que lo que ha cobrado fuerza ha sido la disposición de un ministro de Fomento y de la Xunta de Galicia, sensibles cada vez más con este tema y dispuestos a plantear una solución a un problema ciertamente complicado y, sobre todo, a dar una respuesta a los vecinos no solo de Vigo y de Teis, sino también de Chapela —usted lo ha mencionado hoy aquí, pero no en su iniciativa— por estar francamente afectados.

Nos solicita que el Ministerio estudie con Audasa, la Xunta de Galicia y el Ayuntamiento de Vigo, una propuesta que carece de complejidad alguna y que no supone una gran inversión. Aquí debo decir que, independientemente de las manifestaciones de la señora Galovart, el Ayuntamiento de Vigo efectivamente presentó —en palabras del propio señor Regades, teniente de alcalde del ayuntamiento— un boceto, *bosquexo en galego*. Señora Fernández, usted es arquitecta como yo, y creo que la construcción de dos glorietas creando un anillo que sería junto con la autopista AP-9 la arteria central en la que se drenarían todos los tráfico urbanos desde las márgenes hacia la propia autopista, en una zona que hoy en día tiene una incidencia de tráfico desmesurada, con más de 53 000 vehículos al día en 2015, es cuando menos una obra de grandes afecciones y dificultades técnicas. No voy a entrar ya en la incidencia del contrato de concesión, pero es verdad que no podemos olvidar que todos estos movimientos de flujos exigirían esa actuación adicional —de la que ha hablado de palabra, pero no en la iniciativa— de conversión en travesía urbana. Estamos hablando de una actuación de una gran complejidad por el entorno urbano en el que se inscribe y, desde luego, de un alto coste tanto en obras como en expropiaciones. Desde luego no es una actuación que se pueda llevar a cabo con un simple boceto que es lo que tenemos. Eso no quita que el Ministerio haya contestado, en concreto a usted, que está analizando esta cuestión porque quiere realmente dar una solución a este problema. Además, usted sabe que a lo largo de los años ha habido múltiples peticiones y también informes de distintos Gobiernos —lo sabe la señora Galovart—, incluso negativos. Creo recordar que también hubo un informe de la propia Audasa a principios de los años dos mil cuando se elaboró y aprobó el Plan general de ordenación de Vigo. Por tanto, creo que tenemos que hablar de proyectos con un cierto rigor.

Finalmente, en su propuesta nos piden abrir una mesa de diálogo entre Audasa, Xunta y Ayuntamiento de Vigo. Señora Fernández, aquí lo único que tengo que decir es que las mesas de diálogo ya están abiertas, lo que importa es la predisposición a dialogar, la predisposición a colaborar entre administraciones. De ahí el sentido de nuestra enmienda, porque creo que el Ministerio de Fomento ha demostrado que está dispuesto a ello, sobre la autopista AP-9 me parece que en este corto

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 387

29 de noviembre de 2017

Pág. 15

periodo de tiempo hemos avanzado mucho más que nunca; por primera vez el Gobierno de España aceptó la creación de una comisión bilateral Gobierno central-comunidad autónoma que se materializó a principios de año, en concreto el 31 de enero de 2017, para compartir absolutamente todas las decisiones de gestión de la propia autopista AP-9. Es decir, para abordar los proyectos de obra que se están ejecutando y aquellos que se puedan ejecutar en un futuro, por supuesto, teniendo en cuenta la participación en cada momento de los concellos afectados. Quiero decir aquí que ya se han llevado a cabo dos reuniones y se ha solicitado una tercera. Hay que señalar que ya en la primera de las reuniones, señora Galovart, se pidió al Concello de Vigo que concretara e hiciera una propuesta técnica adecuada, porque no hay que olvidar que estamos afectando a vías de titularidad municipal. Como antes decía, el propio teniente de alcalde hablaba de un boceto que ni siquiera elabora el Concello de Vigo, sino el Círculo de Empresarios. A mí me da igual quién lo elabore, siempre que el propio ayuntamiento lo acepte y lo asuma. En cualquier caso, es un boceto y consideramos que se requiere una propuesta técnica mucho más completa. Por otro lado, los propios vecinos de Teis sí que alertaron de la necesidad de estudios de tráfico debido a las implicaciones que puede tener esa remodelación. Por lo tanto, creo que es necesaria una propuesta técnica completa de la que se carece en este momento. Además, estas actuaciones, tal como se señaló aquí, deberían extenderse a las Torres de Padín, como lleva demandando desde hace ya muchísimo tiempo el propio Ayuntamiento de Redondela. En ese sentido va nuestra enmienda, en la continuidad en un diálogo constructivo y fructífero entre administraciones. Aprovechemos lo que hay, no hay necesidad de abrir más mesas. Me parece que hay una comisión que ha dado muestras de que puede funcionar bien. Por lo tanto, señora Fernández, nosotros estaríamos dispuestos a llegar a un acuerdo, siempre que se maneje en los términos expresados por escrito en su propuesta y no se incorporen otras cuestiones que, aunque tengan que ver con la autopista AP-9, no son objeto de lo que yo entiendo que es la esencia de esta iniciativa.

Por último, señor presidente, solo quiero hacer un matiz porque como se ha hablado aquí de peajes y parece ser que el Partido Popular somos siempre los responsables de los peajes, con todo el cariño y respeto que sabe la señora Galovart que le tengo, siento tener que recordarle que a lo mejor tendría que explicar por qué la autopista del Atlántico tiene los peajes más caros de España. Tendría que explicar ese acuerdo entre el ministro, don José Blanco, y la concesionaria de la autopista poco antes de las elecciones en el año 2011, está en el *Boletín Oficial del Estado*, no me invento nada. Y a lo mejor tendría que explicar también por qué se decidió que la ampliación de la AP-9 la hiciera la propia concesionaria, a cambio de la subida de los peajes un 1% cada año durante veinte años, señora Galovart. Sabe que, afortunadamente, nos hemos liberado de un pago de siete millones de euros asumido también por el Gobierno bipartito en su momento, Bloque Nacionalista Galego y Partido Socialista, estando en el Gobierno de España el ministro socialista don José Blanco, para la bonificación de peajes de una autovía estatal. Por lo tanto, le vuelvo a repetir que con el cariño y el respeto que sabe que le tengo, me gustaría que en estas cuestiones se hablara con rigor. Nosotros cometeremos muchos errores, pero me parece que tampoco se nos pueden achacar aquellos que no cometemos.

Gracias, señor presidente. **(Aplausos)**.

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

Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos se posiciona don Luis Salvador.

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

En primer lugar, respecto a la propuesta inicial del Grupo Parlamentario Confederal Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, nosotros no podemos estar en desacuerdo con la conversión en travesía urbana de una autopista de peaje que entra por un núcleo urbano porque es una cosa absolutamente lógica y racional, máxime si durante mucho tiempo esto ha causado unos efectos importantes en el tráfico y la movilidad. A partir de ahí, como el planteamiento de hacer esa conversión en travesía urbana nos parece normal y, por otra parte, entendemos que debe hacerse cerrando un acuerdo entre la concesionaria Audasa, la Xunta de Galicia y el ayuntamiento, en el que se fijen las condiciones para dar ese paso, inicialmente nuestra predisposición es apoyar esta iniciativa, pero como el Grupo Parlamentario Confederal Unidos Podemos ha enmendando ampliando su propuesta inicial, lo estamos estudiando en este momento para ver exactamente lo que supone ese cambio, y en base al resultado votaremos favorablemente o nos abstendremos.

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 387

29 de noviembre de 2017

Pág. 16

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Salvador.
Doña Alexandra, ¿cuál es su respuesta en relación con las enmiendas?

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Voy a hablar con los portavoces.

El señor **PRESIDENTE**: Muy bien.

— SOBRE LA CONEXIÓN FERROVIARIA DEL LITORAL DE LA VEGA BAJA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/001609).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente iniciativa, del Grupo Parlamentario Mixto, sobre la conexión ferroviaria del litoral de la Vega Baja. Para su defensa, tiene la palabra don Ignasi Candela.

El señor **CANDELA SERNA**: *Gràcies, senyor president.*

Hace no menos de una semana Compromís votó en contra del cupo vasco por un multitud de razones, pero una de las que expusimos fue que estamos muy cansados, muy hartos, de que la política española históricamente haya pivotado siempre en torno al mismo eje, a esa especie de tricentralismo que representan Cataluña, el País Vasco y Madrid. Y hoy precisamente venimos a presentar a esa España olvidada que nunca está presente en los debates porque parece que importa más bien poco. A nosotros nos importa mucho porque precisamente nos presentamos por Alicante y, concretamente, por la Vega Baja para representar los intereses y los anhelos de toda la gente que vive allí. Hoy presentamos una cuestión muy sencilla, y es que la Vega Baja no está conectada ferroviariamente con ciudades como, por ejemplo, Alicante o con el aeropuerto. Entendemos que es una cuestión de urgencia social y económica que exista esta conexión, esta vertebración territorial, porque estamos hablando de una comarca clave importantísima sobre todo en materia turística y también en materia agrícola. Aquí venimos a exponer una problemática sobre la que hay un amplio consenso y que tiene que solucionar el Gobierno del Estado. Ha habido varias enmiendas de los Grupos Parlamentarios Popular y Socialista. Una vez estudiadas, consideramos que la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista es más completa porque incluye las aportaciones del otro grupo, por lo que simplemente aceptando la del Grupo Parlamentario Socialista quedará expresada la voluntad global de todos aquellos que han enmendado.

Gracias, señor presidente.

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

Para defender la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra la diputada doña Patricia Blanquer.

La señora **BLANQUER ALCARAZ**: Muchas gracias.

Señorías, el Grupo Parlamentario Socialista ha presentado una enmienda de sustitución con el objeto de actualizar la parte propositiva de una iniciativa que compartimos. De acuerdo con la información publicada en el *Boletín Oficial del Estado* de 7 de junio de 2014, el día 3 de diciembre de 2013 se adjudicó un estudio de viabilidad de una conexión ferroviaria del núcleo urbano de Torreveja con la red ferroviaria de interés general. A pesar de haber pasado cuatro años desde su adjudicación, no se ha terminado el estudio y no se tienen las conclusiones de este informe. Por ello, en primer lugar, proponemos que se concluya dicho estudio, es injustificable e inadmisibles un retraso mayor. El Ayuntamiento de Torreveja y la ciudadanía a la que representa no entienden por qué se está tardando tanto tiempo en terminar este estudio y piensan, con razón, que el Gobierno les está dando largas. De acuerdo con la adjudicación, el estudio incluye el desarrollo de un análisis de demanda y rentabilidad para determinar la viabilidad de la actuación desde el punto de vista técnico y de rentabilidad social de la inversión. Un estudio que debería contener todas las variables, incluso cómo se conectará con el aeropuerto de Alicante. El Gobierno debería tener en cuenta que el municipio de Torreveja considera esencial esta infraestructura. Ha aportado propuestas y se merece una pronta respuesta y que, además, esté justificada. Por eso proponemos que en el análisis de las alternativas posibles y estudio comparativo para determinar la opción óptima, se tengan en cuenta las aportaciones realizadas por el Ayuntamiento de Torreveja, resto de municipios de la Vega Baja y la Generalidad Valenciana y, en caso de no hacerlo, se justifique técnicamente y con detalle la negativa a asumir dichas aportaciones. En tercer lugar, solicitamos que la opción elegida permita la conexión ferroviaria de la Vega Baja con Murcia, Elche, Alicante y Valencia. Y por último, proponemos que una vez se cumplan los trámites previos requeridos, se proceda a la licitación inmediata realizando las

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 387

29 de noviembre de 2017

Pág. 17

consignaciones presupuestarias necesarias. Hasta ahora los Presupuestos Generales del Estado no han recogido esta necesidad. Los socialistas hemos presentado enmiendas al respecto, pero el Grupo Parlamentario Popular que apoya al Gobierno las ha desestimado.

Señorías, la conexión ferroviaria supone no solo vertebrar los territorios, sino apostar por una solución sostenible medioambientalmente sobre la que debe trabajarse de manera prioritaria. En este sentido, los socialistas también queremos denunciar la dejadez y el abandono del Gobierno del Partido Popular en cuanto al mantenimiento, la mejora y la adecuación de los servicios ferroviarios existentes en la comarca de la Vega Baja. Durante los últimos cinco años la inversión y planificación está siendo nula por parte del ministerio. Además de hacer estudios de nuevos trazados, el Gobierno debería estar modernizando ya los trazados actuales, debería invertir en la modernización del tren de cercanías. De hecho, tal y como se refleja en la exposición de motivos de la iniciativa, la situación ferroviaria de la comarca alicantina de la Vega Baja presenta insuficiencias más que evidentes. En la actualidad las vías del trazado de cercanías desde Alicante a Murcia, que son las que afectan a la comarca de la Vega Baja, están a años luz de lo que debería ser un trazado adecuado para el siglo XXI. A pesar de ser uno de los trayectos más rentables, el servicio se presta con bajas frecuencias, con trenes antiguos sin calefacción ni aire acondicionado y todavía con tracción diesel, generando un importante y molesto ruido, sin contar con las consecuencias medioambientales que tiene el hecho de no invertir en su transformación para reducir la contaminación. Unas malas condiciones que están haciendo disminuir el número de pasajeros a lo largo de los últimos años. Es imprescindible que la comarca de la Vega Baja, con más de 450 000 habitantes, recupere los niveles de calidad y servicio que se merece enmarcado en un proyecto territorial vertebrador. No podemos permitir que esta importante comarca quede al margen de la modernización del sistema ferroviario, y espero que también se tenga en cuenta en las conclusiones del estudio. Del mismo modo que no se entendería que no estuviera incluido en el estudio el análisis de la conexión al aeropuerto a la hora de estudiar su viabilidad. Por último, simplemente recordar que mientras gobernó el Partido Socialista con el presidente José Luis Rodríguez Zapatero, la provincia de Alicante recibió una gran cantidad de dinero, aproximadamente 2000 millones de euros. **(Aplausos)**.

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

Por el Grupo Parlamentario Popular y para defender su enmienda, tiene la palabra el diputado don Joaquín Albaladejo.

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

Tengo la sensación de que en la tarde de hoy más que la unión de los grupos políticos para lanzar un mensaje en positivo a favor de la conexión ferroviaria de la Vega Baja, se busca hacer ver que el Grupo Parlamentario Popular está en contra de que el tren llegue a la Vega Baja del Segura y específicamente a su zona litoral. Lo lamento, porque esto no es lo que están esperando nuestros administrados. Por cierto, hace veintiocho años este debate no tendría lugar porque entonces el Gobierno del Partido Socialista tomó la decisión de eliminar el tren en Torrevieja. Tuvo la genial visión de futuro de considerar en aquel momento que ni Torrevieja ni Orihuela Costa ni Guardamar ni Pilar de la Horadada serían destinos turísticos. Y hoy esos cuatro municipios que yo he recitado soportan el quinto aeropuerto más importante de España, con trece millones y medio de viajeros, uno de cada dos van a esa zona de la provincia de Alicante. Si en aquel momento se hubiera apostado por el tren a Torrevieja y se hubiera modernizado, hoy no tendríamos aquí este debate. Este tipo de cosas hay que explicarlas.

Doy la bienvenida a Compromís al impulso que el Partido Popular en el año 2013 dio a un estudio de viabilidad respecto a la conexión ferroviaria para la costa de la Vega Baja, cuyas conclusiones definitivas están en fase de redacción para su presentación en el Ministerio de Fomento, pues hay que tener en cuenta que ha sido un estudio muy prolijo que ha tenido que analizar cuáles son los inconvenientes medioambientales para hacer esa conexión. Yo estoy absolutamente convencido de la viabilidad del tren a la costa. Efectivamente, considero que debe haber una demanda, estamos en una época en la que no solamente el Grupo Parlamentario Popular, sino prácticamente todos los grupos que conforman esta Comisión exigen estudios de viabilidad y de usuarios del tren de la costa. Cuando aquí se habla de convocar una mesa de expertos, cuando aquí se habla de comprometerse firmemente con la realización de las obras, creo que hay que analizar realmente lo que se dice; vamos a ver las conclusiones de este estudio que, como digo, están en fase de redacción. Vamos a ver exactamente cuáles son esas conclusiones que el Ministerio de Fomento está a punto de hacer públicas y sobre eso pongámonos a trabajar, sobre eso levantemos vetos en apoyos presupuestarios para que haya dinero y poder licitar la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 387

29 de noviembre de 2017

Pág. 18

obra si, efectivamente, es viable y rentable para la sociedad. Yo considero que así ha de ser, pero espero y deseo que los técnicos competentes así me lo certifiquen porque la ciudadanía exige obras que sean económicamente sostenibles y que socialmente generen un beneficio.

Por otro lado, aquí hay algo que se me escapa, porque desde Compromís se habla de convocar una mesa de expertos e instituciones que analice la situación ferroviaria, y debo decirles a todos ustedes que, por desgracia, algunos de los miembros que se han nombrado ya han tomado una decisión sobre la ubicación de la infraestructura del tren de la Vega Baja del Segura. Por ejemplo, el Alcalde de Torrevieja hace un año, *gratis et amore*, ha hecho público donde debe estar, según su opinión, la estación término de esta infraestructura, cuando todavía no tenemos el informe sobre su viabilidad. Dice el Alcalde de Torrevieja que la estación término debe estar en Los Montesinos, que es un maravilloso municipio de la Vega Baja del Segura que se encuentra a 14 kilómetros del núcleo mollar poblacional que legitima y justificaría cualquier tipo de infraestructura ferroviaria para, efectivamente, poder hacer una inversión pública que tenga un retorno. Insisto, hace veintiocho años, cuando el Gobierno socialista gobernaba este país y pensaba que jamás el sur de la provincia de Alicante podría ser un destino turístico, se tomó la decisión de hacer desaparecer el tren de la costa. Además, hay que dejar muy claro que no se trata solamente de la ciudad de Torrevieja, yo soy torrevejense, pero también soy muy consciente de que si solamente nos centramos en la ciudad de Torrevieja no va a haber inversión para el tren de la costa, porque debe analizarse la suma poblacional, económica y empresarial de Torrevieja, Orihuela Costa, Guardamar de Segura y Pilar de la Horadada, que ya conforman hoy un cinturón poblacional suficientemente importante como para legitimar que, efectivamente, se pueda construir una infraestructura de este estilo.

Por eso nosotros, con una intención absolutamente positiva, hemos impulsado una enmienda de modificación de la propuesta que presenta Compromís. Insisto, tengo la sensación de que está todo perfectamente apalabrado para intentar hacer ver que el Grupo Parlamentario Popular se queda fuera del apoyo a una infraestructura que, repito, nosotros impulsamos en el año 2013 para poder certificar su viabilidad. Vamos a tener los resultados dentro de muy poco. En ese sentido, con nuestra enmienda instamos al Gobierno a seguir trabajando, como es lógico, en esos estudios técnicos que analicen la conveniencia de la ejecución de una conexión a la red ferroviaria existente en la costa de Torrevieja y el litoral de la Vega Baja. Asimismo, se insta a analizar la conexión con el aeropuerto de Alicante. Espero y deseo que en el transcurso de esta Comisión tengamos la posibilidad de hacer política con letras mayúsculas, y no que haya simplemente un acuerdo para intentar hacer ver y posicionar al partido político que impulsó que hubiera un estudio riguroso para poder conectar la costa de la Vega Baja, como el que no quiere el tren de la costa en este entorno. Verdaderamente esa es nuestra petición y esperamos a ver cuáles son los resultados de las negociaciones durante el transcurso de esta Comisión.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

Pasamos al turno de posicionamiento. Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra don Fernando Navarro.

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

La Vega Baja del Segura está mal comunicada tanto en el litoral como en el interior. Quizás se ha hablado más aquí del litoral, pero en el interior tenemos, por ejemplo, la línea de cercanías que une Murcia con Alicante y que pasa por Orihuela, San Isidro, Crevillente y Elche, que supone articular municipios que en total suman más de 1 150 000 habitantes. Es una línea que tiene muchísimo potencial, con una cifra en torno a tres millones de viajeros al año, aunque se aleja de ese potencial porque, de hecho, esa cifra decrece por muchas razones. Para empezar, se percibe un deterioro del servicio, los trenes que están circulando son diesel de más de treinta años de antigüedad, tardan entre setenta y cinco y noventa minutos en recorrer los 70 kilómetros que separan las ciudades y, además, circulan por una vía única. No hay ningún plan para electrificar ni para cambiar el ancho de esa vía única o para la adquisición de nuevos trenes, por lo que esta iniciativa es necesaria.

Respecto a la proposición no de ley, tiene una redacción un poco rara con eso de la mesa de expertos, entendemos que se refiere a la necesidad de un convenio. Nosotros por definición siempre que intervengamos varias administraciones queremos que exista un convenio. Y ello por dos razones: primero, porque si alguna administración no participa, cuando su coste es cero la demanda es infinita. Y segundo porque ayuda a priorizar las inversiones. Por tanto, nosotros siempre vamos a pedir que exista un convenio.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 387

29 de noviembre de 2017

Pág. 19

En referencia a lo que ha dicho antes el señor Pascual en la PNL de Santa Justa, aprovecho para señalar que ha sido muy sorprendente, porque se ha opuesto a que Fomento interviniera, participara, en una especie de arrebató de orgullo competencial, en las obras de enlace de Santa Justa con el aeropuerto. Incluso, ha mencionado el eje transversal como un ejemplo de la actuación de la Junta, cuando lo que sabemos de ese eje es que el de Sevilla-Antequera, que se emprendió —280 millones—, se quedó en una plataforma parada, aislada y como un monumento más a los elefantes blancos.

Dicen que se estudie. Una vez más tenemos que hablar de la Oficina Nacional de Evaluación, por dos razones, porque también la ha puesto en duda el señor Pascual. Le recomendamos que se entere de lo que votan sus compañeros en la ponencia de Ley de contratos, porque eso se ha aprobado con su voto. Pero el señor Tarno, del Grupo Popular, también se tiene que enterar: esta Oficina Nacional de Evaluación ya está en la Ley de contratos y ahora la tenemos que desarrollar. Pero es que además están contentos en Europa, está contento el sector con la inclusión de esta Oficina Nacional de Evaluación. Recordemos que esta cuelga de una oficina independiente, que supervisa y regula la contratación, y tiene que desarrollarse para que evalúe las infraestructuras, no solo, como cree el señor Tarno, con respecto a las concesiones, y no solo la viabilidad económica, sino también la rentabilidad socioeconómica, es decir, la utilidad social. Le recomiendo que eche un vistazo a la enmienda a los Presupuestos Generales del Estado de 2017 que incluimos en su momento.

De hecho, decíamos que estamos de acuerdo en esa necesidad, porque está mal comunicada la Vega Baja. Por eso, el pasado día 20 presentamos una PNL sobre medidas de mejora de la red ferroviaria y, concretamente, del servicio de cercanías entre Murcia y Alicante en la que se insta al Gobierno a modernizar esta red y que, previsiblemente, defenderemos en la próxima sesión de la Comisión.

Estamos estudiando la enmienda del Grupo Socialista aceptada por Compromís y nosotros ya les comentaremos lo que haremos al final de la Comisión.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

En nombre del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, tiene la palabra la diputada doña Rosana Pastor.

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

Desde el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea consideramos que apostar por el ferrocarril es garantizar la cohesión territorial, vertebrar el territorio. También creemos que eso es dar vida al mundo rural y favorecer las relaciones de proximidad y economía local. Apostar por el ferrocarril es garantizar el derecho a la movilidad colectiva, pública, sostenible, accesible y de calidad. La Vega Baja adolece de una conexión ferroviaria, carece de una conexión ferroviaria en condiciones. En lo particular, Alicante, por otro lado, necesita disponer de una conexión ferroviaria entre la ciudad y el aeropuerto, que además permitiría recuperar y rehabilitar el borde litoral sur de la ciudad.

En estos momentos el aeropuerto de Alicante-Elche no dispone de ninguna parada de estación de metro ni de tren y la única forma de acceder a él es por medio de coche particular, taxi o autobús urbano. No obstante, durante la construcción de la nueva terminal de pasajeros se reservó el sótano para las futuras llegadas del tramo metropolitano de Alicante y el tren de cercanía. Pero sucede al contrario que en otras ciudades que tienen un aeropuerto de menor capacidad y volumen de pasajeros y ya disponen de una conexión ferroviaria. Una vez más, consideramos que nos estamos topando con el déficit de inversión e infraestructuras que arrastra la Comunidad Valenciana.

Creemos que la intermodalidad con el avión supondría una mejora sustancial en el mantenimiento de la movilidad de Alicante y su área metropolitana, al reducirse el uso de vehículos privados en miles de desplazamientos. Por otro lado, hay que tener en cuenta la proximidad del recinto ferial, así como la posibilidad de vertebración del litoral con la comarca de la Vega Baja a través de la línea ferroviaria, conectando también el aeropuerto con cascos urbanos turísticos tan importantes como Torrevieja u Orihuela, sin dejar de lado ciudades como Guardamar, tanto su núcleo poblacional, como el núcleo de costa, o Pilar de la Horadada.

Ya se ha reseñado que la Vega Baja es un espacio poblado por 1 050 000 habitantes y está absolutamente abandonada, presa de ese déficit de infraestructuras que padece la Comunidad Valenciana desde hace mucho tiempo. Por nuestra parte, si esa mesa de expertos ha de analizar las condiciones para que se dote de recursos necesarios, estamos de acuerdo en apoyarlo. No nos interesa tanto si hace

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 387

29 de noviembre de 2017

Pág. 20

veintiocho años era posible porque gobernaba el Partido Socialista y no tomó las medidas o si ahora gobierna el Partido Popular. Lo que nos interesa es que se resuelva un problema de vertebración y articulación de las conexiones para la ciudadanía. Dejemos de tirarnos puyas unos a otros y resolvamos los conflictos, las necesidades y las prioridades de movilidad que tiene la población de la Vega Baja del Segura y también, por extensión, conectemos el aeropuerto de Alicante.

Estaremos de acuerdo en apoyar que se doten de recursos todos los trabajos y cuantas iniciativas se elaboren en esa dirección, en la de permitir una conexión ferroviaria entre el litoral y el interior de la Vega Baja que permita articular ese territorio en su totalidad y conectarlo con las ciudades anteriormente citadas de Elche, Alicante, Murcia y Valencia. Por todo ello, daremos nuestro voto a favor a esta proposición del Grupo Mixto.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Pastor.
Señor Candela, ¿mantiene lo que dijo antes?

El señor **CANDELA SERNA**: Hablaremos con el resto de los grupos.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

— **RELATIVA A LA REAPERTURA DEL SERVICIO DE TRENES EN LA LÍNEA MONFRAGÜE-ASTORGA Y A LA RECUPERACIÓN DEL SERVICIO FERROVIARIO DESDE ASTURIAS HASTA EL SUR DE LA PENÍNSULA IBÉRICA, DANDO SERVICIO A CASTILLA Y LEÓN, EXTREMADURA Y ANDALUCÍA, ADEMÁS DE CONTRIBUIR A LA REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES DE GASES CON EFECTO INVERNADERO, MITIGANDO EL CAMBIO CLIMÁTICO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA. (Número de expediente 161/002113).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente proposición, relativa a la reapertura del servicio de trenes en la línea Monfragüe-Astorga y la recuperación del servicio ferroviario desde Asturias hasta el sur de la península ibérica, dando servicio a Castilla y León, Extremadura y Andalucía, además de contribuir a la reducción de las emisiones de gases con efecto invernadero, mitigando el cambio climático. Es una iniciativa del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea que va a defender Amparo Botejara. Y si llega Sergio Pascual, compartirá el tiempo con él.

La señora **BOTEJARA SANZ**: Muchas gracias, señor presidente.

La Comunidad Autónoma de Extremadura tiene una extensión del 8,2% del total de todo el país y una densidad de población de 26 habitantes/km², teniendo en cuenta que la media en el país es 96 habitantes/km². Ambas características suponen que para este territorio serían imprescindibles unas vías ferroviarias que conectaran todo nuestro territorio, entre ellas, la línea que nos trae aquí. Pero ¿cuál es la realidad? Pues la realidad no es esa, es bien distinta. Siendo un territorio que debería contar con unas líneas que permitieran acercar todos los recursos al medio rural, a zonas que están despobladas, nos encontramos con que la situación actual es todo lo contrario, es decir, que las líneas se han ido desmantelando poco a poco, que actualmente nuestro ferrocarril, como ya es bien conocido por todos, todavía es del siglo XIX, con traviesas de madera, con cero líneas electrificadas y más de quinientas incidencias ocasionadas desde principios de año, tales como el incendio de una máquina o el retraso de una media de tres horas, como es lo más habitual. Todo esto es lo que tenemos casi a diario. **(El señor vicepresidente, Barrios Tejero, ocupa la Presidencia).**

Esta mañana hemos escuchado decir al ministro de Fomento, en su discurso habitual, las fechas indicadas por el programa que tienen, pero no ha hecho ninguna referencia al deterioro y las incidencias que padecemos todas las semanas, producto del desmantelamiento de los servicios, de los cuidados necesarios, porque hemos tenido unos magníficos profesionales de Renfe, que poco a poco han sido sustituidos por unos servicios privados que dan una escasa calidad, como evidenciamos todas las semanas, a lo que además debemos sumar que nuestra comunidad paga anualmente por estos servicios cuatro millones de euros, porque se considera que estas líneas no han sido declaradas de obligación de servicio público. Esperemos que esta PNL tenga alguna utilidad.

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 387

29 de noviembre de 2017

Pág. 21

El señor **VICEPRESIDENTE** (Barrios Tejero): Gracias.
Tiene la palabra el señor Pascual.

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

Hilando con el planteamiento de mi compañera, tenemos aquí una PNL que concreta lo que podríamos llamar el tren del oeste, el eje ferroviario occidental. Y la lógica del eje ferroviario occidental es antitética al planteamiento y al modelo ferroviario del Partido Socialista y del Partido Popular en los últimos tiempos. En su momento, una ministra dijo que se cosía España con hilos de acero con la red ferroviaria de alta velocidad, pero nosotros consideramos que ese coser España con hilos de acero, con una lógica hipercentralista, censitaria e ineficaz, lo que ha hecho ha sido reducir la posibilidad de movilidad a precios populares para los ciudadanos, al tiempo que ha ido de la mano del desmantelamiento de una buena parte de la red viaria y el tren de proximidad, ha ido de la mano de la reducción de las subvenciones al billete, que está a un tercio de la media europea, ha ido de la mano de la reducción de los trabajadores que mantienen nuestras vías, que están a la mitad de la media europea, y ha ido de la mano de una enorme inversión en alta velocidad, que no se corresponde con el número de usuarios que la utilizan.

Es sabido lo que hemos expresado en distintas ocasiones, que se invierte un euro por cada usuario de cercanías y media distancia por cada cien euros en usuario de alta velocidad. Esa es la razón, y no otra, por la que la antigua FEVE ha perdido casi un 25 % de sus viajeros, porque sus trenes van a 45 km/h, de media, como el tren de Ronda a Algeciras, por poner un ejemplo, y esa es la razón por la que en Extremadura se podría haber llegado a perder, según Comisiones Obreras, hasta un 40 % de los usuarios. Y es que ahora mismo es prácticamente imposible utilizar el tren de cercanías en el caso de Extremadura. Los estudiantes que diariamente viajan a Badajoz lo utilizarían, pero no pueden. Los funcionarios, que podrían ir a trabajar a Mérida, no pueden utilizarlo a causa de los horarios. Y los amantes de la cultura y del ocio, que podrían bajar a Almendralejo, a la feria de Zafra, a Navalmoral o Monfragüe, tampoco pueden hacerlo. ¿Saben que si un cacereño quiere visitar Mérida una mañana de sábado en tren tiene que salir a eso de las ocho de Cáceres y regresará en torno a las diez de noche, con un poco de suerte? ¿Saben que un granadino —por poner otro ejemplo— no puede ir a Sevilla en tren? ¿Saben que un gaditano tarda lo mismo en llegar a Madrid que a Málaga, la provincia aledaña? ¿Saben que un cordobés tarda lo mismo en llegar a Madrid que a Jaén, la provincia que tienen al lado? Ese es el resultado de un tren a la medida de un 10 % de la población y de 350 diputados, olvidándose las necesidades del 90 % restante.

¿Saben que un billete de tren de AVE —porque no hay más— entre Sevilla y Madrid, ida y vuelta en turista, cuesta el 21 % del salario mínimo interprofesional, el 15 % del salario medio de los españoles, en torno a 1000 euros? Han construido ustedes un sistema desvertebrador, clasista y censitario. Yo me permito decir que es un cáncer para la cohesión de nuestro territorio, una bomba de relojería para el anclaje de la población al territorio. Es imprescindible repensar cuanto antes el modelo ferroviario, priorizar la inversión en media distancia y cercanías, recuperar líneas fundamentales entre los municipios con más de 50 000 habitantes, y hacerlo consensuando en esta Cámara lo que creo que es una premisa para la planificación ferroviaria, y es que los ferrocarriles vertebran nuestro país y fijan población al territorio, protegiendo nuestra forma de vida y, con ello, nuestra identidad. Este es el bien superior a proteger. Y les digo más: el bien superior a proteger cueste lo que cueste.

Termino. La red de ejes transversales —y este es un eje transversal— es parte esencial de esa red mallada de conexión del territorio y ciudades medias. El eje cantábrico, el mediterráneo, el transversal de Andalucía y este del que hablamos hoy, el eje ferroviario del oeste, dan sentido y continuidad a un país que es mucho más que su centro. La conexión ferroviaria de Asturias, León, Zamora, Salamanca, Cáceres, Badajoz, Sevilla y Huelva devuelve el sentido de pertenencia a millones de ciudadanos, señorías. Atiendan esta demanda. Dejemos de lado nuestras diferencias y por una vez construyamos país juntos, porque solo en tren, y en tren de proximidad económico, público y social vamos a poder lograrlo.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Barrios Tejero): Gracias, señor Pascual.
Para la defensa de las enmiendas presentadas, tiene la palabra el señor Ramos.

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

Hoy el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea trae una iniciativa que nosotros vamos a apoyar a partir de una enmienda transaccional que hemos acordado,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 387

29 de noviembre de 2017

Pág. 22

porque nos parece imprescindible que en esta Cámara se debata y se vote una iniciativa que pide que se puedan comunicar poblaciones importantes que forman parte del eje Ruta de la Plata en España. Cuando nos retrotraemos a tiempos pasados y vemos que los romanos decidieron que en España hubiera una vía tan importante como la Ruta de la Plata, resulta incomprensible que en los tiempos actuales esta zona no esté conectada por ferrocarril. Creo que el cierre de esta línea hace años es el reflejo de una política errónea en esta materia. Hay que reconocer que en determinados momentos algunas cosas puede que no se hicieran de la manera más adecuada, aunque no voy a decir quién gobernaba entonces, porque, evidentemente, el PSOE gobernó y tuvo aciertos y errores, pero Podemos nunca ha gobernado, por lo que no ha podido tener ni aciertos ni errores.

Como se ha demostrado a lo largo de los años, creemos que el ferrocarril es un elemento que permite la vertebración del territorio, permite ser más competitivos, garantiza la movilidad de los ciudadanos y garantiza una movilidad sostenible, que es lo que defendemos los socialistas. La Ruta de la Plata comunica todo el oeste español, pero, por lo que estamos viendo, según estudios estadísticos sobre desarrollo de la península ibérica, y, en concreto, de España, se está produciendo un fenómeno que nos preocupa, y es que la diferencia entre el norte desarrollado y el sur poco desarrollado que se había ocasionado durante años con determinadas políticas también se ha trasladado ahora a un oeste menos desarrollado y un este más desarrollado. Por eso, nos parece imprescindible que el tren de la Ruta de la Plata se pueda volver a poner en funcionamiento. Evidentemente, no se puede hacer como pide Podemos. Cuando uno presenta aquí una iniciativa lo primero que tiene que hacer es informarse, y, si se informa, se dará cuenta de que no se puede reabrir la línea como estaba porque no cumpliría las condiciones de las leyes ferroviarias y la seguridad ferroviaria que a día de hoy se tienen que cumplir en este país.

Por eso, nosotros hemos presentado una enmienda, en la que solicitamos que se busque el trazado más correcto, se analice cuál pueda ser el coste, se estudie cuáles son las alternativas existentes y, sobre todo, se ponga en marcha. El Grupo Socialista va a apoyar aquí, como lo hizo en la Asamblea de Extremadura, que en un futuro se pueda reabrir la línea de ferrocarril Ruta de la Plata, porque creemos que es imprescindible para el desarrollo del oeste español, creemos que es imprescindible para que todos los españoles tengamos igualdad de oportunidades y creemos que es imprescindible para un país que no tenga simplemente un concepto radial desde Madrid hacia todas las regiones. Creemos que debe crearse una red mallada que permita el desarrollo comunicando regiones sin tener que pasar por Madrid.

Lo curioso es que si alguien quiere ir en ferrocarril desde Extremadura hacia Salamanca, no puede hacerlo, tiene que pasar por Madrid. Entendemos que es surrealista, que no es lógico en la época en que vivimos. Seguramente, algunos dirán que no es una línea necesaria, pero, desde nuestro punto de vista, además puede unir varios de los ramales que forman parte del corredor atlántico y tiene un gran potencial. Pero, sobre todo, lo defendemos porque creemos que los extremeños y todos los que forman parte del oeste español deben tener los mismos derechos que el resto de españoles, y nos da la sensación, cada día más, de que somos maltratados por el Gobierno de España y no se nos tiene en cuenta; a veces tenemos la sensación de ser ciudadanos de segunda. Por eso, vamos a apoyar esta iniciativa, que hemos mejorado.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Barrios Tejero): Muchas gracias.
Tiene la palabra el señor Navarro.

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

Obviamente, compartimos la preocupación por la cohesión y la vertebración de España, pero no acabamos de creer en las varitas mágicas. Con frecuencia en esta Comisión asistimos a un mismo espectáculo, que es que intentamos funcionar como un Ministerio de Fomento, en miniatura y en lo malo, porque, ante la evidencia de lo que aquí se hace o que prometer grandes obras tiene gran repercusión mediática y pensamos que se puede traducir en votos, ya que no somos ministerio, ya que nosotros no tenemos la bolsa de caramelos, decimos: pues usemos la Comisión. Y entonces hacemos una pequeña trampa, que es compartimentar la realidad. Primero, la compartimentamos territorialmente: defendemos algo de una región, independientemente de lo que cueste, independientemente de su utilidad, independiente de para qué sirva, la damos toda la publicidad posible y esperamos que no se enteren mucho en las otras. Si hay mucha repercusión en mi comunidad y poca en el resto, habremos triunfado y el saldo electoral será positivo, o eso esperamos. Claro, después se quejan de que haya radiales, de que haya elefantes blancos, porque esa compartimentación se acaba rompiendo, los electoralismos que se

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 387

29 de noviembre de 2017

Pág. 23

practican en un territorio acaban cayendo en todos. Probablemente, al que lo propuso le da igual, porque ya ha disfrutado de su renta electoral, pero esta es la segunda trampa de la compartimentación temporal. Pero, bueno, parece que se normaliza esta situación, parece que es normal funcionar así. Nos humedecemos un dedo, lo exponemos para ver de dónde viene el aire electoral y decimos: quiero esto. ¿Y cuánto cuesta? No lo sé, no hago estudios de viabilidad económica. ¿Y hay demanda? Tampoco lo sé, no hago estudios de demanda. ¿Y qué utilidad tiene? Tampoco lo sé. No he calculado cuánto tiempo van a ahorrar, qué ahorros en costes operativos tiene, qué ventajas en vertebración y cohesión vamos a obtener. Si no sabemos quién lo va a usar, ¿cómo vamos a saberlo?

La Ruta de la Plata es una vía con un trazado muy complicado. Une Extremadura, Salamanca y Astorga. Se cerró para trenes de viajeros en 1985, entre otras cosas, por falta de demanda. Es complicado que sea idónea para tráficos regionales, debido a la baja densidad de población y a las buenas conexiones por carretera que hay, porque nosotros no podemos obligar a los viajeros a viajar en tren si tienen una buena conexión por carretera, por mucho que nos guste. Pero es que tampoco parece ser lo más idóneo para largo recorrido, porque las escasas conexiones de Extremadura y León acaban siendo más rápidas por Madrid. **(El señor presidente ocupa la Presidencia).**

Entonces, conseguir tiempos de viajes competitivos en la Ruta de la Plata de verdad implicaría construir una línea de alta velocidad. Es lo que estamos pidiendo. Además, una de las caras. ¿No sería mejor dedicar este dinero a otra cosa? Dado que los recursos no son ilimitados, el concepto crítico es el de coste de oportunidad. Y lo que uso aquí, en esa supuesta línea de alta velocidad o lo que sea, estoy dejando de emplearlo en otro sitio, en infraestructuras más útiles ni tampoco, ya de paso, en reducción de listas de espera o en eliminación de barracones en la escuela.

Con respecto a lo que ha expresado el normalmente sensato portavoz del Grupo Popular y hoy supongo que afectado de un cierto sesgo regional, que nos tengamos que retrotraer a tiempos prerromanos para justificar la utilidad de la Vía de la Plata, realmente no dice mucho.

En fin, para esto, señor Pascual, esta la ONE, la Oficina Nacional de Evaluación. Lo he comentado antes, pero usted no estaba. Debe enterarse de lo que votan sus compañeros en otras ponencias, porque la ONE la hemos aprobado en la Ley de contratos con los votos de sus compañeros. Y lo que pretende es precisamente esto, alejar la decisión política de la decisión en infraestructuras. Esta Oficina Nacional de Evaluación —ya la hemos conseguido, está pendiente de desarrollo— cuelga de una autoridad independiente y lo que queremos es alejar la decisión en infraestructuras del rendimiento electoral y situarla en la verdadera utilidad social.

Por tanto, lamentándolo mucho, nosotros no vamos a poder apoyar esta iniciativa.

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Popular, tiene la palabra el diputado don Miguel Barrachina.

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

Como portavoz, no he tenido la oportunidad de trasladar nuestro pesar a los accidentados esta mañana en Andalucía y lo hago llegar ahora. El país con mayor calidad ferroviaria de Europa y el cuarto del mundo no puede permitirse ningún accidente, ni siquiera el que pueda haberse causado por un repentino temporal. Deseamos que los dos heridos hospitalizados sean atendidos lo mejor posible y que retornen a sus hogares sin mayor complicación.

He escuchado que esta iniciativa pretende combatir un cáncer; una bomba, ha dicho Podemos. Incluso, el portavoz del Grupo Socialista ha llegado a decir que era desde los prerromanos y que ahora nos hemos quedado sin tren. Efectivamente, desde los prerromanos hasta 1984, cuando el primer Gobierno socialista de Felipe González decidió terminar con el transporte de viajeros de esta ruta, la de la Plata, y, por tanto, se quedó sin viajeros. Efectivamente, desde los prerromanos, como dice el portavoz socialista, hasta el último Gobierno socialista de Felipe González, cuando en 1995 otro Consejo de Ministros determinó que por allí ya no pasaban mercancías. Efectivamente, desde los prerromanos hasta que un 20 de octubre de 1995, también con un Gobierno socialista, se determinó el levantamiento de la vía. Después ha habido más Gobiernos socialistas, pero ya no pudieron acabar con aquello que había terminado Felipe González.

Por tanto, tras determinado levantamiento de la vía y recientemente haber firmado un convenio entre ADIF y el Gobierno socialista de la Junta para que en esa Vía de la Plata haya una vía verde para senderistas y cicloturistas, ahora leo un texto en el que se pide comprometer —leo literalmente lo que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 387

29 de noviembre de 2017

Pág. 24

dice, aunque yo he presentado un texto alternativo que me gustaría que fuera considerado por el resto de los grupos— para el próximo año, es decir, para 2018, que empieza dentro de treinta y dos días —leo literalmente—: las obras de adecuación de la plataforma ferroviaria y los sistemas necesarios de seguridad, comunicaciones y señalización. Es decir, quieren que la vía, que no existe, que está levantada, por donde transitan ya cicloturistas y senderistas, sea señalizada. Esto es una broma, esto es una grosería intelectual. Llamar cáncer a eso que perpetró la izquierda con tres acuerdos de Consejo de Ministros la primera vez que gobernó desde la democracia en España, decir que es desde los prerromanos me parece, francamente, de un nivel publicitario insultante para los extremeños, que saben bien, porque lo han podido escuchar esta mañana, que se va a reducir su tiempo de desplazamiento en una hora y media entre Badajoz y Madrid por las obras del Gobierno que más va a invertir en el sistema ferroviario extremeño en la historia, y saben también que en 2019 tendrán electrificadas y en 2020 concluidas vías férreas importantísimas.

Y si nos alejamos de la demagogia y nos planteamos en lo razonable, en lo sensato, lo que ya hizo el Gobierno, lo que puede comprometerse a hacer y lo que nos gustaría que todos decidiésemos sobre aquel territorio, que es fundamental para este y para todos los Gobiernos —de hecho, esa futura vía férrea tiene un competidor gigante, que es la autovía de la Plata, que costó algo más de 1050 millones de euros y respecto de la que en la zona de Zamora el actual Gobierno, la anterior ministra tuvo la oportunidad de licitar, construir y concluir la autovía, que tiene millones de desplazamientos anuales, y, por tanto, es una alternativa a aquella antigua vía férrea, efectivamente, decimonónica, que no puede ser reutilizada, porque para los trenes que queremos para España ni el ancho de curva, ni el radio de curva ni la pendiente permiten lo que, por otro lado, la misma moción reclama, que es una vía que pueda ser utilizada por cualquier tránsito europeo que quiera llegar a España—, lo que sí nos parece razonable es que esta línea forme parte, siga formando parte —ya lo es, aunque la moción lo desconoce— de la red transeuropea de transporte, no de la red básica —imagino que esa será la confusión y eso será lo que debe reclamar la moción—, pero quien debe incluirlo es la Comisión Europea, en función del flujo, del número de tránsito. Y nos parece bien acelerar los estudios de demanda, porque esta es la única que puede justificar que una vía férrea transite de forma paralela a los 750 kilómetros de autovía de gran capacidad y gratuita que ya se disfruta en el oeste español. Nos parece bien que en el caso de que se lleve a cabo, y confieso que no va a ser en el corto plazo y que es imposible y que es demagogia en Estado químicamente puro decir que el presupuesto que debería entrar en vigor en enero, en febrero o en marzo de 2018, lleve dinero para la señalización de una vía que fue descatalogada y que, por tanto, construirla de nuevo reclamaría un nuevo estudio de impacto ambiental. Pero nos parece bien que aquellos tramos que sean reutilizables puedan ser conservados. Nos parece bien también que pueda haber alternativas privadas al disfrute público que merecen también los vecinos y, por tanto, hacer un esfuerzo. Nos parece bien también, como quinto punto en ese texto que nos gustaría como enmienda transaccional, si los grupos lo planteasen, que eso fuese compatibilizándolo con el actual proyecto pactado de vía verde en la actualidad. Porque señalar una vía férrea por donde hoy transitan cicloturistas y senderistas me parece de un nivel demagógico altamente apreciable y llamarle a esto cáncer después de que quienes lo cerraron fueron los autores que hoy firman este texto me parece de auténtico bochorno. Por tanto, si somos realistas, me parece bien y hemos planteado una propuesta a mi juicio del máximo consenso que se puede alcanzar y nos gustaría su consideración. Muchas gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Tienen la palabra los promotores de la iniciativa en relación con la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **PASCUAL PEÑA**: Hemos acordado una transaccional con el Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **PRESIDENTE**: Muy bien. Muchas gracias.

— SOBRE MEJORAS DE CAPACIDAD Y SEGURIDAD DE LA A-62 A SU PASO POR SIMANCAS (VALLADOLID). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/002568).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente proposición no de ley que va a ser la que figura en el orden del día con el número 9.º que es sobre las mejoras de capacidad y seguridad de la A-62 a su paso

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 387

29 de noviembre de 2017

Pág. 25

por Simancas, provincia de Valladolid, es del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso y va a defenderla la diputada doña Raquel Alonso, tiene la palabra.

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

Señorías, a modo de contexto la A-62, llamada autovía de Castilla, es una arteria fundamental, no solo para la provincia de Valladolid, sino para toda la comunidad de Castilla y León. Discurre desde Burgos hasta Fuentes de Oñoro en Salamanca, ya en la frontera con Portugal. Es decir, que por su camino pasa por Burgos, Palencia, Valladolid, Salamanca, con un total de 355 kilómetros. Pero en la provincia de Valladolid ocurre una cierta peculiaridad y es que la autovía divide y atraviesa literalmente por la mitad el municipio de Simancas, que es aquí la cuestión de esta PNL. Imagínense, señorías, la situación de tener que pasar todos los días por una autovía para poder llevar a sus hijos a la escuela o para ir a comprar, para ver a sus amigos, para ir a trabajar, que sin duda alguna es todo un despropósito. Este municipio además está situado a 13 kilómetros de Valladolid y está lleno de gente joven. De hecho su población hasta se ha incrementado mucho gracias a la gente joven, familias jóvenes, y ya supera los 5000 habitantes. Además este municipio tiene un gran valor histórico y cultural. Tiene el Archivo General de Simancas que ha sido nombrado el pasado 31 de octubre, hace nada, Patrimonio Mundial de la Unesco, nada desdeñable. Esta autovía no solo divide Simancas, sino que además se produce uno de los mayores cuellos de botella de España, conlleva atascos, accidentes y grandes molestias para toda la población, en definitiva. Agradezco profundamente que el Ministerio de Fomento, con el Gobierno del Partido Popular, sea consciente de esta situación y que haya decidido que ya es hora de hacer algo, porque Simancas no puede seguir siendo un municipio dividido. Por eso ha contratado la redacción de un proyecto para la mejora de la capacidad y funcionalidad de la A-62 con una inversión estimada de 126 millones de euros y una longitud aproximada de 22,4 kilómetros. En un principio se tanteó la ejecución de un tercer carril y además sabemos que así se le contestó al diputado, Francisco Igea, el 4 de octubre. Pero posteriormente a esta fecha se han mantenido muchas reuniones por parte del Ministerio de Fomento con representantes políticos, con la propia Asociación de la Plataforma Vecinal Humanizar Simancas que se creó en Simancas con este cometido para ver cómo podíamos evitar que Simancas fuera un municipio dividido colaborando entre todos. La última reunión, de hecho, fue hace también muy poco tiempo, el 17 de noviembre, donde se plantearon propuestas y nuevas consultas que el Ministerio está analizando. Lo tenemos claro, Simancas no puede seguir dividido. Hay que hacer algo, lo sabemos los políticos, lo saben los vecinos y vecinas de Simancas, lo sabe el Ministerio de Fomento. El Ministerio de Fomento hizo una nueva propuesta que era una mejora de la integración urbana en el municipio mediante la creación de una losa de cobertura de la autovía de 220 metros de longitud. Este soterramiento de la A-62 permitiría enlazar el casco histórico de Simancas con los barrios que están al otro lado de la autovía que son El Silo y Casas Nuevas, lo que ayudaría a poner punto y final a esta dramática división.

Además por resaltar alguno de los puntos fuertes de esta intervención, se crea un nuevo espacio abierto, una nueva plaza pública de 12 000 metros cuadrados totalmente urbanizada y además integrada en el municipio de Simancas. Habíamos oído rumores de gente que pensaba que esto era como una especie de sarcófago elevado o algo así. Nada de eso, no se preocupen, es una integración totalmente a nivel que ni tapa ni obstaculiza su visión sobre el archivo. Simplemente es para que los ciudadanos lo disfruten.

Además a la propia portavoz del PSOE de Simancas también le gusta esta opción, parece que le convence. Cito textualmente lo que dijo: Los 12 000 metros cuadrados pueden ser muy buenos, porque permiten la integración del municipio, con lo cual no solamente lo vemos así desde el Partido Popular, sino que más grupos están de acuerdo con nosotros. Además otros puntos fuertes son la mejora de los accesos. Se mejora el acceso del camino del Arroyo, se crea una nueva entrada hasta el colegio de los Zumacales, se crea una nueva vía de servicio hasta Casas Nuevas y una nueva rotonda que mejorará la circulación y los accesos al municipio. Todas y cada una de estas actuaciones son reclamaciones históricas del municipio de Simancas. Sin duda alguna, suponen una serie de mejoras sin precedentes.

Por otro lado, no renunciamos desde el Grupo Popular a que se sigan estudiando otras alternativas. Contemplando la viabilidad económica, social, ambiental y territorial de las mismas. Una de estas alternativas bien podría ser la comentada en la mencionada variante. Esta variante sin duda también podría ser una buena solución. Eliminaría en gran parte el problema del tráfico, pero también no hay que olvidar que con la variante al final el trazado existente, el trazado actual sigue dividiendo el pueblo, con lo cual ponemos otra barrera y al final nos estamos quejando de que tenemos una barrera y así impedimos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 387

29 de noviembre de 2017

Pág. 26

que crezca el municipio de Simancas, porque probablemente tengamos dos barreras, es decir, es trasladar el problema a futuro. Además con la variante los actuales accesos no se mejorarían, que es una reclamación fundamental del municipio de Simancas, que se mejoren los accesos porque son francamente peligrosos. Por otra parte, el ayuntamiento tendría que asumir ese trazado actual con todos los gastos que esto conlleva de cara a su condicionamiento como una vía urbana y no como una autovía.

Volviendo a la opción de la integración urbana, la de la gran plaza, nos gustaría que el Ministerio de Fomento también estudiara la viabilidad de ampliar este cubrimiento más allá de los 220 metros, tal como propuso la Plataforma Vecinal de la A-62 en la última reunión.

Finalmente, sin ánimo de extenderme más, quiero agradecer nuevamente al ministerio su firme voluntad de integrar las dos partes del municipio de Simancas, pero también quiero agradecer al resto de fuerzas políticas que han ampliado y mejorado esta PNL. Consideramos que es hora de que los grupos políticos estemos juntos, por lo menos en este asunto, sin hacer una mera política de autovía, ya que a los únicos a los que les pertenece el municipio de Simancas es a los vecinos y vecinas de este municipio. Juntos conseguiremos que Simancas deje de ser un municipio dividido. Gracias. **(Aplausos)**.

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

Tiene la palabra, para defender la enmienda, por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, el diputado don Juan Manuel del Olmo.

El señor **DEL OLMO IBÁÑEZ**: Señorías, hoy hablamos aquí sobre una solución que reclaman las y los vecinos de Simancas, del municipio de Valladolid. Desde Unidos Podemos estamos de acuerdo en que es necesario realizar un estudio informativo completo, porque si no se hiciera supondría incurrir en un acto ilegal. Como estamos de acuerdo, además hemos presentado dos enmiendas. La primera trata de realizar un estudio informativo completo y un estudio de impacto ambiental para la ampliación de capacidad de la A-62 a su paso por el municipio de Simancas, que contemple la viabilidad económica, social y ambiental de varias soluciones alternativas, que sea sometida a información pública, además de ser consultado y consensuado con todas las autoridades públicas competentes y con la plataforma ciudadana de Simancas.

En nuestra segunda enmienda incluimos una demanda de los vecinos de Simancas para que conste y no se les olvide: contemplar en todas las alternativas estudiadas la devolución o recuperación del trazado actual como travesía urbana al paso por el municipio. Si la opción finalmente es utilizar el trazado existente, queremos que se haga cumpliendo las demandas de la Plataforma Vecinal, aun siendo conocedores de lo que implicaría construir un tramo más largo. Estamos comprometidos con buscar soluciones factibles para las y los vecinos de este municipio de Valladolid. Por ello votaremos a favor, ya que nuestras enmiendas han sido incluidas en una transaccional. Muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Socialista, para defender su enmienda, tiene la palabra la diputada doña Soraya Rodríguez.

La señora **RODRÍGUEZ RAMOS**: Muchas gracias, presidente.

Efectivamente estamos hoy debatiendo aquí una proposición no de ley presentada por el Grupo Popular que hoy debe ser actualizada, puesto que cuando se presentó no conocíamos ni se había presentado por parte del Ministerio de Fomento una primera solución de planteamiento a una demanda ya histórica por parte de los vecinos de este municipio. También hay presentada una proposición no de ley por el Grupo Parlamentario Socialista y por el Grupo de Ciudadanos pidiendo lo que ya habíamos pedido en el año 2009, tal y como presentó el Grupo Parlamentario Socialista cuando se iba a realizar el trazado de un tercer carril para mejorar la capacidad de una arteria muy importante en la comunidad autónoma y, desde luego, con un tráfico importante, sobre todo, en su paso de Simancas a Tordesillas. En ese momento ya el Grupo Socialista instó al Gobierno a que presentara un trazado alternativo que no provocara que la herida ya abierta en este municipio, que separa la zona nueva del pueblo, el barrio de El Silo y Casas Nuevas con el casco histórico, se viera profundizada con la realización de un tercer carril. En ese momento todos los grupos políticos aceptaron la enmienda del Grupo Socialista para instar la búsqueda de un trazado alternativo con el estudio de la creación de una variante, para evitar este tercer carril, y desde luego garantizar todos los accesos mediante su reformulación para accesos de la autovía al municipio. Cuando de nuevo este proyecto paralizado se retoma, el Grupo Socialista de nuevo pide un trazado alternativo y trabaja sobre lo que ya habíamos acordado todos los grupos, que es la variante. Es

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 387

29 de noviembre de 2017

Pág. 27

cierto que esta vez también, como la otra, con una gran preocupación por parte de los vecinos se produce un debate importante en el propio municipio y se crea una Plataforma de la A-62, que se ha visto con todos los grupos políticos y que nos han pedido una solución para no dividir más este municipio y poder encontrar soluciones de integración. En este sentido va la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, porque, como ya se ha dicho, el 17 de noviembre el ministerio presentó a todos los grupos parlamentarios del municipio con representación en el ayuntamiento y a los representantes de esta plataforma vecinal de un primer planteamiento, que no hablaba de plantear un desvío, sino de plantear un cubrimiento parcial que permitiera no solamente no agrandar la división que ya existe en el pueblo, sino intentar dar una solución de integración a estas dos partes que además solucionara también la visibilidad, la importancia que tiene el Archivo de Simancas, no solo para este municipio, aunque desde luego para este municipio, sino para toda la provincia de Valladolid y la Comunidad Autónoma de Castilla y León. Ante esta solución, ante este primer planteamiento realizado por el Ministerio de Fomento, tanto los grupos políticos a los que se les enseñó y explicó, como a los miembros de la Plataforma A-62, creada en Simancas, les pareció que podría ser una buena propuesta.

No obstante, ahí se plantearon algunas propuestas de mejora entre las que se encuentra la ampliación del tramo de cubrimiento parcial. En este sentido nosotros pedimos al Ministerio de Fomento que este primer planteamiento, que ahonde en él, que presente un planteamiento que recoja las mejoras propuestas en esa reunión del pasado 17 de noviembre del 2017 por la Plataforma A-62 en el municipio de Simancas.

Se nos presentan también otras enmiendas, que aquí se han citado, que ya están recogidas también en una proposición no de ley que presentó el Grupo Socialista. Nos parece que el acuerdo que nos ha presentado la proponente de la proposición no de ley con una enmienda transaccional en la que se recoge la enmienda del Grupo Socialista junto a la posibilidad también de si fruto de este estudio resultara mejor la variante sobre la que hemos hablado y estando de acuerdo en otras ocasiones, fuera finalmente esta, teniendo en cuenta la mejora de la capacidad de la vía, la seguridad vial, el desarrollo económico y social de la zona y, sobre todo, en su paso por Simancas, la integración y cohesión del municipio para no ahondar más en esta herida que le ha fracturado durante mucho tiempo.

En este sentido, es muy importante mantener el consenso de las fuerzas políticas con las plataformas ciudadanas que se han creado en el municipio y conseguir cuanto antes una solución adecuada para la realización de la ampliación de esta infraestructura que ciertamente es necesaria para la provincia y para la comunidad. Muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario de Ciudadanos, tiene la palabra don Francisco Igea.

El señor **IGEA ARISQUETA**: Muchas gracias, señor presidente.

En primer lugar, quiero agradecer a la Plataforma Humanizar Simancas el excelente trabajo que ha hecho al realizar este enorme documento sobre la A-62. Pocas plataformas se han documentado tan bien y tan precisamente y con tanto detalle sobre un problema que afecta a su municipio. Quiero manifestar, en segundo lugar, mi sorpresa por la fe del converso del Partido Popular. La fe del converso siempre es mucho más intensa que la fe del tradicional. Esto es una sucesión de incumplimientos bastante llamativa, porque cuando se aprueba, como se ha dicho, la PNL en 2009, se hace entre otras cosas para estudiar una posible variante al trazado de la autovía en Simancas. Pero cuando sale de la demarcación de carreteras de Castilla y León un documento solicitando una orden de estudio informativo, lo que se hace en el ministerio no es eso, no se hace un estudio informativo, y esta es otra de las sorpresas, ¿por qué no hemos hecho un estudio informativo, que era preceptivo? ¿Por qué vamos directamente a una resolución de proyecto? Dirán ustedes si se ha ido a una resolución de proyecto por qué estamos aquí. Estamos aquí, entre otras cosas, porque el 24 de julio, hace ya unos cuantos meses, el Grupo de Ciudadanos, instado por Ciudadanos de Simancas, pregunta al ministerio si se ha contemplado la posibilidad de alterar el trazado para esa obra que ha anunciado y el ministerio contesta en octubre que no se contempla la posibilidad de alterar el trazado; cosa que no deja de sorprendernos, porque se mantiene un trazado a pesar de que no se ha hecho el estudio informativo. Pero no deja de sorprendernos no solamente por esto, sino porque el trazado y lo que se propone es francamente ilegal, porque tampoco tiene un estudio de impacto medioambiental, entre otras cosas, y porque la autovía Simancas en su trazado tiene una velocidad de 100 kilómetros/hora que con la normativa actual es ilegal, no se puede proyectar una autovía con una velocidad de 100 kilómetros/hora. Además, sorprendentemente, con mucha prisa, comienzan reuniones y proponen que en ese tramo de 100 kilómetros hagamos una rampa para soterrarlo, con lo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 387

29 de noviembre de 2017

Pág. 28

cual aún hemos de disminuir la velocidad, porque además va enterrado, y al poner el tercer carril disminuye el radio, que ya es menor de 700 metros como dicta la norma, con lo cual tenemos aún más peligro y que disminuir aún más la velocidad e incumplimos aún más la propia norma. Esto es lo que ha pasado hasta ahora.

¿Cuáles son las conclusiones? ¿Por qué estamos aquí? ¿Por qué tenemos tanta prisa? ¿Por qué tenemos tanta prisa para redactar un proyecto que, desde el punto de vista medioambiental, no cumple la normativa al no haber informe de impacto ambiental? Porque si hubiera informe de impacto ambiental, quizás una de las soluciones sería mejor que otra, por ejemplo, la variante. ¿Por qué tenemos tanta prisa si desde el punto de vista económico es mucho más cara la propuesta que hace el ministerio? ¿Por qué tenemos tanta prisa? ¿Es mucho más caro esto que hacer una variante? ¿Por qué tenemos tanta prisa si desde el punto de vista de ejecución la propuesta del ministerio es mucho peor, hay que paralizar el tráfico, las obras van a durar mucho más y van a tener muchísimo más impacto? ¿Por qué tenemos tanta prisa? No sabemos muy bien por qué tenemos tanta prisa, pero sabemos que es necesario cumplir la ley, es necesario hacer el estudio de todas las opciones de manera seria y pausada. Nosotros representamos aquí no solo a los ciudadanos de Simancas, que también, y a los que apoyamos y agradecemos su trabajo, sino a todos los ciudadanos españoles. Las decisiones que se toman aquí afectan al presupuesto de todos los españoles, afectan a todos los viajeros que van por esa autovía, a los cuales les ofrecemos un trazado que es peligroso y que va contra la norma.

Nosotros vamos a votar favorablemente la transaccional porque contempla todas las opciones, pero no nos quedaremos tranquilos si no se hace un estudio informativo en regla y si no se hace un estudio de impacto ambiental en regla y un estudio económico en regla. Si tenemos un poquito menos de prisa, porque en Valladolid tenemos una larga experiencia de promesas de soterramientos que acaban siendo —y en este caso de manera sospechosa— no sé si se trata de un soterramiento o de un encubrimiento, y son dos cosas diferentes. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Igea.
Señora Alonso, en relación con las enmiendas.

La señora **ALONSO HERNÁNDEZ**: Sí, tenemos un texto transaccional que en cuanto lo firmemos se lo haré llegar a la Mesa.

— RELATIVA AL INCUMPLIMIENTO DEL GOBIERNO AUTONÓMICO VALENCIANO EN EL DESARROLLO DEL PROYECTO DE LA DUPLICACIÓN DE LA VARIANTE DE TORREVIEJA (ALICANTE). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/002578).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la proposición no de ley número 10.º relativa al incumplimiento del Gobierno autonómico valenciano en el desarrollo... **(Rumores)**. Señorías, si son tan amables...

... del proyecto de la duplicación de la variante de Torre Vieja de Alicante. Es una iniciativa del Grupo Parlamentario Popular y que va a defender el diputado don Joaquín Albaladejo. Tiene la palabra.

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

Si hablamos de vivienda también hay que hablar de Torre Vieja, efectivamente, porque es un entorno junto con Guardamar, playas de Orihuela y Pilar de la Horadada que lidera mes a mes las estadísticas del Ministerio de Fomento en el número de transacciones inmobiliarias del Estado español. Por tanto, tiene mucha relación lo que aquí se va a debatir esta mañana. Fundamentalmente, porque viene a acreditar que se pone de manifiesto que no ha habido una cierta voluntad específica para solucionar el embudo de tráfico más importante de toda la Comunidad Valenciana y que los argumentos, que hemos oído en la tarde de hoy en anteriores PNL específicamente ubicadas en la Vera Baja del Segura por formaciones políticas que hoy soporta el Gobierno autonómico valenciano, como es Partido Socialista, Compromís y Podemos, en lo que a continuación acreditaré, tienen poco sentido.

La carretera N-332 a su paso por Torre Vieja conforma 8 kilómetros de dos carriles de dirección diversa que a continuación se enmarcan en otras dos poblaciones que son Guardamar y Pilar de la Horadada hasta el final con la región de Murcia, donde se duplica la vía. De manera absolutamente increíble, hemos tenido la noticia en el mes de mayo de este año, en el año 2017, que el Gobierno valenciano toma la decisión de desentenderse por completo de la elaboración del proyecto de la variante de Torre Vieja. Sinceramente hay cuestiones que son muy difícilmente justificables, porque es un entorno que está

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 387

29 de noviembre de 2017

Pág. 29

colapsado de tráfico incluso hoy, no solamente en épocas de gran afluencia turística, y también porque acreditan que alguien aquí no ha estado diciendo la verdad, y lo podemos acreditar documentalmente. Esta variante es una variante que tiene un tráfico brutal, que además está en estos momentos dándole una ausencia de sentido completa a una inversión pública como fue cuadruplicar los carriles de circulación hacia Guardamar de Segura, hacia el norte de la provincia, y en su conexión hacia el sur hacia la Comunidad autónoma de Murcia. Realmente nosotros en este instante tenemos una situación no muy clara. Tenemos una situación de un Gobierno autonómico valenciano que hasta el día 16 de junio del año 2017 todavía le decía al alcalde de Torre Vieja —pero insisto es una infraestructura que por su posibilidad de bloqueo afecta al menos a nueve municipios del entorno y, como se ha dicho aquí, esta tarde, a casi un millón de personas en su impacto directo en el tráfico rodado— que tranquilo que se estaba a la espera de la remisión del proyecto de la variante de Torre Vieja, elemento fundamental cuya obligación tenía de ejecutarlo el Gobierno autonómico valenciano en virtud de un protocolo del año 2014, entre el Ayuntamiento de Torre Vieja, el Gobierno de España y la Generalitat Valenciana. De manera sorpresiva ha habido alguien que ha dicho que el protocolo a tres bandas no existía, que bajo ningún concepto debía de asumirse por parte de la Generalitat Valenciana ningún proyecto. Aquí exhibo el protocolo a la Comisión con sello de registro de salida de la Generalitat Valenciana de fecha 12 de diciembre de 2014 y con fecha de entrada en el Ayuntamiento de Torre Vieja el 18 de diciembre de 2014. En este protocolo la Generalitat Valenciana se compromete a hacer el proyecto para la duplicación de la variante, como lo hizo en la duplicación de los carriles para Guardamar y como lo hizo en la duplicación de los carriles hacia Orihuela costa y Pilar de Horadada. No por una voluntad de ciencia infusa, sino porque efectivamente hubo una señora ministra del Gobierno de España que además tomó esa decisión y firmó un protocolo en el año 2005. El protocolo de colaboración entre el Ministerio de Fomento y la Generalitat Valenciana donde se distribuían las cargas en la construcción de esta carretera. La señora Magdalena Álvarez tuvo a bien, efectivamente, firmar este protocolo y dar lugar a que la Generalitat Valenciana —quien fuera que la gobernara— hacía el proyecto de ejecución de esa variante y el Gobierno de España hacía la inversión. Lógicamente durante el tiempo hemos visto que se han producido diferentes inauguraciones. La última, la variante y la duplicación entre la vía parque entre Guardamar de Segura y Torre Vieja. La última duplicación a cuatro carriles. El Ministerio de Fomento hizo esta inauguración el 26 de septiembre del año 2011 y la ministra por aquel entonces, Leire Pajín, además utilizando un carril bici, con una imagen muy simpática, hizo la inauguración de esos cuatro carriles que desembocaban en dos, durante 9 kilómetros.

Pasa el tiempo y llegamos a ese convenio que he dicho del año 2014 y de pronto vemos que en el verano del año 2016 la Generalitat Valenciana manda el proyecto de la variante, afortunadamente, lo manda al Ministerio de Fomento. El Gobierno valenciano en el verano del 2016 manda el proyecto de la variante. De manera inopinada vemos en el verano del año 2017 que el Gobierno valenciano dice que no quiere saber nada del proyecto de la variante, porque el proyecto de la variante nunca ha sido responsabilidad suya y no tiene nada que ver con esa duplicación de cuatro carriles que impide entonces que un tránsito de veinte carriles de comunicación de un entorno que aquí se ha dicho, no por parte de los portavoces del Grupo Parlamentario Popular, sino por el resto de los portavoces, afecta a más de un millón de personas, no se duplica y se crea el embudo de España en el sureste español, tal cual. Uno analiza los presupuestos de la Generalitat Valenciana del año 2016, ya no gobierna el Partido Popular en la Generalitat Valenciana, y uno analiza realmente cuál es el presupuesto de inversiones que se aprueba por parte del Gobierno valenciano, de Compromís y del Partido Socialista y se va a la sección 8.^a, servicio 2, centro gestor 2, programa 531.0 y aparece una duplicación de la variante de Torre Vieja-Alicante, nominativamente el dinero para pagar el proyecto. En el verano del 2017 dice el Gobierno valenciano que no tiene nada que ver a la hora de ejecutar esta variante, que no es algo que vaya con ellos, que la variante de Torre Vieja no es algo que le importe al Gobierno valenciano, que nunca ha tenido que ver con ese tema. En fin, esto desafortunadamente ha sido así.

En estas el Gobierno de España se ha visto en la obligación de salir en el auxilio de las personas que se desarrollan y viven en ese entorno geográfico, que no volveré a repetir cuántas personas se ven afectadas por este bloqueo diario en una línea de 8 kilómetros. Efectivamente desde el Grupo Popular le pedimos al Gobierno de España que acelere a la mayor brevedad posible las actuaciones precisas para elaborar un proyecto de trazado y de construcción con el grado de detalle exigible, para que efectivamente se permita licitar y ejecutar a la mayor brevedad esa duplicación.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 387

29 de noviembre de 2017

Pág. 30

He sido tachado en la provincia de Alicante de payaso por defender que alguna administración se hiciera cargo de la solución de este problema, de este sinsentido como que una entidad autonómica mande un proyecto para que se ponga en marcha la duplicación de una carretera que afecta a muchísimas personas y esta misma Administración autonómica diga que no quiere saber nada. De verdad, quiero pensar que no tenga nada que ver el hecho de que en esa zona que estamos detallando en la comarca de la Vera Baja del Segura del entorno geográfico de Guardamar, Pilar, Torrevieja, Playas de Orihuela, Rojales, Los Montesinos, pues el 99,5% de los que estamos ahí no hablamos valenciano. Quiero pensar que ese no debe ser el motivo por el cual se haga de manera pública y tan obscena mandar un proyecto y luego decir que uno no tiene nada que ver.

Quiero agradecer al diputado señor Campos la posibilidad de poder cerrar una transaccional en relación con lo que aquí estamos impulsando, porque verdaderamente esta es una cuestión que afecta a todos los que nos encontramos inmersos en esa problemática tan importante como es la duplicación de la variante de Torrevieja que, insisto, es de todo ese entorno geográfico. También quiero agradecerle que haya sido capaz de retirar dos de sus enmiendas, porque además se dan buenas noticias que a continuación comentaré, una de ellas especialmente. Hemos llegado al entendimiento de pedir al Gobierno de España que acelere las actuaciones precisas para elaborar un proyecto de trazado y de construcción con el grado de detalle exigible según la ley y con la consiguiente remodelación de los enlaces existentes en ese tramo. También pedimos que el Gobierno de España cumpla con sus competencias en materia de elaboración de informes y estudios necesarios, incluidos los relacionados con el impacto ambiental, como la legislación vigente le exige. Además, estamos de acuerdo en realizar una oportuna coordinación, como es lógico, desde la lealtad, la que en algunos momentos, como he acreditado documentalmente, no ha existido con los vecinos de esa tierra a la hora de desarrollar las mejores conexiones al núcleo urbano y otras zonas, no solamente de Torrevieja, sino anexas y afectadas en municipios limítrofes. Además hemos pedido —y lo vamos a hacer así— que no se demore la realización de los estudios, informes y proyectos necesarios y que una vez aprobados se inicie de forma inmediata el proceso de licitación de la obra.

Quiero agradecer también que el señor Campos haya retirado una petición relativa al municipio de Benissa. Aprovecho la oportunidad para decir que hoy en Benissa tenemos dos grandísimas noticias. Él pedía que de forma urgente se retomaran los trabajos de ejecución de la obra de circunvalación de la N-332 a su paso por Benissa. Le voy a dar dos noticias maravillosas. La primera, que en Benissa, en la provincia de Alicante, está lloviendo, que es una noticia extraordinaria. La segunda, que las obras están en marcha, como se puede ver en esta fotografía (**Muestra una fotografía**) que a continuación le haré llegar, con unas máquinas extraordinarias que están ejecutando el proyecto y la obra que el Gobierno de España quiere que se desarrolle en la N-332 a su paso por Benissa; con unos obreros que están muy pertrechados y que están haciendo que hoy estemos todos muy orgullosos de ver que el Gobierno de España trabaja y ejecuta para todos los vecinos de la provincia de Alicante, tanto para los del norte como, esperamos y deseamos, para los del sur, que son los de la comarca de la Vega Baja del Segura.

Muchas gracias. (**Aplausos**).

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

Para la defensa de la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Campos Arteseros.

El señor **CAMPOS ARTESEROS**: Muchas gracias, señor presidente.

Empezaré por algún comentario que se ha dicho al final. Lo de que si allí no se invierte porque hablan castellano, que se lo pregunte al Partido Popular, porque voy a demostrar que durante los Gobiernos socialistas se invertían millones de euros, llegando hasta los 100 millones, incluyendo carreteras e infraestructuras hídricas, y con el PP no se ha invertido nada. A ver si es el PP el que le tiene manía a la comarca porque habla castellano. En Benissa hará usted las fotos que quiera, pero yo pasé el otro día con el coche, no llovía —que puede ser una excusa para que no haya obreros— y allí no había ni el Tato. Fue la vicepresidenta a hacerse fotos, aguantaron un par de camionetas un par de días y sigue estando todo parado.

Cada vez que ustedes niegan la realidad, se ríen, se mofan de los valencianos y de los alicantinos, que es lo que viene a ser esta iniciativa, una mofa de los alicantinos. ¿Por qué? Porque, como he dicho, ustedes no invierten nada. No solamente es que en términos absolutos de presupuesto hayan bajado las consignaciones presupuestarias para la provincia de Alicante (**Muestra un documento**), es que las que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 387

29 de noviembre de 2017

Pág. 31

están con una línea roja se ejecutaban y las que están en azul no se ejecutan. Es decir, no solo nos discriminan en los presupuestos, sino que además nos discriminan no ejecutándolo.

Ustedes están acostumbrados a muchas fotos. **(Muestra una fotografía)**. Esta foto es espectacular. La señora Bonig, hoy presidenta del PP y entonces consellera de Infraestructuras, que se paseaba, sin hacer una sola obra, por toda la Comunidad Valenciana porque era coordinadora del PP, vino a Madrid, ¿a conseguir qué? Pagar un informe del proyecto. Vamos a explicarlo. Hablamos de una obra en una carretera nacional, de una infraestructura nacional, de una obra que va a hacer el Ministerio de Fomento, y por mucho que usted lo diga no hay convenio. Además, utiliza medias verdades y totales mentiras en su exposición de motivos, porque habla de 2005, pero es que cuando ustedes firman eso, que realmente no fue aprobado nunca por el consell, fue en 2013. Yo sé que a ustedes les gusta lo de *aixó ho pague jo*, y después a ver quién paga. Esto es más serio, tenía que aprobar el consell un compromiso formal con el Gobierno de España, y nunca lo hubo. No solamente no dan la financiación adecuada al Gobierno de la Generalitat desde el año 2013, acumulando miles de millones de euros de deuda con los valencianos, sino que además quieren que paguemos parte de la obra. ¡Ustedes se mofan de los valencianos! Lo que tienen que hacer es no engañar, porque incluso lo hacen en la exposición de motivos. ¿A que todos los que están en esta sala cuando han oído lo de que el Gobierno de España ya ha actuado sobre esa carretera han pensado que es el Gobierno de Rajoy? Pues no, el Gobierno de Rajoy ha invertido cero. Esas dos infraestructuras de las que habla, incluyendo la propia variante, las han hecho socialistas. Sobre la variante de Torrevieja, antes decía alguno: Hace veintiocho años que no se invierte en Torrevieja y se quitó el tren. Todo lo que se ha invertido en infraestructuras en Torrevieja lo han hecho Gobiernos del PSOE de España, incluida la circunvalación. Fueron ustedes los que no hicieron esos otros tramos. El tramo del que ustedes hablan, Torrevieja-Pilar de la Horadada, lo hizo el Gobierno socialista, 28 millones de euros; el de Torrevieja-Guardamar lo hizo un Gobierno socialista, 28 millones de euros. Ustedes solamente consignaron —hay que reconocerlo— en 2012 dos millones que quedaban pendientes de pagar de una obra ya acabada, que era la de Guardamar-Torrevieja. No hicieron nada más. Oiga, que no lo dice el tío Ari, sino los Presupuestos Generales del Estado. No han ejecutado nada. Por cierto, quiero que el Partido Popular y el Gobierno de España me expliquen cómo pasan de decir en 2016 que van a hacer una circunvalación en Torrevieja de 17 millones de euros y en 2017 pone 12 millones. ¿Pero qué chapuza van a hacer con 12 millones de euros para una infraestructura de duplicación de la circunvalación? ¿Qué piensan hacer? Se lo tendrán que explicar a los ciudadanos. Por cierto, lo que tienen que hacer es empezar a consignar y a poner presupuestos, que para eso son Gobierno y es una carretera nacional. Se lo explicó la consejera y yo se lo repito hoy aquí.

Me alegro de que haya aceptado nuestras enmiendas, porque lo que ha leído han sido nuestras enmiendas, en las que se dice claramente que es una competencia de ustedes, que deben asumirla y que si hay que redactar más estudios, que se haga, pero que lo haga la Administración competente, que es el Gobierno de España. No puede ser que ustedes sean centralistas para todo, que hasta con el FLA ustedes nos dicen a quién tenemos que comprar los productos farmacéuticos, violando la autonomía de una comunidad autónoma para ejercer sus funciones, por ejemplo, en materia de Sanidad, y luego esto lo tiene que hacer la Generalitat. Son ustedes un chiste, pero un chiste que no hace ni pizca de gracia ni a los valencianos ni a los alicantinos. Se les ha acabado el tiempo.

Vuelvo a decir, por otros comentarios que se han hecho antes en la Comisión, ¡que ustedes gobiernan hace cinco años! ¡Sean Gobierno y actúen de una vez! ¡Se acabó el tiempo de la culpa de Zapatero! La culpa de Zapatero son 28 millones de Pilar-Torrevieja y 28 millones de Torrevieja-Guardamar. Eso es culpa de Zapatero. También la desaladora que ha dado agua en los años de sequía, no hoy que está lloviendo, la que ustedes inauguraron en secreto y que decían que no estaba en marcha, una obra de 350 millones. ¿Para qué? Para no reconocer que Torrevieja, tu municipio, tenía agua, que no ha cerrado el grifo gracias al Gobierno socialista. Por cierto, todo invertido entre los años 2008 y 2011, que saben ustedes que fue el periodo en el que había mucha crisis.

Agradezco que acepten mis enmiendas. La voluntad de quitar los dos párrafos no es para eludirlos. Espero que se estudie bien este documento, porque la voluntad del Gobierno de la Generalitat es llegar a acuerdos con el Gobierno de España y hacer las cosas que necesitan los ciudadanos. Este documento sigue en vigor y presentaremos una iniciativa propia. La voluntad de los socialistas es que en esto hubiera consenso y que por fin se pongan ustedes a gobernar.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Campos.
Por el Grupo Mixto, tiene la palabra el señor Candela.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 387

29 de noviembre de 2017

Pág. 32

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

Creo que voy a empatizar con el Partido Popular. Cuando se desliza que se persigue a la gente por su idioma, creo que están en lo cierto, que hay una persecución, pero no lo otro. Pienso que están acertados en los síntomas, pero no en el diagnóstico. Lo que se persigue en la Comunidad Valenciana es la corrupción y a los ladrones. Quizá a lo mejor ahí pueda haber algún tipo de sentimiento de identificación.

Más allá de esto, quiero leer lo que decía el protocolo de 2005 firmado por el Partido Popular, que gobernaba en Valencia: Mediante este protocolo no se asume ninguna obligación jurídica concreta ni compromiso de gasto público, lo que deberá hacerse mediante el oportuno convenio posterior. Es decir, papel mojado. Explico también por qué caducó este convenio, simplemente porque la crisis obligó a redimensionar toda una serie de obras públicas, que además creo que fue necesario.

Quiero explicar al señor Albaladejo, con el que me une un buen entente personal, que en diciembre de 2016 la Generalitat entregó un documento al Ministerio de Fomento, la Agenda valenciana de infraestructuras, y el ministerio no dijo ni mu sobre la cuestión de la variante. La Generalitat dijo: Hay que actualizar la cuestión de la variante para realizar todas las mejoras técnicas que se puedan añadir. El ministerio no dijo ni mu. De ahí la cuestión de la consignación presupuestaria de la que hablaba el señor Albaladejo. Esto no me lo invento yo. Nuestro grupo solicitó el protocolo para la duplicación de la variante de Torrevieja de la N-332. **(Muestra un documento)**. Contestación del ministerio: No existe un protocolo firmado para la duplicación de la variante de Torrevieja-Alicante. Eso es lo que contesta el ministerio. Trampas ninguna, asuman su responsabilidad. A nosotros incluso nos obligan las sentencias de los jueces —y debe ser así— a pagar vuestras nefastas políticas en infraestructuras en la Vega Baja. Por ejemplo: La Generalitat deberá pagar 9,5 millones por no construir una autovía en la costa de la Vega Baja. La señora Bonig.

Termino. El señor Albaladejo ha dicho que le han llamado payaso. Yo nunca le llamaré payaso, porque creo que es totalmente injusto que se descalifique a alguien. A mí, el Partido Popular de un pueblo de Alicante, en este caso el mío, me llamó amigo de los etarras, y no voy haciéndome la víctima por ningún sitio, sino que lo asumo y peleo por mi tierra, siempre con la cara bien alta.

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

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

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

Es increíble cómo se calienta la Comisión con un tema tan importante como este. Esto es lo de siempre, lo que llevo viendo en este país en los últimos treinta años de política entre el Partido Socialista y el Partido Popular. Papá, Roque me pega; pégame Roque. Roque me pega; pégame Roque. Siempre estamos igual. Estamos montando un tema político de una cosa que se tiene que hacer con un plan nacional de infraestructuras estratégicas y con un criterio técnico. Empecemos ya con los criterios técnicos, señor Albaladejo. Vamos a cumplir los pactos que tenemos con ustedes haciendo un plan nacional de infraestructuras con una oficina nacional de evaluación que evalúe de forma sensata y con criterios técnicos la necesidad de una infraestructura. Dejémonos ya de historias de si el Partido Socialista invierte más o el Partido Popular deja de invertir en la Vega Baja. Esta infraestructura es necesaria porque en época estival pasan al día por ahí más de 50 000 coches; pero es que en invierno pasan 40 000. Yo tengo el gusto y la suerte de veranear en esa zona y les recomiendo a todos los españoles que nos estén viendo o escuchando que vayan a visitar la zona de Torrevieja, que vayan a Campoamor, que vayan al Mar Menor. Es verdad que en verano hay un flujo importante de visitantes en aquella zona y se puede constatar que hay un cuello de botella; según decían en su momento es el sitio donde había mayores retenciones en España en verano. Eso es así. Ahora mismo hay aquí una riña entre el Gobierno central y la Generalitat, y están echándose en cara las cosas cuando se tenían que haber puesto a trabajar juntos y sacar esto adelante porque es una obra necesaria.

Al margen de las disputas políticas, leyendo la PNL entendemos que se están barajando dos alternativas: una, duplicar la N-332 acelerando los trámites lo máximo posible, aunque haciendo un cálculo optimista pensamos que esto estará en el año 2020. Señor Albaladejo, en el año 2009 no tenían ustedes tanta prisa, porque el Gobierno del PP de Torrevieja no cedió parte de los terrenos al Gobierno central del Partido Socialista. Todos ustedes tienen una historia, un pasado. Vamos a dejar de pensar en lo que hicieron el uno y el otro y vamos a ponernos a trabajar. El proyecto de plan de acción territorial de la infraestructura verde del litoral de la Generalitat ni siquiera tiene plazo previsto de obra. Dicho plan pretende establecer un corredor ecológico a la altura de Torrevieja que está plagado de inconvenientes.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 387

29 de noviembre de 2017

Pág. 33

Para salvar la N-332 hace falta construir una especie de infraestructura casi desconocida en España que necesitaría un estudio de viabilidad. Es decir, cada uno hace la guerra por su cuenta.

En Ciudadanos somos partidarios de acelerar los trámites para dar solución al problema. Tampoco entendemos los dieciocho meses que el Ministerio de Fomento ha dado de plazo a la empresa redactora para entregar el trabajo. Me parece un tiempo brutal que, como mínimo, nos pone en el primer semestre de 2020. Los ciudadanos de Torre Vieja no están para más retrasos. Los ciudadanos de Torre Vieja están cansados de las retenciones de las comarcales 905 y 95, con accidentes casi a diario. Vamos a ponernos todos a trabajar, vamos a dejar de echarnos las cosas en cara y solucionemos entre todos los grupos políticos, con criterios técnicos, un problema que los ciudadanos nos han pedido que corriamos de una vez por todas. No esperemos al año 2020, si lo podemos hacer en el año 2019, los ciudadanos lo agradecerán. Aquellos que vienen a visitarnos mejorarán su experiencia en aquella zona.

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, tiene la palabra doña Rita Bosaho.

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

El Grupo Parlamentario Popular trae hoy a esta Comisión una proposición no de ley referida al incumplimiento del Gobierno autonómico valenciano en el desarrollo del proyecto de la duplicación de la variante de Torre Vieja. Es de agradecer que, aunque sea desde el cinismo, se comprometan a desarrollar un proyecto para la duplicación de esta variante que lleva ya muchos años. Hablo de cinismo, porque quieren hacernos ver como una victoria o una solución, que ellos resuelven desde la inocencia, una mala gestión de su propio Gobierno. Y es que su planteamiento de echar la culpa al Gobierno autonómico valenciano cae por su propio peso. Parece mentira que no sepan que esta carretera es titularidad del Gobierno central y, por tanto, desde Fomento tiene la obligación de desarrollar este proyecto. No nos vendan como una preocupación algo que ustedes deberían haber llevado a término hace muchos años.

El grado de cinismo crece cuando analizamos los datos y vemos cómo la congelación de la inversión y la infrafinanciación a la que se ve sometida la Comunidad Valenciana tiene una relación directa con el déficit de infraestructuras que tenemos en nuestra comunidad. Es decir, echan la culpa al Gobierno autonómico y, a la vez, lo asfixian económicamente, siendo competencia del propio Gobierno central, como estamos diciendo. Parece que no les importa que a día de hoy se produzcan esas retenciones kilométricas, cada vez más largas y en ambas direcciones, a las que se han referido nuestros anteriores compañeros, ni que alicantinos y alicantinas se vean atrapados durante horas y horas en esta vía, y tampoco que la propia Dirección General de Tráfico haya emitido un documento aludiendo a la necesidad de que se resuelva este problema cuanto antes, considerando todo el tramo como un peligroso punto negro.

Este no es un problema nuevo, es algo que se lleva arrastrando hace años, y lo saben el propio Partido Popular y el Gobierno. Por eso vuelvo a repetir que celebramos esta iniciativa y que, aunque sea desde el cinismo, se comprometan a desarrollar las obras necesarias para llevar a cabo esa duplicación.

Votaremos a favor, no sin antes pedir al Gobierno encarecidamente que haya una coordinación a través de un convenio con la Generalitat para garantizar el cumplimiento del desarrollo de la duplicación en Torre Vieja. Señor Albaladejo, por favor, trabajen para los ciudadanos y las ciudadanas.

Gracias. **(Aplausos)**.

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

Señor Albaladejo, entiendo que ha llegado a una transacción con el Grupo Socialista.

El señor **ALBADALEJO MARTÍNEZ**: La pasaremos a la Mesa.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

— SOBRE EL FOMENTO DE LA FINALIZACIÓN DE LA OBRA DE VIVIENDA INACABADA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/002192).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la proposición no de ley, presentada por el Grupo Parlamentario Popular, sobre el fomento de la finalización de la obra de vivienda inacabada.

Para su defensa, tiene la palabra la señora Zurita.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 387

29 de noviembre de 2017

Pág. 34

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

En las últimas intervenciones sobre el Plan de Vivienda hemos abordado la situación de la vivienda en España, los alquileres, las partidas presupuestarias destinadas al Plan de Vivienda, la rehabilitación, el acceso a la vivienda de las familias en situación de riesgo o vulnerabilidad, los criterios de eficiencia energética, y las medidas para incentivar el sector de la construcción, que también es parte y solución de estos problemas. Y a pesar de que el Partido Popular ha puesto sobre la mesa medidas que funcionan y que siguen funcionando, todas esas intervenciones las hemos terminado con una frase, que es que sabemos que no es suficiente y que hay que seguir trabajando y aportando medidas que se puedan incorporar al Plan de Vivienda para garantizar el acceso a la misma, para fomentar el mercado del alquiler, para incrementar el parque de vivienda pública.

Seguimos trabajando para reducir la lista de demandantes de vivienda y para que exista una bolsa específica de viviendas de emergencia social. Queremos incrementar las cifras de familias que se han beneficiado ya del actual Plan de Vivienda 2013-2016, hoy prorrogado. Casi 600 000 familias se han beneficiado de las ayudas de este plan: 240 000 de las ayudas al alquiler y más de 260 000 de las ayudas a la rehabilitación.

Señorías, de esto va esta proposición no de ley, que tiene como objetivo incorporar a la oferta pública residencial las bolsas de viviendas inacabadas existentes en todo el territorio español, creando un programa específico dentro del próximo Plan de Vivienda que garantice la finalización de estas obras y se incorporen a las bolsas de viviendas de alquiler social. En casi todas las ciudades españolas hay viviendas inacabadas, promociones que por la crisis económica no se han podido finalizar y que ahora están en un entorno desolador. Son construcciones en las que se ha hecho una inversión económica importante y que no se pueden usar porque no tienen los servicios básicos, ya que la urbanización está incompleta y no tienen ni agua ni luz. El único papel que desempeñan ahora mismo es consumir suelo de manera absolutamente insostenible.

El Plan de Vivienda, en la última versión que conocemos, que se presentó en esta misma Comisión, apuesta por la rehabilitación y por la recuperación de barrios degradados, pero no contempla estos suelos que no han podido llegar a consolidarse al paralizarse los procesos urbanísticos, ofreciendo una mala imagen ambiental, incluso generando problemas de seguridad, ya que se propicia la ocupación ilegal.

Por otro lado, esta medida constituiría una más de las ya propuestas para incentivar el parque de viviendas destinado a alquiler social, fomentando la colaboración público-privada como fórmula para resolver un problema social importante y para distribuir de manera eficiente el coste de integración de estas edificaciones. También contribuiría a activar el sector de la construcción, que tiene una gran capacidad de generar puestos de trabajo directos e indirectos, y de la forma que todos queremos, pues sin ocupar nuevo suelo regeneraría la ciudad consolidada, la que ya está antropizada. La incorporación de esta medida al Plan de Vivienda solucionaría parte del problema. Con la incorporación de viviendas inacabadas resolveríamos parte del problema de reducción de demandantes de vivienda e incrementaríamos la bolsa de viviendas destinadas a alquiler social y viviendas de emergencia, y ello con las máximas garantías de eficiencia energética.

Nosotros proponemos que esta ayuda, con los objetivos que se describen en la PNL, se materialice sobre la base de la cesión temporal de inmuebles para alquiler social, que estimamos que podría ser por un plazo mínimo de veinticinco años, cuyas condiciones se especificarían en el Plan de Vivienda, y que sería regulada *a posteriori* por las comunidades autónomas.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

Por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, tiene la palabra la señora Martín.

La señora **MARTÍN GONZÁLEZ** (doña Lucía): Gracias, señor presidente.

Esta PNL trata sobre un programa nuevo en el Plan Estatal de Vivienda para el fomento de la obra inacabada, teóricamente para poner esas viviendas en el parque público. Para empezar, el Plan estatal está sin aprobar y lleva un recorte acumulado desde el año 2013 de un 60%. Tampoco hemos conseguido que el secretario de Estado nos diga en sus comparecencias qué previsión de financiación va a tener ese plan. Un Plan estatal con millones de medidas pero con una financiación ridícula, irrisoria y que no está a la altura de la situación de emergencia y de déficit de políticas de vivienda acumulado desde hace más de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 387

29 de noviembre de 2017

Pág. 35

cuarenta años en este país, es como no decir nada. Lo que se supone que quieren hacer ahora es introducir un nuevo programa para acabar estas obras inacabadas.

Hay un montón de preguntas que esta PNL no resuelve y que creo que son claves. ¿En qué zonas hay que acabar esta obra? ¿En zonas en las que hay pelotazos residenciales a medio acabar, donde no vive nadie, donde no hay servicios? ¿Tenemos que dar de nuevo dinero público para volver a hinchar los bolsillos de los promotores en lugares donde no hay demanda? ¿Tienen datos que les permitan priorizar esto? En una comparecencia pregunté al secretario de Estado si tenían datos para planificar el Plan estatal y me dijo que no, que los datos los tenían las comunidades autónomas y que no era su función recogerlos. Le pregunto cómo planifica el ministerio los planes estatales.

¿Qué cantidad de Plan estatal va a ir a los promotores que tienen que acabar estas viviendas? Es significativo. Usted ha dicho que el parque público es de alquiler. He leído la PNL y en la exposición de motivos se habla de parque de vivienda, alquiler y vivienda para emergencia habitacional. Me parece que esta distinción entre vivienda y alquiler es muy peligrosa, porque me temo que o lo especifican o van a intentar hacer lo que llevan años haciendo con los planes estatales, que es dar dinero a los promotores para que acabe siendo vivienda de compra.

Hablan de la cooperación público-privada para dinamizar el mercado y crear empleo. De nuevo vemos esa concepción de que en lugar de poner en marcha los planes estatales para proteger un derecho, que no es que haya sido pisoteado, sino vilipendiado durante años, estos sirvan básicamente como motor económico, **(El señor vicepresidente, Barrios Tejero, ocupa la Presidencia)**.

También hablan de fomentar el parque público. Para fomentar el parque público hay que obligar a que los grandes propietarios pongan sus pisos en alquiler y no pedir por favor, como hace este plan, a la Sareb que ponga esos pisos por solo tres años. Hay que cambiar las condiciones de las Socimi, que son esas sociedades de inversión en alquiler que tienen una desgravación fiscal brutal para dedicarse al alquiler. Podríamos condicionar esas desgravaciones fiscales a que pongan las viviendas en alquiler social. Ahora que están pensando en hacer nuevos programas para este Plan estatal, ¿por qué no hacer un nuevo programa de ayuda a pequeños propietarios? Esos son los que ustedes dicen siempre defender y mienten, porque nunca han defendido a los pequeños propietarios, sino a los grandes grupos inversores, a los grandes rentistas, a constructores y a promotoras, pero nunca, como digo, a los pequeños propietarios que necesitan garantías para poner su piso en alquiler. ¿Por qué no un programa de ese tipo que llevamos mucho tiempo pidiéndolo?

En definitiva, hemos presentado enmiendas para concretar estos puntos y lo que no vamos a avalar es que de nuevo se convierta el plan estatal en un instrumento para engrosar los bolsillos de los promotores de vivienda, financiando así a diestro y siniestro sin tener criterios de demanda de dónde se necesitan, de si es para alquiler o no lo es, de qué tipo de lucro van a ganar esas empresas, porque esto podría limitarse a inversiones con lucro limitado. Como tampoco quieren aceptar esa enmienda, no lo vemos claro tal y como está.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Barrios Tejero): Gracias, señora Martín.
Por el Grupo Socialista, tiene la palabra la señora González.

La señora **GONZÁLEZ PELÁEZ**: Gracias, presidente.

No hace falta más que darse una vuelta por alguno de los nuevos barrios que se fueron desarrollando en las ciudades, al amparo del *boom* de la construcción para conocer de primera mano la realidad de la que estamos hablando, para conocer de primera mano que en muchos municipios existen auténticas manzanas e incluso auténticos barrios fantasmas de obras inacabadas; obras inacabadas que además de suponer un problema de salubridad y de seguridad perjudican claramente también a aquellas personas que residen en los mismos, puesto que habiendo ocupado el máximo desarrollo del suelo urbanístico, sin embargo, no acceden muchas veces a la suficiente población para que la gente que allí habita acceda a servicios o recursos básicos.

Al lado de esta realidad contamos con otra, que es la necesidad habitacional que siguen teniendo millones de personas en nuestro país, no solo porque algunas de ellas han visto cómo se han quedado sin vivienda por no poder hacer frente a los pagos de hipotecas o de rentas, sino también porque por falta de recursos económicos son incapaces de acceder a una vivienda, o por otras cuestiones de carácter social. No se nos ha de olvidar que el acceso a una vivienda digna es un derecho que recoge la Constitución, que los poderes públicos han de hacer todo lo posible por que esto sea así. Tampoco hemos de olvidar aquellos programas que llevan a cabo determinadas ONG, con personas en situación clara de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 387

29 de noviembre de 2017

Pág. 36

exclusión social, donde nos dicen que el acceder a una vivienda, muchas veces es el requisito imprescindible para una incorporación sociolaboral.

Esta proposición no de ley que nos trae hoy el Partido Popular viene a dar respuesta a estas dos realidades aunque no es una idea original, puesto que esta idea de incluir las viviendas inacabadas en el Plan de Vivienda ya lo está haciendo el Gobierno socialista de la Junta de Andalucía desde hace tiempo. Sin embargo, es una idea que nos parece que puede dar solución a las dos realidades de las que antes hablaba. Es verdad que incorporar la vivienda inacabada va seguramente también a reactivar el sector de la construcción, como ya lo ha hecho el incluir los programas de tramitación de fachada sobre la rehabilitación de obras, pero también es cierto que hemos de ser muy cuidadosos para que desde este programa se atiendan a todos los objetivos que se plantean en la proposición no de ley. De ahí, la propuesta de la enmienda que presentaba el Partido Socialista —hemos llegado a una transacción con el Partido Popular—, en la que entendíamos que había que definir lo más claramente posible qué es una obra inacabada, priorizando un grado de ejecución de la obra adecuado, que haga que esa financiación tenga una rentabilidad.

Por otra parte, hay que tener en cuenta y priorizar que estas financiaciones se hagan con las comunidades autónomas, para que se derive el dinero a esos municipios donde efectivamente haya una demanda de una necesidad habitacional. Con esto se evitaría que la no ocupación posterior de estas viviendas que se incorporen al parque público de vivienda —esta proposición no de ley que surge con la idea de cubrir estos dos objetivos— sea simplemente una especie de rescate a los constructores, algo que queremos claramente evitar. Somos muy conscientes que es el Gobierno el que tiene que poner en marcha el programa y que luego serán las comunidades autónomas las que lo delimitarán. Esperamos que con esta proposición no de ley podamos, por una parte, ayudar al urbanismo de nuestros barrios, y por otra parte, conseguir que las personas accedan de mejor manera a una vivienda digna.

Gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Barrios Tejero): Gracias, señora González.

Para fijar posición, en nombre del Grupo Vasco, tiene la palabra el señor Barandiaran.

El señor **BARANDIARAN BENITO**: Gracias, presidente.

Buenas tardes, señorías. La primera sensación que me produjo esta proposición no de ley ha sido la de sorpresa. Si la proposición no de ley me ha causado ya sorpresa, las intervenciones que estoy oyendo hasta ahora, lo son aún más porque, aun tratando de la materia de la que es objeto, nadie hasta ahora ha citado la Ley 7/2015 de Suelo y Rehabilitación Urbana. Digo esto porque la actuación que propone esta proposición no de ley se enmarca en un contexto de premio o regalo al incumplimiento de los deberes urbanísticos a los que se refiere la Ley 7/2015, en cuanto relata, primero, que el suelo solo puede estar en dos condiciones —rural o urbanizado—, y segundo, que establece un catálogo de derechos y deberes de los propietarios de suelo, entre los que se encuentra no solo finalmente la del uso de lo edificado sino como requisito previo a la edificación la de determinados deberes de naturaleza urbanística, entre los que se encuentra no solo la urbanización, la edificación, la dotación de infraestructuras o la cesión de todos los elementos necesarios para ello, sino también la obligación de la finalización de esa actividad para la que se ha solicitado una autorización administrativa. De tal manera que lo que hace esta proposición no de ley a través de este mecanismo es que allí donde el artículo 49 de la ley señala que existe una sanción concreta para el incumplimiento de los deberes urbanísticos, que es la posibilidad de expropiación o venta forzosa de estos bienes, para que sean efectivamente incorporados al patrimonio público y en su caso dotados para ese uso de vivienda, si es que alcanzan esa situación, en lugar de ello se opta no solo por aplicar el efecto sancionador de la norma básica en materia de suelo y rehabilitación urbana, sino que se premia al incumplimiento con una facilitación de financiación y de dotaciones públicas que no tiene —debo de decirlo— ningún tipo de justificación legal y que difícilmente se puede aparejar al interés público, salvo que se obvie el contenido de la propia Ley 7/2015.

A ello también debo añadir otra cuestión y es su regulación, si bien luego haré referencia a ello cuando intervenga en la proposición no de ley del Partido Socialista, porque las competencias en materia de vivienda corresponde a las comunidades autónomas, sin perjuicio de las que ya están señaladas en alguna medida, pero con carácter básico y mínimo por las sentencias 152/1988 o 13/1992 para el Estado. Esto me parece no solo exceder de esas facultades que están fuera del ámbito de regulación de la situación financiera o de la dotación de medios financieros para poder atender estas ayudas, sino que incide en la determinación de actuaciones protegibles que sí puede incardinarlas. Sin embargo, debe de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 387

29 de noviembre de 2017

Pág. 37

permitirse que sean las comunidades autónomas las que lo desarrollen y las que los concreten. Todo ello va a motivar, en primer lugar, mi voto en contra, pero, sobre todo, mi crítica se dirige no solo a los proponentes sino a quienes han dejado de criticar este marco legal y esos propósitos que los animan, respecto de los que no han hecho mención parra absolutamente nada.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Barrios Tejero): Muchas gracias.

A continuación, por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra el señor Garaulet.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: En primer lugar, quiero felicitarle, señor vicepresidente. Quiero darle la bienvenida, he llegado tarde y no me había dado cuenta, pero me da mucho gusto verle en esta Comisión.

Después de lo que acaba de comentar el compañero del Partido Nacionalista Vasco, que me parece una actitud bastante acertada, y desde el posicionamiento global de esta proposición no de ley, todos los partidos deberíamos de repasar la viabilidad o no viabilidad de lo que vayamos a aprobar hoy; sería importante tener esto en cuenta. Aquí lo que está claro es que hay muchísimas ciudades, sobre todo si te vas a la zona del sudeste español donde el *boom* o burbuja inmobiliaria batió el récord, en donde se han dejado esqueletos en medio de las ciudades. Si pasean por Murcia, aparte de comer bien y ver una ciudad preciosa, verán una gran cantidad de tipología de edificios que se han quedado a medio construir. Sin embargo, se han quedado a medio a construir cuando lo más importante de la obra, que era la parte más difícil de ejecutar por el coste, como son el movimiento de tierra, la cimentación, el saneamiento, la puesta a tierra y la propia estructura ya se habían hecho. **(El señor presidente ocupa la Presidencia)**. Hay un hotel de 29 plantas cuyo esqueleto está en medio de Murcia, imagínense la imagen.

Por eso parece ilógico, ya que hay muchas personas que tienen además una problemática porque están necesitando una solución habitacional, que tengamos edificios a medio construir, cuando además la mayor parte son edificios que tuvimos que recuperar de los bancos y de la Sareb, que no se haga un esfuerzo desde el punto de vista de colaboración público-privada para poder terminar esos edificios y hacer viviendas que puedan ir a vivienda social.

Entiendo tu postura, pero también entiendo la postura de los ayuntamientos que ven que gran parte de sus nuevos desarrollos urbanísticos están todavía a medias y necesitan desarrollarlos. Otra cosa diferente es que los sitios donde se hayan construido sean razonables o su ubicación sea pertinente, o si son terrenos que urbanística, paisajística y geotécnicamente sean inadecuados, que también hay casos. Hay que ver qué tipo de tipología de edificaciones se van a terminar, que resulten compatibles con un uso adecuado de vivienda y que estén en zonas que se puedan construir adecuadamente.

Voy a dar un ejemplo claro. Me refiero al tema de las viviendas de El Pocero. En su momento cuando se construyeron no tenían conexión de agua y la idea era en un principio tirarlas, porque no tenían dotación de agua. Se ha podido hacer un esfuerzo y ahora mismo es una solución habitacional para mucha gente del sur de Madrid. Hay sitios en los que se pueden hacer ese tipo de acciones, que no premian al promotor porque prácticamente lo que ha hecho ha sido eliminar los avales, recuperando para el Estado o la comunidad autónoma la decisión de dónde tiene que incidirse o cuáles son los sitios donde se tienen que acometer estas obras. Es importante poder acometer unas acciones de este tipo para poder tener unas viviendas sociales y solucionar los problemas habitacionales de mucha gente que no tiene recursos y necesita tener un hogar.

Por eso, y centrándome en el último punto donde se pide la reducción de listas de espera de demandantes de vivienda y creación de bolsa de viviendas específicas de emergencia social, cabe recordar que el 21 de septiembre en el Pleno del Congreso se aprobó una proposición no de ley que era de Ciudadanos, en la que se instaba al Gobierno entre otras medidas a asegurar la protección social, económica y jurídica de las familias en situaciones de vulnerabilidad, en particular la habitacional. Esperamos que se lleven a cabo lo más pronto posible.

Por eso, entendiendo la actitud del compañero del Partido Nacionalista Vasco, mi grupo votará a favor de esta transaccional que han presentado. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Garaulet.
Doña Ana, entiendo que hay una transaccional.

La señora **ZURITA EXPÓSITO**: Sí, estamos trabajando en ella.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 387

29 de noviembre de 2017

Pág. 38

— SOBRE EL INTERÉS DE VIVIENDA PROTEGIDA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/001774).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la última de las proposiciones, que figura en el 6.º punto del orden del día: proposición no de ley sobre el interés de vivienda protegida, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista.

Para su defensa, tiene la palabra la diputada doña Mar Rominguera.

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

Buenas tardes, señorías. De nuevo volvemos a traer a esta Comisión el debate sobre la discriminación que padecen las familias usuarias de vivienda de protección oficial. Esta vez queremos centrarnos en el tipo de interés aplicable a la financiación de esas viviendas, es decir, en el índice de referencia de préstamos hipotecarios, el IRPH. Es cierto que los préstamos convenidos para viviendas de protección oficial han contado con ventajas especiales adaptadas a las peculiares características socioeconómicas de los beneficiarios de este tipo de viviendas. Desde que se modificó la normativa eliminando las ayudas correspondientes en los distintos planes estatales de vivienda y se aplicó el IRPH de entidades como tipo de interés de referencia, estos préstamos se han gravado doblemente. Este es el fondo de nuestra proposición no de ley, no entramos a valorar más que el desajuste que existe entre los préstamos hipotecarios de la vivienda libre y los que están sujetos a préstamos convenidos para VPO, referenciados a IRPH Entidades.

Así, podemos decir, sin temor a equivocarnos, que los tipos de interés fijados por el Gobierno para la vivienda protegida han incumplido su función social en los últimos años, porque se ha beneficiado, sobre todo, a las entidades financieras. Ello conlleva la necesidad de ajustar dichos tipos a esa verdadera finalidad social y a corregir la evolución de estos años en los que se ha incrementado por encima de los del mercado de vivienda libre. Esto ha sido así, hasta el punto de que actualmente este índice podría ser tachado de arbitrario para estas miles de familias que tienen unas características socioeconómicas peculiares, en virtud de las cuales cumplían una serie de requisitos para poder acceder a este tipo de viviendas con las ayudas que el Estado les ofrecía. Posteriormente fueron víctimas de una medida, como ya hemos dicho aquí en más ocasiones, antisocial e injusta porque las dejó en una completa desprotección por parte del Estado, sin opción a prorrogar las ayudas prometidas, atrapados en hipotecas, muchas de ellas sobrevaloradas porque tuvieron que asumir un sobre coste de entre 90 u 300 euros más por sus préstamos y sin posibilidad de vender o de alquilar para poder salir de la situación económica a la que estaban sumidos, ya que estas viviendas por sus propias características no son susceptibles de nada de esto. Esta supresión retroactiva de las ayudas a la vivienda de protección oficial no tuvo en cuenta la situación real de estas más de 300 000 familias afectadas, que tuvieron que pagar por ello un alto coste, sobre todo intereses altos por una vivienda supuestamente protegida, porque los tipos aplicables a la vivienda de protección oficial son fijados por el Ministerio de Fomento a partir del indicador IRPH, estableciendo para cada plan de vivienda un tipo fijo anual para todos los afectados y tomando como base ese indicador, de manera que han seguido unas tendencias por encima de las del mercado libre, caracterizado precisamente por la bajada del euríbor.

Por todo ello resulta curioso cómo el Gobierno se vanagloria por una supuesta mejora de los tipos de interés de las hipotecas para VPO, tras la actualización anual del pasado 31 de marzo, que se aprobó en Consejo de Ministros, pero que en realidad no ha reducido los tipos. Este es el caso de los programas vigentes de 1996, 1997, 1998 y del Plan 1998-2001. Además, en aquellos casos en que se ha producido la bajada, esta ha sido ínfima porque estamos hablando de entre 25 y 57 euros anuales; cantidades que serán imperceptibles en las ya muy deterioradas economías de las familias afectadas. Por tanto, más que confundir vendiendo esa reducción de los tipos, que no es del todo cierta, sería necesario establecer unos tipos de interés justos, razonables y sociales para la vivienda protegida, en consonancia con los principios que rige tanto la Constitución española como la normativa europea aplicable al respecto.

No estaría de más recordar que en 2009 la Unión Europea ordenó la eliminación del IRPH. Por tanto, sería prioritaria una profunda revisión de los procedimientos para establecer este tipo de interés a viviendas protegidas y así poderse ajustarse a su finalidad social y corregir la evolución que ha tomado en los últimos años. Esto no lo decimos nosotros solos, sino que el Defensor del Pueblo ha recomendado la necesidad de promover las modificaciones normativas oportunas para suprimir el IRPH. Entidades como índice oficial de referencia —dice el Defensor del Pueblo— para la aplicación como tipo de interés de los préstamos convenidos y sustituirlos por el euríbor u otro índice oficial. Ese es el sentido de nuestra

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 387

29 de noviembre de 2017

Pág. 39

iniciativa, eso es lo que reclamamos en su parte dispositiva. Además, se hace necesario compensar la situación a la que se han visto sumidas estas familias.

Por eso, porque consideramos que estamos ante una situación discriminatoria para con estas familias, pedimos el voto favorable a nuestra iniciativa.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, por el Grupo Parlamentario Vasco, tiene la palabra el señor Barandiaran.

El señor **BARANDIARAN BENITO**: Al igual que en el anterior planteamiento no estamos en principio en desacuerdo con el propósito de la proposición no de ley. Sin embargo, las dos medidas que contempla nos parecen llamativas porque no sabemos si caben exactamente en el ámbito de la legalidad, puesto que la compensación de diferencias que propone respecto de quienes no son causantes de ese daño, en caso de existir algún tipo de irregularidad como consecuencia de la aplicación del IRPH, cosa que además en estos momentos está siendo discutida por el Tribunal Supremo en las recientes sentencias que acaba de dictar, es un propósito que es difícilmente compatible —como en el caso anterior— con la aficción a una causa de interés general, como no sea la estimación de un motivo exclusivamente social, que no es el propósito de la política de vivienda. Al igual que tampoco es posible que sea el propósito de la política de vivienda, cuando de lo que se trata es de que lo regule el Estado.

Como bien recuerda el propio ministerio en su página, la posibilidad de actuación del Estado en materia de vivienda se reduce o constriñe a la definición de algunas actuaciones protegibles, sin perjuicio de que las comunidades autónomas lo puedan desarrollar o regular en fórmulas de financiación y de que el resto de las administraciones públicas puedan tener las suyas propias y aportar recursos estatales a esos fines, no a otros. Por ello, esa posibilidad de que se puedan compensar diferencias acudiendo a ese mecanismo, no es compatible con el ejercicio de competencias del Estado. Eso, en primer lugar.

En segundo lugar, en cuanto a la fijación de un nuevo procedimiento del cálculo, si fuera una política pública ejercida también por el Estado, podría reseñarla a su propia actividad, pero como de lo que se trata en este caso es de una actividad de fomento de vivienda, que es la que tiene el Estado, difícilmente va a poder sustituir a esa misma actividad cuando del resto de las administraciones públicas se trata. Las comunidades autónomas y las entidades locales tienen también la posibilidad de fijar en sus bases de licitación esos mecanismos. Es verdad que el Estado lo puede rehacer de modo orientativo y para actuaciones que en su caso dependan de él, como en las ciudades de Ceuta y Melilla, pero en el resto creemos que también es difícilmente compatible.

En cualquier caso, en la parte expositiva de la proposición no de ley se vuelve a incidir en una caracterización de las competencias del Estado, que no es compatible con las de las comunidades autónomas, tal y como se relatan. Existe en estos momentos cuatro recursos de inconstitucionalidad planteados en materia de vivienda por Euskadi, Navarra, Andalucía y Canarias, si no me equivoco. Estas facultades hacen incidencia en esas competencias que se recogen en esas leyes y, por ello, no vamos a apoyar esta proposición no de ley.

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

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

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

Esta proposición no de ley es una trasposición literal del documento que la Coordinadora Nacional de la Plataforma de Afectados hizo llegar al Defensor del Pueblo en 2006. Siendo cierto que los préstamos hipotecarios protegidos referidos al IRPH han fracasado en su misión de reducir los intereses y, por tanto, la carga que se produce en la adquisición de una vivienda con respecto a los intereses del mercado libre, no es menos cierto que el problema se ha producido por el desplome en el otro indicador, que es el euríbor. En su momento hubo muchos ciudadanos que llegaron a un acuerdo para comprar una vivienda protegida y utilizaban el IRPH porque era un tipo más o menos fijo que no tenía oscilaciones y que en ese momento estaba por debajo incluso del interés de mercado, con lo cual como iban a hacer una vivienda protegida y había un acuerdo con el Gobierno de que en una serie de años se mantenían un tipo más o menos fijo, esto les permitía saber más o menos las cuotas constantes que iban a pagar. Por tanto, el perjuicio no ha sido el empeoramiento de las condiciones aceptadas desde el inicio, sino el no poder beneficiarse de la caída del euríbor.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 387

29 de noviembre de 2017

Pág. 40

En definitiva, esas hipotecas que estaban referenciadas frente al euríbor, como ha bajado a niveles prácticamente del 0,1%, han supuesto una mejora sustancial con respecto a aquellos propietarios que tenían el IRPH como fijación del interés. Por tanto, el problema no es que hayan empeorado las condiciones, sino que aquellos que tenían una hipoteca con respecto al euríbor han tenido mucho más beneficios que los que no la tenían. Esto ha provocado demandas por parte de los afectados, pero el 22 de noviembre de 2017 el Tribunal Supremo ha dictaminado que la mera referencia de una hipoteca, de un índice oficial como es el IPRH, no implica falta de transparencia ni es un abuso. Por tanto, no nos parece adecuado que se pida responsabilidad a los poderes públicos, que en este caso han cumplido con las condiciones pactadas en el acuerdo inicial, aunque haya fracasado su misión social que les encomendaban.

Otra cosa distinta es que se solicitara la devolución de los intereses no recibidos por la supresión con carácter retroactivo de la subsidiación del interés establecido en el año 2013, que sí supuso un incumplimiento de las condiciones iniciales. A esas familias que están solicitando que se les reponga unas condiciones que en su momento el Estado por *motu proprio* se las quitó, a esas personas sí que estaríamos de acuerdo en que se les devolvieran los intereses, porque encima les quitaron los apoyos y no podían cambiar o vender su casa porque era de protección oficial. Por tanto, a esas personas sí les modificaron las condiciones iniciales y a esas personas sí que estaríamos de acuerdo, pero no a todo el mundo. Entienda, señora Rominguera, que no estemos de acuerdo.

Por otra parte, parece claro que el procedimiento de cálculo de los préstamos destinados a vivienda protegida ha fracasado en su objetivo, eso está claro, siendo lesivo tanto para los ciudadanos afectados como para la propia Administración. Además, el IRPH se ha demostrado como un índice poco transparente y problemático, lo cual ha llevado al Defensor del Pueblo a solicitar que sea eliminado como índice de referencia de los préstamos hipotecarios. Por tanto, le voy a pedir, señora Rominguera, que se haga una votación por puntos, porque aunque estamos de acuerdo con el punto número dos, no lo estamos con el punto uno. Señorías, queremos votar esta proposición no de ley punto por punto, porque creo que el segundo punto sí que debería salir adelante.

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, tiene la palabra doña Lucía Martín.

La señora **MARTÍN GONZÁLEZ** (doña Lucía): Gracias.

Si hay algo claro en el tema del IRPH Entidades —que es el que está vigente ahora— es que su método de cálculo lo hace un índice muy susceptible de ser manipulado. De entrada, para calcularlo cada mes las entidades de crédito facilitan una a una su cifra promedio de interés, que consiste en una media aritmética simple de los tipos de interés medios ponderados, al Banco de España. Se trata de tipos TAE y, por tanto, esos tipos incluyen en su cálculo comisiones bancarias, gastos de formalización, etcétera. Cada promedio viene por defecto incrementado de forma ya artificial y arbitraria.

Sin embargo, el Banco de España no solo no realiza ningún tipo de control o auditoría sobre estos datos, sino que la media de esto tipos se calcula sin tener en cuenta el volumen de negocio de cada entidad. Eso supone que cualquier alteración de un tipo de interés por parte de una sola entidad, aplicado a sus propios clientes, por ejemplo, hace que el IRPH varíe su valor definitivo. Es decir, cualquier entidad, grande o pequeña, porque pesan todas igual tienen la capacidad de hacer variar el índice a su voluntad. Esto contrasta con el euríbor, que se determina por una media ponderada del interés al que supuestamente se prestan el dinero el conjunto de las entidades europeas.

La gente que contrató sus hipotecas con IRPH las ha pasado de todos los colores. Antes de 2013 existían tres modalidades: cajas, bancos y entidades —en este último se incluían todas las entidades crediticias—. Sin embargo, la Ley 14/2013 del Gobierno del PP derogó la vigencia de los dos primero, y mantiene el de entidades. Eso provocó que, tal y como estaba previsto en la disposición adicional decimoquinta de esa ley, muchos préstamos quedaron referenciados al IRPH Entidades y se les añadió un incremento en su diferencia. Por el contrario, otros se referenciaron al último valor que se pudo calcular del IRPH Cajas cuando este casualmente había sufrido un incremento exponencial sobre sus últimos meses de vigencia. En definitiva, muchos préstamos quedaron sujetos a tipos fijos, a pesar de que originalmente se trataba de un tipo variable, de entre un 4 y un 4,5%. A ello se le suman estudios que afirman que las entidades han añadido fraudulentamente diferenciales al IRPH y que, por tanto, han

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 387

29 de noviembre de 2017

Pág. 41

estado sobrevalorando el índice sistemáticamente, incluso vulnerando algunas circulares que el Banco de España ya utilizaba para advertir de esta situación.

Luego está el tema de la más que posible información engañosa sobre el índice por parte de las entidades —en los casos en que existiera información— porque se ofrecía como un precio más estable que el euribor; se vendía como un índice que no podía subir ni bajar tanto como el euribor. Sin embargo, si se analiza la evolución de ambos índices de acuerdo con las publicaciones del Banco de España, se puede ver que el IRPH siempre estuvo por encima del euribor con una diferencia de entre uno y tres puntos. En cuanto a la estabilidad hay algunos periodos igualmente inestables por parte del IRPH o más inestables, incluso, que el euribor. Además, en el cálculo del índice se han incluido todos estos años hipotecas que contenían cláusulas suelo que, como saben, han sido declaradas nulas recientemente. En definitiva, está claro que este índice se construye a partir de un cálculo que está plagado de irregularidades, de arbitrariedades, y que no puede seguir siendo utilizado. De hecho, en la actualidad se calcula que hay aproximadamente 1,3 millones de familias atrapadas por este tipo de interés, que conforman aproximadamente el 20% de las hipotecas que se concedieron en los últimos quince años. Distintas fuentes y cálculos apuntan que la diferencia entre lo pagado en una hipoteca referenciada al euribor y una referenciada al IRPH, en un periodo de diez años, estaría entre los 18 000 y 21 000 euros. Por este motivo está claro que es urgente tomar medidas que permitan suprimir la aplicación del IRPH para todas aquellas personas afectadas que aún lo sufren, y sustituirlo por una fórmula acordada con las asociaciones de afectados, el euribor más lo que se acuerde.

En el caso concreto que nos ocupa que es el de la vivienda protegida, los índices no se fijan mediante los contratos entre las personas que firmaron la hipoteca y la entidad bancaria, sino en función de lo establecido en los planes estatales correspondientes, aquellos anteriores a 2009. Por lo tanto, a lo mejor estamos equivocados, pero nosotros entendemos que para la fijación de un nuevo procedimiento de cálculo del índice —que sí que tiene que ver con la legislación estatal, no como decía el compañero del PNV— sería necesario modificar esos planes estatales. Nos resulta un poco extraño que el Grupo Parlamentario Socialista ni lo mencione en su PNL. En este punto es importante señalar un reciente informe del defensor del pueblo sobre el IRPH para vivienda protegida, del pasado 17 de octubre, en el que se afirma que las personas en esta situación han sufrido un doble abuso: por un lado, la suspensión de las ayudas a la subsidiación de sus préstamos y, por otro, desde el momento en que se empezó a aplicar el IRPH Entidades en lugar del euribor. Por tanto, vamos a apoyar la PNL del Grupo Parlamentario Socialista tanto en la cuestión de la supresión del IRPH y cambio por otro cálculo como en la necesidad de estudiar mecanismos de devolución de las cantidades indebidamente cobradas. **(Aplausos)**.

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

Finalmente, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra doña Águeda Reynés.

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

Buenas tardes, señorías. El Grupo Parlamentario Socialista trae una proposición no de ley sobre el interés de vivienda protegida. Es una propuesta similar a la presentada en el mes de febrero sobre las ayudas de subsidiación de préstamos. El tema es que cuando leemos las exposiciones de motivos de las proposiciones no de ley presentadas por el Grupo Parlamentario Socialista, parece que no recuerdan lo que hicieron ustedes cuando gobernaban. Es verdad que volvemos a lo mismo que hemos comentado a lo largo de la tarde sobre el PSOE y el Partido Popular —creo que lo comentaba el compañero de Ciudadanos—, pero parece que ahora el Partido Popular todo lo hace mal y en aquel momento el Partido Socialista todo lo hacía bien. Esto no es así y ustedes lo saben. Me gustaría recordar qué hizo el Partido Socialista cuando gobernaba y empezaron a vislumbrar la crisis con los anteriores planes de vivienda. ¿Se acuerda, señora Rominguera, de que se suprimieron las ayudas directas a la entrada? ¿Se acuerda de que se suprimieron las subvenciones estatales para la urbanización del suelo edificable destinado a viviendas protegidas? ¿Se acuerda de que se redujeron también las subvenciones a los promotores de vivienda de nueva construcción para arrendamiento, o de que se redujeron las subvenciones para la construcción de equipamientos para colectivos especialmente vulnerables? Yo puedo entender que los Grupos Parlamentarios de Ciudadanos, Podemos o cualquier otro con representación en esta Cámara que no hayan tenido responsabilidades de Gobierno, a veces presenten propuestas que son inviables económicamente y quedan estupendamente de cara a la galería, no es lo mismo tener opiniones que tomar decisiones; pero, señorías del Grupo Parlamentario Socialista, ustedes que sí han tenido

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 387

29 de noviembre de 2017

Pág. 42

responsabilidad de Gobierno y dejaron a nuestro país en una situación tan crítica, no están para dar lecciones a nadie.

En la exposición de motivos hablan de arbitrariedades en el procedimiento del cálculo de los tipos cometidos por el Gobierno de España. Señora Rominguera, ni el cálculo de los tipos de interés aplicables a los préstamos hipotecarios convenidos ni su revisión periódica se realizan de forma arbitraria, y usted lo sabe, porque la normativa reguladora de cada plan estatal de vivienda, que establece los criterios y la metodología a seguir para fijar y revisar los tipos de interés efectivos anuales, se ha aplicado siempre sin ningún grado de arbitrariedad y con total transparencia, ya que el tipo de referencia que se utiliza en estas fórmulas es el publicado por el Banco de España mensualmente. Precisamente hace unos días, el Tribunal Supremo ha fallado que la mera referencia de una hipoteca a un índice oficial como es el índice de referencia de préstamos hipotecarios, IRPH, no implica falta de transparencia ni es un abuso —lo digo porque el portavoz de Ciudadanos también hablaba de falta de transparencia—, por lo que no cabe anular estos contratos por esa mera razón. Además, la normativa vigente que regula el funcionamiento de los distintos planes de vivienda establece que el primer trimestre de cada año procede revisar y modificar, en su caso, el tipo de interés efectivo anual aplicable a los préstamos concedidos en los mencionados programas. Este año 267 605 familias se han beneficiado del acuerdo del Consejo de Ministros por el que se revisaron y modificaron los tipos de interés anuales vigentes. Así, las hipotecas que se concedieron bajo el programa de 1996 pasarán a pagar el 2,50 %, lo mismo que hace un año, pero los propietarios de una casa perteneciente al programa 2002-2005 pasarán a pagar del 1,87 al 1,74, y los propietarios de una casa perteneciente al plan 2005-2008 pasarán de pagar el 1,90 al 1,75. Señora Rominguera, es posible que sea poco, pero es que en el 2008 los beneficiarios de estos planes pagaban el 5,09 %. Por otra parte, siendo obligatorio seguir el procedimiento administrativo descrito para la revisión de los préstamos convenidos en aplicación del principio de legalidad, ello no ha impedido en ningún momento que los beneficiarios de dichos préstamos convenidos se pasasen a un préstamo libre en caso de que los tipos de interés aplicables en el mercado libre les favoreciesen.

Acabo, señor presidente. Nuestro grupo considera que lo que se propone en esta PNL plantearía problemas desde el punto de vista jurídico, ya que se estarían modificando relaciones jurídicas concertadas por los consumidores y las entidades de crédito basándose en las características publicadas en su momento y que se varían *a posteriori*. Por lo tanto, no podemos apoyar esta proposición no de ley.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Reynés.
Señora Rominguera, ¿va a permitir la votación por puntos?

La señora **ROMINGUERA SALAZAR**: Sí, la permitimos.

El señor **PRESIDENTE**: Doña Alexandra, tiene pendiente entregar a la Mesa la transaccional.

Señorías, como es costumbre en esta Comisión, voy a preguntar el número de diputados presentes en esta sala de cada grupo parlamentario para que no haya errores aritméticos. ¿El Grupo Parlamentario Popular tiene catorce diputados en la sala? (**Asentimiento**). ¿El Grupo Parlamentario Socialista tiene nueve diputados? (**Asentimiento**). ¿El Grupo Parlamentario Confederal Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea tiene siete diputados? (**Asentimiento**). ¿El Grupo Parlamentario Ciudadanos tiene tres diputados en la sala? (**Asentimiento**). El Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana no está presente. El Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV) tiene un diputado presente. Y del Grupo Parlamentario Mixto hay un diputado presente. Por tanto, somos un total de treinta y cinco diputados presentes en la sala, lo digo a efectos de que ustedes puedan hacer sus cálculos.

VOTACIONES:

El señor **PRESIDENTE**: Comenzamos las votaciones. En primer lugar, votamos la proposición no de ley que figura como 2.º punto del orden del día, sobre la conexión entre la estación de Santa Justa y el aeropuerto de Sevilla, del Grupo Parlamentario Ciudadanos, que se va a votar en los términos de una enmienda transaccional.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 34; abstenciones, 1.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 387

29 de noviembre de 2017

Pág. 43

Votamos, a continuación, la proposición no de ley del punto 3.º, sobre la utilización de *big data* para la mejora de la movilidad y el diseño de infraestructuras. Es una iniciativa del Grupo Parlamentario Socialista, que se va a votar en los términos de una enmienda transaccional.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Votamos, a continuación, el punto 4.º, proposición no de ley relativa a la conversión en travesía urbana del tramo de entrada de la AP-9 a Vigo, desde la avenida de Buenos Aires hasta el centro de la ciudad. Es del Grupo Parlamentario Confederado Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea y se vota en los términos de una enmienda transaccional.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 11; en contra, 9; abstenciones, 15.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Votamos ahora la proposición no de ley sobre la conexión ferroviaria del litoral de la Vega Baja, del Grupo Parlamentario Mixto. Esta iniciativa se vota en los términos de una enmienda transaccional que ya conocen sus señorías, pero a última hora el señor Albaladejo ha trasladado un punto cuatro en el que se hace un añadido con la siguiente redacción: Una vez se cumplan los trámites previos requeridos, se proceda, en su caso, a la licitación a la mayor brevedad posible, realizando las consignaciones presupuestarias necesarias. En estos términos la votamos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 34; abstenciones, 1.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Votamos, a continuación, la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Socialista sobre el interés de vivienda protegida, que vamos a votar por puntos. Votamos el punto primero.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazado el punto primero.

Ahora votamos el punto segundo.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado el punto segundo de esta proposición no de ley.

Votamos, a continuación, la proposición no de ley relativa a la reapertura del servicio de trenes en la línea Monfragüe-Astorga, y a la recuperación del servicio ferroviario desde Asturias hasta el sur de la península ibérica dando servicio a Castilla y León, Extremadura y Andalucía, además de contribuir a la reducción de las emisiones de gases con efecto invernadero mitigando el cambio climático. Es una iniciativa del Grupo Parlamentario Confederado Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. Se vota en los términos de una enmienda transaccional.

El señor **BARRACHINA ROS**: Perdón, señor presidente. En la línea segunda del texto transaccionado figura «a la menor brevedad posible», es decir, lo más lentamente posible, lo cual sería congruente con que el PSOE lo desmanteló en su día, coherente con el cierre de la línea por el PSOE, pero entiendo que querrán decir justo lo contrario.

El señor **PRESIDENTE**: Preguntamos al grupo promotor y a los portavoces que han transado. ¿Entendemos que se trata de un error? (**Asentimiento**). Entonces, corregimos «la menor» por «la mayor». Votamos la iniciativa.

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

El señor **PRESIDENTE**: Hay empate, así que tenemos que desempatar. Repetimos la votación al finalizar las siguientes votaciones.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 387

29 de noviembre de 2017

Pág. 44

Votamos el punto 8.º, proposición no de ley sobre el fomento de la finalización de la obra de vivienda inacabada. Es una iniciativa del Grupo Parlamentario Popular y se vota en los términos de una transaccional.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 26; en contra, 1; abstenciones, 8.

El señor **PRESIDENTE**: Por tanto, queda aprobada.

Votamos el punto 9.º, proposición no de ley sobre mejoras de capacidad y seguridad de la A-62 a su paso por Simancas, en la provincia de Valladolid. Es del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso y se vota en los términos de una transaccional.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 34; abstenciones, 1.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Votamos el punto 10.º, proposición no de ley relativa al incumplimiento del Gobierno autonómico valenciano en el desarrollo del proyecto de la duplicación de la variante de Torrevieja en la provincia de Alicante. Se vota en los términos de una enmienda transaccional.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 34; abstenciones, 1.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Vamos a volver a votar la proposición no de ley del punto 7.º en los términos de la transaccional. Ya saben ustedes cuál es, hubo un empate y el Reglamento obliga a desempatar.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Advierto a los portavoces de que se han de quedar porque tenemos reunión.

Sin más asuntos que tratar, se levanta la sesión. Muchas gracias a todos.

Eran las siete y cincuenta minutos de la tarde.