



# CORTES GENERALES

# DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Año 2018

XII LEGISLATURA

Núm. 466

Pág. 1

## FOMENTO

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

Sesión núm. 27

celebrada el jueves 22 de marzo de 2018

Página

### ORDEN DEL DÍA:

#### Proposiciones no de ley:

- Por la que se insta al Gobierno a impulsar la creación de servicios de orientación y mediación hipotecaria y de la vivienda en todas las comunidades autónomas. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/002158) ..... 2
- Sobre el impulso del proyecto del baipás de Alcantarilla, de la línea Madrid-Cartagena. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/002790) ..... 6
- Relativa a la ejecución de la mejora integral de los accesos por carreteras al aeropuerto Alicante-Elche. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/001995) ..... 10
- Relativa a la normativa para la construcción de vías ciclistas adyacentes a carreteras. Presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. (Número de expediente 161/002032) ..... 15
- Sobre la condición del Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios (SSEI) aeroportuario como servicio público esencial. Presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. (Número de expediente 161/002432) ..... 20

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 466

22 de marzo de 2018

Pág. 2

— Sobre mejoras en materia de transporte en la Comunidad Autónoma de las Illes Balears, Comunidad Autónoma de Canarias, Ciudad Autónoma de Ceuta y Ciudad Autónoma de Melilla. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/002660) .....	23
— Relativa a redactar con urgencia el proyecto de acondicionamiento a alta velocidad de los tramos ferroviarios Valladolid-Palencia-León, para proceder inmediatamente a la correspondiente licitación de las obras que permitan a toda la línea ferroviaria Madrid-Asturias cumplir con las especificaciones europeas de las líneas de alta velocidad. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/002840) .....	28
— Relativa a la publicación en formato Open Source de los datos de los servicios de cercanías en tiempo real. Presentada por el Grupo Parlamentario Ciudadanos. (Número de expediente 161/002886) .....	34
— Sobre las infraestructuras en la provincia de Lugo. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/002932) .....	38
— Sobre las infraestructuras de movilidad del Camp de Tarragona. Presentada por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana. (Número de expediente 161/003059) ...	44
Votaciones .....	49

### Se abre la sesión a las nueve de la mañana.

El señor **PRESIDENTE**: Buenos días, señoras y señores diputados.

Vamos a comenzar la sesión de la Comisión de Fomento, pero antes les advierto que ha sido solicitada una alteración del orden del día, solo una, para que la proposición no de ley sobre el impulso del baipás de Alcantarilla de la línea Madrid-Cartagena se pase al segundo lugar. Y eso es lo que pretendemos hacer si llega a tiempo una de las portavoces que tiene que intervenir. Si no, la retrasaríamos.

### PROPOSICIONES NO DE LEY:

- **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A IMPULSAR LA CREACIÓN DE SERVICIOS DE ORIENTACIÓN Y MEDIACIÓN HIPOTECARIA Y DE LA VIVIENDA EN TODAS LAS COMUNIDADES AUTÓNOMAS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/002158).**

El señor **PRESIDENTE**: Comenzamos con la primera. Proposición no de ley por la que se insta al Gobierno a impulsar la creación de los servicios de orientación y mediación hipotecaria y de la vivienda en todas las comunidades autónomas. Es del Grupo Parlamentario Popular y la va a defender la diputada doña Ana Zurita, a quien doy la palabra.

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

Aunque en la exposición de motivos de esta proposición no de ley se habla de la región de Murcia, comunidad autónoma realmente ejemplar en la implantación de estos servicios al ciudadano, el objetivo de esta PNL es llegar a un acuerdo mayoritario en dos cosas: primero, crear un servicio de orientación y mediación hipotecaria de la vivienda en toda España y, segundo, que todos nos sumemos a suscribir convenios de colaboración con todos los agentes que intervienen en los mismos para evitar procesos de desahucio de familias en situación de vulnerabilidad. La semana pasada debatíamos en el Pleno sobre un dictamen del Comité de Derechos Económicos, Sociales y Culturales de las Naciones Unidas, acerca de unas recomendaciones en las que todos los grupos políticos no podemos dejar de coincidir, al tratarse de medidas para que las familias vulnerables no sean despojadas de sus viviendas y, en el peor de los casos, tengan alternativa habitacional.

El Partido Popular ha puesto sobre la mesa medidas que han propiciado una reducción realmente espectacular de los desahucios, un 60 % entre junio y septiembre de 2017 respecto a 2016 y casi un 84 %

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 466

22 de marzo de 2018

Pág. 3

respecto a 2014, que fue su punto álgido. Estas últimas medidas —de marzo de 2017—, de protección de deudores hipotecarios, permiten acotar el problema a tres supuestos a través de la negociación con las entidades bancarias: la quita o la reestructuración de la deuda; la dación en pago, de manera que sigas ocupando tu vivienda pagando un alquiler social, y una moratoria de los desahucios hasta 2020. Hay que decir también que las condiciones de este decreto amplían enormemente el abanico de personas en riesgo de vulnerabilidad que pueden acogerse a él. Se incluyen supuestos de familias con hijos menores de edad, de familias monoparentales con hijos a su cargo, de familias con miembros en desempleo, con discapacidad, enfermedad grave o que sufren violencia de género. Y en el último caso en que la familia se vea abocada al desahucio, ya sea por ejecución hipotecaria o por impago de alquiler, está la solución propuesta en el nuevo Plan de Vivienda 2018-2021, aprobado en Consejo de Ministros el día 9 de marzo.

Este programa de alquiler para familias vulnerables, que tiene como objetivo ofrecer una vivienda a aquellas familias que se encuentren en situación de desahucio, ya sea por ejecución hipotecaria o alquiler, tiene además la ventaja de que la paga la Administración al 100 %, o sea el 80% lo paga el Estado y el 20% las comunidades autónomas. En estos casos el órgano autonómico o municipal correspondiente ofrecerá a estas familias una vivienda alternativa aportada por la Sareb o por otro tenedor de vivienda asociado a este fondo de vivienda social. Y para la formalización de esta oferta se tendrá que requerir el informe de servicios sociales correspondiente.

Para que estos procesos sean efectivos hay que informar de que los posibles afectados tengan conocimiento y puedan utilizar todos los recursos disponibles. Por eso consideramos imprescindible la creación de estos servicios y establecer protocolos entre las comunidades autónomas y los tribunales superiores de justicia. Se trata de facilitar que, durante el proceso de ejecución hipotecaria, funcionarios y servicios sociales puedan identificar a personas que se encuentren en situación de especial vulnerabilidad. Para eso, para el seguimiento de las actuaciones judiciales que puedan llevar a un desahucio, para la formalización de las propuestas de asignación de vivienda, para la proposición de contratos de alquiler y para todas las actuaciones que correspondan, pero sobre todo para no llegar a esa situación límite de un desahucio, consideramos imprescindible que en todas las comunidades autónomas exista una coordinación entre el Ministerio de Justicia y los Gobiernos autonómicos para establecer lo que pedimos como acuerdo: oficinas de intermediación y mediación hipotecaria y que se establezcan convenios con todos los agentes intervinientes para evitar desahucios a familias de especial vulnerabilidad. Por eso invitamos a todos los grupos a que se sumen a esta iniciativa.

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Vasco tiene la palabra el señor Barandiaran.

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

Con todo respeto, no voy a criticar la experiencia que en Murcia ha tenido el Partido Popular promoviendo un servicio que a todas luces es deseable allí donde existan ese tipo de conflictos. Simplemente, quiero hacer dos o tres apuntes. Primero, si uno aborda el Servicio de Mediación Hipotecaria, entra en una página de Internet y lo asocia a los parámetros de Euskadi, encontrará diferentes ofertas, empezando por un Servicio de Mediación Judicial que ya se ofrece desde la propia Administración de justicia en el ámbito de la comunidad autónoma, un servicio propio en el ámbito del Gobierno vasco a través de Etxebide, que es la Agencia Vasca de Vivienda, y múltiples servicios municipales de mediación en materia hipotecaria. Lo que quiero decir con esto, es que existe un modelo propio de mediación hipotecaria en el ámbito de las comunidades autónomas y que la materia de vivienda es competencia suya, algo que asumen la mayor parte de los estatutos. Y sin perjuicio de que nos parezca muy bien que a efectos propagandísticos se pretenda hacer una determinada proyección de que a nivel de Estado deba existir, no tiene contenido material, sino que debe ser respetuoso con los ámbitos competenciales que ya están integrados en otros lugares. Es más, si esto es polémico de alguna manera, ¿por qué hay ciertas determinaciones de ámbito hipotecario cuya regulación no es adecuada? En estos momentos incluso se está tramitando una proposición de ley en otra Comisión que tampoco es de nuestro gusto, pero en todo caso atiende a la necesidad de clarificar y dar seguridad jurídica a aquellos aspectos de los créditos hipotecarios necesitados en su caso de mediación en su momento. Creemos, pues, que es un modelo invasivo de competencias de las comunidades autónomas, que es un modelo inadecuado porque el problema no está tanto en la mediación, allí donde ya existe además, sino en el modelo de fórmulas de cálculo de los intereses de los créditos hipotecarios, por lo que, sintiéndolo mucho, no voy a apoyarla.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 466

22 de marzo de 2018

Pág. 4

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

Es el turno del Grupo Parlamentario Ciudadanos. Tiene la palabra don Miguel Ángel Garaulet.

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

Señorías, la crisis financiera ha sido una debacle en este país. Hemos pasado un periodo tremendo y todavía hay familias que la están sufriendo. Todos sabemos que el sistema financiero español ha sido un agujero que nos ha costado 62 000 millones de euros a los españoles y que más de 400 000 personas han perdido sus viviendas por no haber podido hacer frente al pago de la hipoteca. Esto se está viendo a día de hoy en esta casa, en la Comisión de investigación de rescate de las cajas. Por lo que respecta a las cajas de ahorros, tanto el Partido Popular como el Partido Socialista incluyeron en sus consejos de administración a políticos sin ninguna formación ni experiencia en el ámbito financiero, y eso llevó a una gestión ineficiente de estas entidades. **(El señor vicepresidente, Barrios Tejero, ocupa la Presidencia)**. Además, se incentivó una gestión irresponsable y todo esto minó la capacidad financiera de estas cajas y llevó a que los reguladores, que como también estaban en muchos casos politizados, miraran hacia otro lado. La propia Asociación de Inspectores del Banco de España ha sido muy crítica con la pasividad de sus superiores, por lo que, en primer lugar, hay que hablar de lo que ha pasado.

El Partido Popular ostenta el Gobierno de España, el de cinco comunidades autónomas y tiene presencia en todos los parlamentos regionales, y ahora trae una PNL cuya exposición de motivos se limita a expresar las virtudes de un Servicio de Mediación Hipotecaria que impuso su partido en la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, porque, si, señorías, en la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia también tenemos casos de éxito y, en este caso, hay que felicitar a la antigua directora general de Vivienda, Nuria Fuentes —les informo que es de lo mejorcito que tiene el Partido Popular en esta región—, por ser la primera en España en crear este servicio, que luego fue copia de muchísimos más servicios a nivel nacional. No obstante, señorías, como dice el compañero del Partido Nacionalista Vasco, esto es competencia de las comunidades autónomas y no tiene sentido presentarlo aquí. Tendría sentido presentarlo en cada uno de los parlamentos regionales donde tienen ustedes presencia, porque ya en cinco comunidades autónomas se está haciendo esto también. Por tanto, supone saltarnos el tema de las competencias.

Tampoco vemos que esta PNL esté orientada a la búsqueda de soluciones que puedan contribuir a resolver de forma estructural el problema de acceso a la vivienda. La solución no puede ser crear un servicio de orientación y mediación hipotecaria de la vivienda. Necesitamos una autoridad independiente de protección del consumidor e inversor financiero que unifique y refuerce los servicios de reclamaciones y la protección de los tres supervisores financieros —banca, valores y seguros— para recuperar la confianza de los ahorradores y usuarios de servicios financieros. También hace falta establecer contratos de servicios financieros para minoristas, por ejemplo de hipoteca, como estamos diciendo ahora mismo, con el fin de evitar fraudes a los consumidores justificados en la letra pequeña de los contratos. En definitiva, señorías, hay que reforzar los derechos de los consumidores y usuarios. En cualquier caso, los ciudadanos pensamos que las cosas se consiguen con hechos, no con palabras. Dicen en Murcia que lo que no son cuentas son cuentos y por eso hemos registrado una proposición de ley de segunda oportunidad, con la que se facilitará la restructuración y el perdón judicial de las deudas, la dación en pago y el alquiler social, una ley, en definitiva, para ayudar a quien lo ha perdido todo. —Lo que hemos dicho antes, 400.000 familias que se han quedado sin nada a causa de la crisis—. Esta proposición tiene como prioridad aquellas familias que han sufrido o pueden sufrir un desahucio. Gracias a esta ley podrán cancelar su deuda hipotecaria con la dación en pago de la vivienda en caso ejecución, y quedarse en su domicilio durante un plazo mínimo de tres años, prorrogable hasta cinco, con un alquiler social que no supere el 30 % de sus ingresos, pudiendo solicitar la suspensión del lanzamiento y el derecho a permanecer en la vivienda junto a los demás miembros de su unidad familiar. Esto sí que es una iniciativa que se tiene que trasladar aquí; lo otro le recomiendo que lo trasladen a los diferentes parlamentos autonómicos.

Muchas gracias, señor presidente.

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

Tiene la palabra la señora Fernández, del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos.

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

La proposición no de ley que nos traen hoy es merecedora de varios comentarios críticos por diversos motivos. El primero ya se ha mencionado por todos los portavoces y es que esta iniciativa pertenece al

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 466

22 de marzo de 2018

Pág. 5

ámbito competencias de las comunidades autónomas y no a esta Cámara. La lógica que mueve esta iniciativa es extender esa propuesta a toda España, aun cuando el texto y el cuerpo de la misma se centra en una comunidad autónoma concreta. Por tanto, hay una clara invasión de competencias que además queda patente en el punto tres, en el que se advierte que se respetarán los ámbitos competenciales. Esto evidencia que están invadiendo competencias. Sería mucho más útil que, en lugar de dedicarse a mover los marcos competenciales, modificasen el marco legal estatal, donde hay capacidad para buscar soluciones que no se están buscando, por ejemplo con la Ley Hipotecaria y con el Plan Estatal de Vivienda. Creemos que esta iniciativa es más un panfleto, propaganda, porque el Gobierno no está haciendo ningún tipo de política que cambie de forma estructural el problema que tenemos respecto a la vivienda. Le voy a poner un ejemplo: el Plan Estatal de Vivienda. **(El señor presidente ocupa la Presidencia)**. Otra vez se hacen recortes en vivienda, un 37 %, y cuando llegamos al programa específico para ayudas a personas desahuciadas vemos que este plan solo va a servir para aquellas que estuviesen desahuciadas a partir de la entrada en vigor del mismo. Hay 700 000 personas que se quedan tiradas en la cuneta con este plan. Ustedes hacen planes para borrar e invisibilizar problemas en lugar de resolverlos. El plan estatal ofrece como única solución ante los desahucios que las entidades financieras cedan sus pisos voluntariamente y no de forma obligada.

Cuando se pusieron 60 000 millones para rescatar a la banca, a nadie se nos preguntó si queríamos voluntariamente poner un euro, por lo que se debe hacer lo mismo con las entidades financieras, obligarles a meter en cintura entidades como la Sareb. Con eso resolveríamos muchísimo mejor el problema de la vivienda que no con convenios, que sirven para sacarse fotos, para acciones panfletarias, pero ofrecen pocas soluciones reales. Lo que necesitamos son soluciones reales, con dinero, con recursos, y no convenios vacíos de contenido. Si ustedes realmente tuviesen voluntad de cambiar la política de vivienda, no estarían vetando desde el Gobierno la iniciativa que nosotros presentamos, avalada por plataformas tan importantes como la PAH. Levanten esos vetos, permitan cambiar la política de vivienda y déjense de tanto panfleto.

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

Es el turno, por el Grupo Parlamentario Socialista, de la diputada doña Mar Rominguera. Tiene la palabra.

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

En España al estallido de la crisis económica en 2007 hay que añadir la desaceleración económica provocada por la burbuja inmobiliaria que comenzó con el Gobierno de Aznar. En 1996, cuando llegó a la Moncloa, comprar una vivienda costaba 3,5 veces el salario anual de cualquier ciudadano y en 2004, cuando salió de la Moncloa, comprar una vivienda costaba 7 veces ese salario. Llegamos a mantener en España una deuda del 100 % del PIB y se duplicó nuestra tasa de paro con respecto a la media europea. Con todos estos datos no es difícil imaginar que una de sus principales consecuencias haya sido la situación de vulnerabilidad a la que se han visto sometidas miles y miles de familias que no han podido hacer frente al pago de sus viviendas habituales. Todo ello ha hecho que las administraciones públicas, en aras de ofrecer soluciones a todas estas personas, hayan puesto en marcha distintos mecanismos, tales como los servicios de mediación y orientación hipotecaria; pero, señorías, no solo en Murcia ni antes en Murcia que en otros sitios. Ustedes hacen referencia en su exposición de motivos a esta comunidad autónoma, pero no deben apropiarse de competencias que ya se están llevando a cabo en muchas comunidades. Ya empezaron a llevarse a cabo en mayo de 2012 en el País Vasco, como aquí se ha mencionado, cuando era *lehendakari* Patxi López. Fíjense qué diferencia, Mientras ustedes tienen que poner en valor la gestión del Partido Popular en Murcia, los socialistas hemos tenido que hacer memoria para comprobar que para nosotros esto de ayudar a quien sufre situaciones de vulnerabilidad que le llevan a perder su vivienda se remonta a hace mucho tiempo. Concretamente, en el País Vasco fueron once las entidades financieras de esta comunidad autónoma que se acogieron entonces al convenio promulgado por el Gobierno socialista de Euskadi. Nosotros no lo ponemos en valor, sino que damos por hecho que fue algo necesario. Lo peor es que a fecha de hoy sigue siéndolo. A fecha de hoy continúan los desahucios, las personas sin hogar y las familias como la del barrio de Tetuán en Madrid, que en junio tuvo que 'vivir' —entre comillas— en un coche durante diez días con dos menores porque el Gobierno de España no les procuró alternativa habitacional ante un desahucio inminente.

Señorías, hay muchas cosas que hacer para garantizar el derecho a la vivienda, y no debemos quedarnos aquí; y, sobre todo, señorías del Grupo Parlamentario Popular, no hay que rentabilizar lo que

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 466

22 de marzo de 2018

Pág. 6

ya están haciendo otras comunidades autónomas. En Andalucía existe este servicio y se llama Sistema de información y asesoramiento integral en materia de desahucios. Hay una oficina por provincia y actúa en tres ámbitos: prevención, intermediación y protección. En Valencia existe y se llama InfoHabitatge. En Asturias se creó y Justicia —entonces dependía del Gobierno central— la cerró, alegando que había pocos casos. Actualmente se articula a través de los servicios sociales. En Extremadura también existe, es un servicio en colaboración con los colegios de abogados y con las diputaciones provinciales. ¡Fíjense qué curioso! En la anterior legislatura el Partido Socialista instó al entonces presidente Monago, del Partido Popular, a que crease este servicio y no quiso, así que díganme a qué viene ahora este afán de poner en valor lo que ya existe: asesorar a quienes han perdido su vivienda a causa de las políticas del Gobierno del Partido Popular, que han supuesto un aumento del paro, un recorte en los servicios básicos y en las pensiones y, en definitiva, un empobrecimiento de la sociedad. Claro que viene bien asesorarles, pero no es novedoso ni el Gobierno de Murcia es pionero ni tampoco es una solución definitiva.

Vamos a votar a favor, pero, como decía al principio, hay muchas cosas que hacer para garantizar el derecho a la vivienda; entre ellas, no poner freno a las actuaciones de las comunidades autónomas al recurrir ante el Tribunal Constitucional —como hace el Gobierno constantemente— las iniciativas en materia de vivienda cuando van precisamente encaminadas a evitar desalojos de familias o vetando leyes, como la última ley que han presentado distintos grupos con la PAH. Lo que hay que hacer es continuar intentando garantizar el derecho a la vivienda y no quedarnos solamente aquí.

Muchas gracias.

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

### — **SOBRE EL IMPULSO DEL PROYECTO DEL BAIPÁS DE ALCANTARILLA, DE LA LÍNEA MADRID-CARTAGENA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/002790).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de la siguiente proposición no de ley. Como les informe, ha sido adelantada y es la relativa al impulso del proyecto del baipás de Alcantarilla de la línea Madrid-Cartagena. Es del Grupo Parlamentario Popular y va a defenderla la diputada doña Isabel Borrego. Tiene la palabra.

La señora **BORREGO CORTÉS**: Gracias, presidente. Buenos días.

El municipio de Alcantarilla es un municipio considerado tradicionalmente como núcleo ferroviario. La construcción de la vía férrea provocó en su momento un crecimiento económico importante, pero el paso del tiempo le ha supuesto un condicionante vital para la configuración tanto urbanística como socioeconómica del municipio. Durante cuarenta años se ha querido resolver el paso de las dos líneas Chinchilla-Cartagena y Murcia-Lorca por el núcleo urbano; abordamos hoy el tema de la primera, Chinchilla-Cartagena. Como he dicho, después de cuarenta años trabajando para solucionar el problema de la impermeabilidad, habiendo abandonado el proyecto que en 2004 ya estaba prácticamente cerrado y dejando caducar la declaración de impacto ambiental, es el momento de abordar esta reivindicación, una reivindicación que el Partido Popular avala y comparte. El Partido Popular avala y comparte la sensibilización que tiene toda la ciudad de Alcantarilla por el paso de la vía ferroviaria por la trama urbana de la ciudad, que genera, como he dicho, graves problemas urbanísticos y sociales en el núcleo urbano y continuas situaciones de riesgo por el tránsito permanente de vehículos y personas. Como les decía, es el momento de impulsar los acuerdos necesarios con el puerto de Cartagena, porque el puerto de Cartagena ha demostrado estar en disposición de aportar parte de la financiación para impulsar y llevar a cabo el proyecto de este baipás, sacar la línea férrea de dentro de la ciudad y recuperar esos terrenos para la ciudad, tal como establece el Plan General de Ordenación Urbana de 2010 aprobado provisionalmente. Es necesario hacer un nuevo estudio informativo que se tendría que licitar próximamente, como ya ha anunciado el ministro de Fomento en su visita a la ciudad de Alcantarilla. Por lo tanto, el Grupo Parlamentario Popular quiere seguir trabajando con el apoyo de las diferentes fuerzas políticas y evitando caer en demagogias que impidan la realización del proyecto.

Respecto a las enmiendas que se han presentado por parte de los grupos, dos de ellas se refieren a un proyecto totalmente diferente a este y, por tanto, no son asumibles. Estamos hablando del baipás de la línea Chinchilla-Cartagena y no estamos hablando de la otra línea. La otra enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Ciudadanos está bien intencionada, pero se refiere a lo que ya consta en la ley de 2013.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 466

22 de marzo de 2018

Pág. 7

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

Es el turno ahora para defender las enmiendas. En primer lugar, por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra don Miguel Ángel Garaulet.

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

Volvemos a hablar sobre el baipás de Alcantarilla de la línea Madrid-Cartagena. Hace más de un mes en su periplo viajero nuestro señor ministro de Fomento —que dice que lleva ya 160 viajes a diferentes territorios— fue a la ciudad de Alcantarilla y se comprometió a sacar entre el tren del centro de Alcantarilla. En este sentido, se ha comprometido a reactivar el estudio informativo del baipás para sacar las vías del tren convencional del centro. La declaración de impacto medioambiental estaba aprobada desde 2006. La inacción del Partido Popular ha dado lugar a que caducara y ahora vienen a reactivar. Yo entiendo a los ciudadanos de Alcantarilla. Alcantarilla es una ciudad preciosa —me encantaría que fueran a verla porque tiene muchísimas cosas para enseñar—, pero tiene el problema de que por el centro de la ciudad pasan trenes de mercancías y trenes de viajeros. En la calle Mayor, la calle más transitada, como te pille el tren tardas entre quince y veinte minutos para pasar al otro lado de la ciudad, algo totalmente anacrónico para el año 2018 en el que estamos viviendo. La petición de los alcantarilleros nos la han trasladado a todos los partidos políticos, y me parece muy bien que el Grupo Parlamentario Popular y la señora Borrego traigan esta iniciativa al Congreso, porque hay que poner el foco sobre ella, pero también hay que ver qué ha pasado durante estos años.

Yo vengo de la empresa privada y en la empresa privada cuando presento un proyecto presento qué es lo que vamos hacer y un *planning* con el día de inicio y el día de finalización. Si no tengo un día de señalización, presento un plan de contingencia por si acaso no llegamos al día de finalización. Eso es lo que se hace en la empresa privada. Eso es lo que hace la gente fuera de esta casa. Por favor, lo más normal es que cuando se venga aquí a presentar proyectos traigan lo mismo que se pide en las empresas privadas, que es: qué día empieza, qué es lo que va a necesitar, qué es lo que va a costar, qué día acaba y cuándo va a empezar a funcionar y, si no, qué plan de contingencia tienen ustedes para no hacer eso. Eso es lo que se hace en un consejo de administración, eso es lo que hacen los directivos de las empresas privadas, y eso no está aquí. Esta es otra promesa por parte del ministerio en la que no se ven reflejados cuáles son los plazos y las consignaciones propuestas.

Lo que le pedimos al Gobierno es que establezca un convenio entre las distintas administraciones y un calendario con plazos concretos para la realización de proyectos. Eso es lo que pedimos en nuestra enmienda y, efectivamente, también pedimos que se cumpla la ley de 2013, porque el Partido Popular no la cumple. Solamente pedimos eso. Además, la situación de los vecinos de Alcantarilla, en su convivencia con el ferrocarril, es muy difícil, no solamente por lo que estamos hablando, sino también porque el barrio de Las Tejas va a ser cruzado por la línea de alta velocidad que va desde Murcia hasta Alcantarilla. Los vecinos de Alcantarilla tienen doble impacto; por eso dudan de todo lo que se les dice y por eso necesitan algo concreto, algo que toquen, que vean y que sientan.

En nuestra enmienda también pedimos al Gobierno que incluya en la estrategia indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de las infraestructuras ferroviarias integrantes de la red ferroviaria de interés general —que, recordemos, debe elaborar y publicar, en cumplimiento de la Ley 38/2015, de 21 de septiembre, del sector ferroviario, que se está también incumpliendo— los criterios empleados para decidir la ejecución de las integraciones ferroviarias, con el fin de aclarar y definir los criterios empleados para decidir la ejecución de integraciones ferroviarias en otras localidades que se encuentran en la misma situación. Definamos, demos transparencia, establezcamos cuáles son los parámetros a seguir, el día de inicio y el día final. ¡Si cada vez que propone un día de finalización, señorías, este ministro lo pone dos años después de que se termine su mandato! Esto me suena a épocas anteriores.

Por lo tanto, independientemente de que el Grupo Popular acepte o no acepte nuestra enmienda, yo, como parlamentario, como murciano y como diputado por Murcia, le he pedido a mi grupo parlamentario que vote a favor de esta iniciativa, porque una iniciativa que sirva para mejorar algo de mi región —incluso yo me he comprometido con los alcantarilleros a avanzar con iniciativas en este tema— no la vamos a dejar suelta. No vamos a votar allí a favor de una cosa y aquí en contra. Termina, señor presidente. Votaremos a favor por respeto a los ciudadanos que nos votaron y por respeto a los alcantarilleros.

Muchísimas gracias. **(Aplausos)**.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 466

22 de marzo de 2018

Pág. 8

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

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

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

El futuro diseño ferroviario en la Región de Murcia, efectivamente, se juega en cómo se salven los cuellos de botella de ciudades como Murcia y Alcantarilla o, lo que es lo mismo, el bienestar de los vecinos y vecinas de Murcia y Alcantarilla se juega en que sus ciudades dejen de estar partidas por las vías del tren y se proceda a la integración urbana de las mismas. En este sentido, sería muy deseable que el conjunto de las fuerzas políticas que contamos con representación en esta Comisión y que representamos también a la Región de Murcia alcanzáramos un gran acuerdo sobre cómo deseáramos que fuera y sobre cómo debería ser este diseño ferroviario.

Es verdad que el conflicto que desde hace más de treinta años protagonizan los barrios del sur de Murcia lo está gestionando muy mal el Gobierno del Partido Popular, y en este sentido sienta un mal precedente y nos pone en alerta. También siembra dudas el compromiso por parte del Partido Popular con el baipás de Alcantarilla, cuando hemos visto que se ha dejado caducar la actual declaración de impacto ambiental, con el consiguiente derroche de casi medio millón de euros de todos los contribuyentes. Aun así, estamos convencidos de que hace falta aunar posiciones, planificar el proyecto ferroviario que debe vertebrar la Región de Murcia y garantizar no solo el derecho a la movilidad de la ciudadanía, sino también el derecho a la ciudad que tienen todos los vecinos y las vecinas de Murcia y de Alcantarilla.

Esta planificación ferroviaria pasa indudablemente por sacar las vías de la línea Cartagena-Madrid a su paso por Alcantarilla, mediante el baipás de Alcantarilla y Jabalí Nuevo que se propone en esta proposición. En este punto vamos a estar de acuerdo con ustedes, pero esta planificación ferroviaria, si quiere ser respetuosa con el derecho a la ciudad, también tiene que contemplar que las vías del tren por las que transcurrirá el AVE y seguramente el corredor mediterráneo dejen de separar el barrio de Las Tejas del centro de Alcantarilla. Esta es una demanda del movimiento social organizado en torno a la plataforma «El tren fuera de Alcantarilla» y que hasta la fecha ha chocado con la negativa del Ministerio de Fomento. Desde Unidos Podemos, sin embargo, tenemos muy claro que no se puede seguir dividiendo Murcia y Alcantarilla con la circulación de mercancías y que, en consecuencia, habría que buscar ya alternativas, como, por ejemplo, que el corredor ferroviario siguiera hacia el sur circunvalando Murcia y Alcantarilla por El Reguerón. Esta solución podría dar incluso cabida a la construcción de una red con dos vías de ancho internacional, doble plataforma, que permitiese el itinerario por las mismas de AVE y corredor mediterráneo. La circunvalación del corredor ferroviario por El Reguerón facilitaría además la fluidez de las circulaciones y solucionaría el problema de los barrios segregados del sur de Murcia y de Las Tejas de Alcantarilla. La planificación de las redes ferroviarias de la Región de Murcia, por tanto, también debería contemplar el desdoblamiento de Camarillas, la infraestructura de Cartagena y el futuro de la red de cercanías, una red que está completamente abandonada en mi región. Esto requerirá, obviamente, una apuesta decidida por el transporte público y una mayor inversión. Pero mientras no se aborde de manera integral la planificación ferroviaria, vamos a apoyar esta proposición, siempre y cuando se apoye nuestra enmienda para trasladar las vías ferroviarias del barrio de Las Tejas de Alcantarilla, porque entendemos que sin solucionar la integración urbana del corredor mediterráneo y del AVE, estos necesarios proyectos pueden convertirse en otra losa para muchos barrios, para muchos vecinos y vecinas de Murcia y de Alcantarilla.

Muchas gracias.

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

Es el turno ahora del Grupo Parlamentario Socialista. Tiene la palabra la diputada doña María González Veracruz.

La señora **GONZÁLEZ VERACRUZ**: Muchas gracias, señor presidente.

Bienvenidos sean los temas de infraestructuras de nuestra región a la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados. Es una región en la que el abandono del Gobierno de Rajoy en temas de infraestructuras —y podríamos hablar de cercanías, de AVE, de corredor— ha sido inaudito, histórico. El Partido Socialista no puede estar más de acuerdo con la necesidad de la variante de Jabalí Nuevo y Alcantarilla, del llamado baipás, porque, además, ya venía en los Presupuestos Generales del Estado de 2010. Además, en cada uno de los Presupuestos Generales del Estado de los últimos casi siete años

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 466

22 de marzo de 2018

Pág. 9

de Mariano Rajoy, este partido lo ha traído aquí con 5 millones de euros, en las enmiendas del Partido Socialista a los Presupuestos Generales del Estado, y ha sido precisamente el Partido Popular, que hoy propone esta iniciativa, quien ha votado que no, en este caso y una vez más, a los intereses de la Región de Murcia. Por tanto, vaya por delante nuestra sintonía con la necesidad de esta infraestructura.

Pero quiero explicar por qué nosotros presentamos una enmienda que nos parece imprescindible a la hora de apoyar esta proposición no de ley, dejando muy claro que no solo compartimos la necesidad del baipás, sino que en nuestra planificación integral esa obra es imprescindible. Además, en su desarrollo puede jugar un papel muy positivo la autoridad portuaria. Si no se garantiza que se saque la línea Murcia-Andalucía del barrio de Las Tejeras, estaremos volviendo a poner un parche. El Gobierno del Partido Popular está demostrando esas prisas que últimamente se le ven —con todas las visitas del ministro de Fomento a la Región de Murcia— por correr hacia 2019. Me parece que en la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, con esa discriminación que ya empieza a ser demasiado habitual por parte del Gobierno del PP hacia la región, se han puesto demasiados parches y se nota cada día más la falta de una planificación integral, de una visión integral de lo que se quiere para la región.

Miren, somos una comunidad autónoma pequeña, pero con muchísimo potencial desde el punto de vista económico, y eso es importante no solo para la comunidad autónoma y el empleo propio, sino para todo el país. Todos los años que ha perdido para tener unas infraestructuras que nos hagan competitivos con el resto de España y de Europa suponen una desigualdad que se está generando a la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia. Ese tiempo que nos ha hecho perder el Gobierno de Rajoy no lo vamos a recuperar, pero por lo menos seamos capaces de planificar y garantizar un futuro mejor para Alcantarilla, para el municipio de Murcia, en este caso, para Jabalí Nuevo, y para toda la región. Si en un momento como este no analizamos y profundizamos en el uso que le vamos a dar al baipás, si no aprovechamos la oportunidad para hacer una buena planificación en un municipio como el de Alcantarilla —que, efectivamente, hace muchos años tuvo la oportunidad de tener un tren que pasara por ahí pero que hoy es uno de los mayores problemas para su desarrollo, para su economía e incluso para la armonía de un municipio y una ciudad como Alcantarilla— estaremos cometiendo un grave error. Por eso les pido, señorías del Partido Popular, pido al Gobierno de Rajoy y al ministro —que no hace falta que vaya tantas veces; con que vaya menos y concrete más y garantice un proyecto integral sería suficiente para los murcianos y murcianas— que escuchen, que escuchen a la oposición, porque a veces están empeñados en que decimos las cosas no sé por qué, pero por lo menos este partido, el Partido Socialista —que es un partido de Gobierno, que ha tenido la responsabilidad de sacar adelante no solo la región, sino el Gobierno de España—, cuando hace las propuestas las hace documentadas, las hace midiendo el coste y las hace pensando en la región, algo que a veces nos preguntamos si está en la mente del Gobierno de Rajoy e incluso en la mente del Gobierno regional. Y, por supuesto, escuchen a la sociedad.

Lo que hoy propone el Partido Socialista aquí está aprobado por el Ayuntamiento de Alcantarilla, con la mayoría que hay de grupos de la oposición, y está en el sentir —puedo decir esto con seguridad— de la sociedad de Alcantarilla. La historia reciente de la llegada del AVE a Murcia ha sido un despropósito; ahí están las vías un día tras otro, con las reivindicaciones, con el ferrocarril, con las cercanías. Vivo en una región en la que hay cero kilómetros electrificados, cero. Son tantas las preguntas que hay que hacer que creo que sería gran paso que hoy saliéramos de aquí con un consenso, con el compromiso del Congreso de los Diputados de sacar el AVE del centro de Las Tejeras, de soterrarlo por la calle mayor y que vaya en trinchera por Jabalí Nuevo, un pueblo también partido por el tren. Asimismo, sería bueno que nos preguntáramos y diéramos respuesta conjuntamente a todas esas preguntas que hoy están en el aire, porque hay una ausencia brutal de un plan integral por parte del Gobierno de Rajoy; preguntas como, por ejemplo, si se va a garantizar con la vía Este que lleguen a Cartagena por la misma línea la alta velocidad o velocidad alta —una de las dudas—, la mayor frecuencia de media distancia, por dónde van a salir las mercancías hacia el centro y hacia levante y, en definitiva, cuál es el uso que le vamos a dar al baipás.

Termino. Pasa como siempre. Nuestra región necesita planificación y necesita compromisos, y si esto se hubiera hecho hace muchos años no tendríamos hoy los problemas que tenemos en Murcia, en Alcantarilla y también en Lorca. Solo con la garantía de un proyecto integral al que hoy los socialistas queremos aportar evitaríamos parches y más parches. De verdad, señor Rajoy, señor Iñigo de la Serna, señores del Partido Popular, tómense en serio la Región de Murcia. Espero que cuando definitivamente ustedes lo hagan no sea demasiado tarde para mi tierra.

Muchas gracias.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 466

22 de marzo de 2018

Pág. 10

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora González Veracruz.  
Señora Borrego, en relación con la enmienda del Grupo Socialista, no escuché antes su posición.

La señora **BORREGO CORTÉS**: No se acepta, presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

### — RELATIVA A LA EJECUCIÓN DE LA MEJORA INTEGRAL DE LOS ACCESOS POR CARRETERAS AL AEROPUERTO ALICANTE-ELCHE. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/001995).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente proposición no de ley, que es la relativa a la ejecución de la mejora integral de los accesos por carretera al aeropuerto de Alicante-Elche, también del Grupo Parlamentario Popular. La va a defender el diputado don Joaquín Albaladejo.

Tiene la palabra.

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

En la mañana de hoy el Grupo Parlamentario Popular presenta una proposición no de ley en la que manifiesta la necesidad de urgir, exigir y solicitar al Ministerio de Fomento la ejecución de la mejora de los accesos al aeropuerto Alicante-Elche, una infraestructura de primer orden, el quinto aeropuerto en número de llegadas de turistas, visitantes y usuarios de España y que en estos instantes desarrolla un nodo y una actividad fundamentalmente dinamizadora de la economía, de la generación de empleo en el sureste español. En este sentido, no quiero que nadie interprete que la proposición no de ley, actualizada en los números del año 2017, es triunfalista u optimista; es una proposición no de ley de justicia, para continuar en la línea de la dinamización económica y la generación de actividad y empleo en un territorio tan turístico como la Costa Blanca o la provincia de Alicante.

En ese sentido, debo manifestar que los números son, afortunadamente, espectaculares en lo que se refiere a los récords que mes tras mes, durante el año 2017, ha alcanzado el aeropuerto Alicante-Elche en cuanto a llegada de viajeros. A título de ejemplo, el viajero internacional se incrementó en un 11,7%. Desglosado por nacionalidades, el tráfico internacional ha sido simplemente increíble en el año 2017. La provincia de Alicante recibió del Reino Unido más de 5,8 millones de visitantes, de Holanda 927 000, de Alemania 882 000, de Noruega 756 000, de Bélgica 627 000 y de Suecia 577 000. Los vuelos comerciales de carácter internacional aumentaron casi un 11 % en el año 2017. Todo esto, además, termina con un mes de diciembre de 2017 que fue muy bueno en cuanto a los números de actividad de ese aeropuerto y en cuanto a la dinamización y el impacto en los elementos turísticos y de actividad económica de toda la provincia y, además, no solo de la provincia de Alicante, sino también del resto de provincias colindantes que tienen este aeropuerto como lugar matriz de actividad económica. Fíjense que en el mes de diciembre el aeropuerto Alicante-Elche incrementó el tráfico de pasajeros un 6,6% respecto al mismo mes del año anterior, con más de 740 000.

Todo esto tiene, además, una influencia importante. El Gobierno de España ha sabido apreciar cuál es la importancia del aeropuerto Alicante-Elche y la reacción no se ha hecho esperar. En ese sentido, creo que es bueno que tengamos la capacidad de conocer que nos encontramos en un momento de licitación del aeropuerto, una licitación que ya está en marcha y que tiene un carácter económico valorado en 29 millones de euros. Además, sus características, fundamentalmente, van a ser que la carretera N-338, que sirve de conexión entre la N-332 y la autovía A-7, se convierta en un verdadero baipás entre ambas vías y, además, completar la circunvalación A-70, permitiendo que los usuarios de la N-332 con origen y destino en cualquiera de las poblaciones costeras, no solamente del norte, sino también del sur, puedan tener la capacidad de acceder a este aeropuerto con esta duplicación. La actuación consiste fundamentalmente en eso, en duplicar la actuación de la carretera N-338 durante 4,7 kilómetros por la margen derecha, a excepción de un tramo de unos 800 metros que a la altura del aeropuerto Alicante-Elche, debido a las obras de ampliación, debe discurrir en esa variante. Fundamentalmente va ser una adaptación de cuatro enlaces: se adaptará el enlace con la carretera N-332, el enlace con el aeropuerto y, además, tendremos la oportunidad de ver que se va a generar el enlace con el recinto ferial y el enlace con A-70. Por tanto, vamos a tener una capacidad integral de conexión con el resto de vías hacia este importante nodo de actividad económica y de atracción de turistas.

En el mes de enero del año 2018, a título informativo y buscando siempre el apoyo y el consenso para generar una muy buena noticia desde Madrid para la ciudad de Alicante —tan necesitada— y también

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 466

22 de marzo de 2018

Pág. 11

para la ciudad de Elche, ha habido un incremento de un 3% del número de viajeros respecto al mes de enero del año 2017. Esto significa que este aeropuerto sigue siendo un aeropuerto de captación de inversión, de actividad económica y de generación de empleo, algo tan importante y fundamental para todo lo que queremos en esta zona, que es el mantenimiento y la sostenibilidad de nuestro Estado del bienestar a través de la creación de empleo y de la dinamización económica.

Por ello, creo que es el momento de poner en valor que no solamente existe esta actuación, sino que hay otras también vinculadas al Ministerio de Fomento, como la inversión anunciada por AENA, dentro del DORA, de 48 millones de euros para un aeropuerto de récord como es el aeropuerto Alicante— Elche, permitiendo garantizar no solamente que haya una mayor permeabilidad para llegar a este aeropuerto, sino que hablemos de un aeropuerto con un nivel de seguridad extraordinario. Para que siga aumentando el número de viajeros, es fundamental que una infraestructura tan importante como el aeropuerto Alicante-Elche tenga seguridad en el servicio que se presta a los usuarios. En ese sentido, hay que manifestar que estamos viendo una aceptación importantísima por parte de diferentes países potenciales emisores de turistas hacia nuestro territorio y, especialmente, hacia la provincia de Alicante. El día 20 de marzo, hace pocos días, hemos conocido que la Costa Blanca va a duplicar este año sus vuelos con Rusia —con todas las dificultades que existen en virtud de las diferentes sanciones internacionales a la Federación Rusa— y prevé recibir 300 000 turistas. El aeropuerto Alicante-Elche va a incorporar siete rutas nuevas en este invierno, haciendo que casi se alcancen 81 rutas, algo muy importante para un aeropuerto como el de Alicante-Elche.

Estoy hablando de la recepción de turistas y de la recepción de visitantes, pero también es importante saber que se presta un servicio, porque los aviones van pero también vienen. Lo que quiero decir es que hay que llenar los aviones de vuelta con gente que salga de Alicante, y en este momento estamos viendo que el aeropuerto Alicante-Elche está siendo favorecido por importantes empresas que ofrecen vuelos a unos precios verdaderamente accesibles para poder darles a los alicantinos y a los vecinos murcianos, que también acceden a esta infraestructura, la posibilidad de volar, por ejemplo, a Sofía, a Varsovia, a Budapest o a Bucarest a unos precios ciertamente competitivos.

He analizado la proposición no de ley y las enmiendas y tengo la sensación de que podemos llegar a un cierto entendimiento en algunas cuestiones y, tal vez, en otras, como la propuesta por Ciudadanos respecto a los plazos, entiendo que bienintencionada. La publicación por el boletín oficial de la licitación de la obra de la duplicación del acceso Alicante-Elche hace que la determinación de plazos tenga que ser analizada conforme a la adjudicación administrativa de la licitación y a la apertura de ofertas que está en marcha, según noticias que tenemos y tal como ha sido publicado. Por lo tanto, hablar en estos momentos de plazos es una cuestión que, por desgracia, nos excede a nosotros y entra dentro del ámbito administrativo de la adjudicación de una obra de este nivel.

He apreciado también la enmienda de adición presentada por Esquerra Republicana de Catalunya. Sin un análisis previo, más allá de lo que es la propuesta en sí, podemos llegar a asumirla. Compartimos el ánimo de urgir al Ministerio de Fomento la ejecución de la mejora de los accesos al aeropuerto Alicante-Elche y, en ese sentido, no tenemos ningún inconveniente en que además se destine una partida económica de los próximos Presupuestos Generales del Estado.

Hemos analizado, asimismo, las enmiendas presentadas por el Grupo Socialista. La primera de ellas podría ser asumible, y creo que a lo largo de la mañana podremos llegar a un entendimiento —así lo vamos intentar— y podremos aceptarla. Sin embargo, los puntos segundo y tercero, una vez analizadas las motivaciones, cuesta un poquito asumirlos y va a ser complicado que podamos llegar a ese entendimiento, fundamentalmente porque lo que hacen es un análisis de la importancia de la infraestructura, dado que desarrollan un concepto amplio de lo que deben ser las obras que han de mejorarse para conseguir la conectividad con el aeropuerto Alicante-Elche. Lo hacen mirando solamente desde la mitad de la provincia hacia el norte, pero también el sur de la provincia de Alicante existe y no podemos dejarlo fuera del ámbito conceptual amplio de la provincia de Alicante. Por tanto, estamos dispuestos a analizar el punto primero.

Pido al resto de grupos el apoyo a una proposición no de ley que, insisto, no es triunfalista, sino que está basada en datos objetivos. Es un aeropuerto que está generando unos datos de récord y que merece el apoyo de toda esta Cámara para poder conseguir que a la mayor brevedad posible haya una adjudicación administrativa de la duplicación de los accesos del aeropuerto Alicante-Elche.

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

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 466

22 de marzo de 2018

Pág. 12

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

Hay una enmienda del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana, pero al no estar ningún representante de ese grupo, lógicamente, va a decaer.

Para defender la enmienda del Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra doña Marta Martín.

La señora **MARTÍN LLAGUNO**: Gracias, presidente.

Señorías, el Gobierno ha decidido otorgar un nuevo cometido al ministro de Fomento: le va a hacer Rey Mago. Parece que el Levante español se ha convertido en el destino favorito para el reparto de regalos y el postureo, porque hace poco más de un mes le tocó el turno al paseo de Alicante y ahora viene con esta promesa de la conexión con el aeropuerto. Está claro que si el ministro de Fomento es el nuevo Rey Mago, el Grupo Parlamentario Popular se queda reducido a representar el papel de paje, porque va a remolque del ministro. Presentan en cada Comisión de Fomento varias promesas que el ministro ha hecho el mes pasado y utilizan el Congreso como caja de resonancia para propuestas electoralistas. Lo siento, pero es así.

La proposición no de ley que presenta el Grupo Parlamentario Popular viene a ratificar lo que el Grupo Parlamentario Ciudadanos lleva pidiendo desde hace más de un año. Hemos presentado las mociones en el ayuntamiento, hemos presentado una proposición en el *consell* y yo misma he presentado aquí una proposición no de ley para pedir que se mejoren las conexiones con el aeropuerto. Sin embargo, hemos tomado la determinación de preguntar en cada propuesta que está presentando el Partido Popular los plazos que tienen para la ejecución de las obras, porque los alicantinos y, en general, los españoles estamos un poco hartos de promesas incumplidas.

El pasado mes de febrero, en el acto de conmemoración del 50.º aniversario del aeropuerto de Alicante, yo misma reproché al Gobierno los escasos recursos destinados al mantenimiento de los transportes públicos y las vías de comunicación con mi ciudad. Obviamente, en Ciudadanos lamentamos mucho —y lo hemos reivindicado— que a estas alturas, como se ha dicho, un aeropuerto que está entre los primeros de España carezca de la necesaria conexión a través de un transporte acorde con los tiempos y acorde con el volumen de pasajeros, acorde con el nivel de la ciudad, y nos preguntamos cuándo va a ser posible disponer de esta infraestructura. Esta es nuestra pregunta. ¿Cuándo? ¿Cuándo?

En Ciudadanos, como he dicho, hemos pedido lo que se solicita hoy aquí, y creo que ningún grupo político puede oponerse a que se ejecuten y se pongan en marcha unas obras que son absolutamente imprescindibles, pero también hemos reclamado al Gobierno la agilización de los proyectos fundamentales para el desarrollo económico y social de la provincia de Alicante y de toda la Comunidad Valenciana, que son no solamente reivindicados por nosotros sino también por todos los colectivos sociales y empresariales a través de los informes económicos que se han hecho. Además de esto hemos pedido, entre otras cuestiones, el cambio de ancho en la electrificación de la línea entre Callosa de Segura y Alicante, la compra de trenes de cercanías para la línea C-1, etcétera.

Yo entiendo que esto está publicado en el BOE, pero no entiendo la explicación que me ha dado el portavoz del Partido Popular. Ya nos maliciábamos que la respuesta que nos iban a dar, diciendo que no quieren poner plazos a las ejecuciones de las obras, tenía que ver con promesas electorales, porque se han hecho otras preguntas en otros ámbitos, pero hoy nos lo confirman. Lo que está publicado, aunque esté licitado, es un compromiso político de que lo vamos a tener hecho y en funcionamiento en tal periodo. Por tanto, nosotros sí hemos presentado la enmienda, que creemos que se puede aceptar perfectamente pese a que se haya publicado en el BOE. Obviamente, vamos a votar a favor de que se ejecuten las obras, pero nos gustaría tener un compromiso real, no de Reyes Magos.

Gracias. **(Aplausos)**.

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

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

La señora **BOSAHO GORI**: Buenos días, señorías.

El Partido Popular nos trae aquí una proposición no de ley con el objetivo de ponerse una medalla de latón, pero creemos que es insuficiente e incluso una vergüenza que el quinto aeropuerto más importante de España, con 13,7 millones de personas viajeras en 2017, no cuente con unas conexiones dignas que permitan una eficiente diversificación de conectividad para que el presente y el futuro de la provincia de Alicante y de los millones de personas que nos visitan sea mejor.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 466

22 de marzo de 2018

Pág. 13

El aeropuerto de Alicante-Elche no es una prioridad ni para el Partido Popular ni para Fomento ni para el señor Mariano Rajoy, que es nuestro presidente. Nos traen aquí una proposición no de ley que llega tarde, pero que además es algo que ya está licitado, como ha dicho bien su representante, y pendiente de adjudicar. La población de Alicante, queremos recordarle, no es tonta. El aeropuerto de Alicante-Elche sigue sin conexión ferroviaria, como todas sabemos, y las ciudadanas y los ciudadanos de Alicante lo vivimos día a día. El ministro presentó la propuesta de llevar cercanías hasta el aeropuerto dentro del Plan de cercanías de la Comunidad Valenciana, pero, en el mejor de los casos, no estará ejecutado ni en funcionamiento hasta 2025, lo que significa siete años más de retraso y dejación de la población alicantina, pero es que además recorta las inversiones presupuestarias en la provincia de Alicante respecto al proyecto inicial, que, como todos sabemos, fue aprobado por la variante de Torrellano.

Nuestro grupo tiene propuestas. Estas son, por ejemplo, la intermodalidad, la movilidad sostenible, el transporte público colectivo, la conexión con los principales núcleos urbanos, la priorización del ferrocarril, en especial las cercanías, y la recuperación de tramos para la ciudadanía, los peatones y ciclistas, y sobre todo los plazos concretos de finalización.

Hemos presentado dos enmiendas al Grupo Popular, que en su recuento no nos ha mencionado. Ustedes ya saben aquello de si no te nombro no existes. Pues estamos aquí y les voy a recordar las enmiendas que hemos presentado. Dependiendo de si nos las aceptan o no, decidiremos el sentido de nuestro voto. En primer lugar, la mejora del aeropuerto de Alicante-Elche, de forma que integre soluciones basadas en la intermodalidad, que favorezca la articulación de la movilidad sostenible basada en el transporte público colectivo de las instalaciones aeroportuarias con los principales núcleos urbanos y que priorice el compromiso de las conexiones ferroviarias a través de cercanías. El segundo, ejecutar el proyecto original de la variante Torrellano entre 2018 y 2019, un nuevo trazado interior para la N-332 entre Vía Parque Alicante-Elche y el aeropuerto, de modo que tanto el tren como la N-332 se trasladen al interior, y el tramo costero entre San Gabriel y Agua Amarga para que quede liberado para su uso ciudadano, peatonal y ciclista dentro de un proyecto global para definir un parque litoral en la ciudad de Alicante.

Gracias.

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

A continuación, para defender la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el diputado don Herick Campos Arteseros.

El señor **CAMPOS ARTESEROS**: Gracias, presidente.

Estamos ante una iniciativa del Partido Popular que pide la mejora integral de la carretera de acceso al aeropuerto de Alicante y Elche. Creo que hay que recordar algo que está ahí, y es que el Partido Popular gobierna desde enero de 2012; esto es importante para entender que esta iniciativa es cuando menos cuestionable porque, en lugar de presentarla, lo que tenían que haber hecho es haber iniciado las obras. No han hecho nada en el aeropuerto de Alicante ni en sus accesos y no han hecho nada en carreteras. No pueden decir que han concluido esta o aquella carretera. No, no han hecho nada desde que gobiernan. Alguien puede decir que nosotros también gobernamos y no acabamos esta obra. Hay que aclarar que entre 2008 y 2011 se invirtieron 500 millones de euros en la provincia de Alicante en carreteras, acabando, entre otras obras, la que une el municipio del proponente, Torrevieja y Guardamar, con un coste de 30 millones de euros, o una conexión entre Alicante y Valencia gratuita y libre de peaje, con dobles carriles por sentido, que costó más de 300 millones de euros.

Además, está muy bien la exposición de motivos de esta iniciativa porque en ella se habla de un gran aeropuerto que ayuda a que venga un gran número de turistas pero se elude decir que esto no lo hizo ni Dios ni ningún santo: esto lo hizo un Gobierno socialista en plena crisis porque cabe recordar que se invirtieron 628 millones de euros en una obra que se inauguró en marzo de 2011, y, qué casualidad, en estas fechas recientes se conmemora el aniversario de este nuevo aeropuerto, porque era prácticamente un nuevo aeropuerto. Por tanto, en parte el éxito —que no el éxito en sí— de los resultados del propio aeropuerto es de esta infraestructura, y esto se debe al gran trabajo que hace el sector turístico, su competitividad, la profesionalización y a los propios empleados del sector.

Por tanto, menos visitas de Rajoy y del ministro y más actuar y acometer esta obra. Como decimos, nos pueden recriminar que de marzo a diciembre, incluyendo que había elecciones en medio, no hubiéramos hecho nosotros la obra de acceso, pero cabe recordar que el PP lleva gobernando desde entonces y que el número de pasajeros se ha incrementado en torno a 5 millones. Eso se nota en el tráfico

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 466

22 de marzo de 2018

Pág. 14

de ese acceso y el PP no ha previsto esa planificación. La Comunidad Valenciana y la provincia de Alicante sufrimos una doble discriminación. Primero, no se presupuesta, como vemos en las inversiones en la provincia de Alicante (**Muestra un gráfico**): bajan las inversiones de forma constante y alguien puede decir que no hay dinero para invertir; entonces nos vamos a la inversión media por habitante y vemos que la Comunidad Valenciana está a la cola con 118 euros por habitante frente a una media de 184 euros (**Muestra otro gráfico**), pero si además nos vamos a la provincia de Alicante la inversión por habitante baja a 99 euros, lo que ha supuesto en 2017 en términos absolutos una reducción del 47% de las inversiones del Gobierno en esta provincia.

Hablaba de una doble discriminación. ¿Por qué? Porque no se ejecuta, y buen ejemplo es esta actuación, la N-338 de acceso entre la A-70 y la N-332. Presupuesto en 2016, 2300000 euros; parecía que iban a hacer la obra, pero ejecución, cero. Eso contabilizaba en la inversión media por habitante, pero luego vemos que efectivamente no se ejecutó. En 2017 ya fueron más comedidos: 200000 euros, pero a día de hoy, cero euros. Por lo tanto, ni se presupuesta ni se ejecuta, y de ahí nuestra enmienda. Será inminente y todo lo que quieran, pero el 27 de noviembre de 2017 se abrió toda la documentación entregada por los proponentes de ofertas. ¿A qué esperamos? Si que están estudiando... Lo que sé es que a día de hoy, porque lo he comprobado, sigue sin estar adjudicada.

Efectivamente, es urgente abordar los accesos y de forma integral, como propone el Partido Popular, emprendiendo todo su ámbito de actuación —área de influencia, concretamente—. Es la provincia. ¿Por qué? Porque no solamente hay un problema de congestión de la N-338. Quien nos esté oyendo hoy y no sea de la tierra pensará que es una carretera muy larga. No, estamos hablando de una carretera que tiene 2,5 o 3 kilómetros, no tiene más. El problema de acceso al aeropuerto es que todos acaban confluyendo en la N-338, menos Alicante y Elche, que lo hacen por otras vías, pero el resto de la provincia lo hace a través de la A-70, incluidos los trece millones de pasajeros, de los cuáles —por poner un dato aproximado— en torno a seis millones son británicos y de esos seis millones el 85% —no es que lo diga yo, señor diputado del Partido Popular, sino que lo dicen las cifras— viene de Benidorm, que tiene que recorrer la A-70. Queremos que sepan sus diputados que hay autobuses de turistas que optan por ir por el centro de la ciudad de Alicante porque no se quieren arriesgar a que en la A-70, por haberse rozado dos coches, se queden 300 pasajeros de un avión atascados en una autovía y haya que compensar a las empresas con las pérdidas —ya sabéis que los turoperadores pierden poco— consecuentes para el sector empresarial de la provincia de Alicante. Esto es lo que está pasando, por eso hemos presentado nuestras enmiendas números 2 y 3, por una razón. Muchos pasajeros van al sur, a zonas turísticas de las costas del sur y a segundas residencias de la Vega Baja, pero no es menos cierto —y por eso se destaca y se incluye también la otra costa— que otros vienen de la otra punta atravesando la A-70.

¿El Gobierno debe asumir la liberalización de la autopista de circunvalación de Alicante? Sí, porque no está asumiendo tráfico. Sepan los señores diputados que en esta autopista de circunvalación en temporada baja hay 3000 vehículos y en la otra hay 90000, en una vía de doble carril por sentido solamente, con la consecuente saturación. No se puede decir por parte del Partido Popular de la Comunidad Valenciana o del Gobierno que lo pague la Generalitat. La Comunidad Valenciana es la comunidad autónoma peor financiada de España —y no lo dice el PSOE, lo dicen los expertos del Gobierno— y la que, como he dicho, tiene menos inversión por habitante. Eso sí —y no digo que no la tenga que tener—, aunque Galicia sea la que más inversión y mejor financiación tiene por habitante, el Gobierno paga la bonificación de la autopista, como dijo el ministro en sede parlamentaria el otro día, además presumiendo y recriminando a Podemos sus propuestas. Que todas tengan bonificación, pero yo lo que digo es que hay que bonificar unos tramos de la AP-7 antes de su no prórroga del rescate, como pide nuestra iniciativa, y además pedimos que se liberalice de forma urgente la autopista de circunvalación AP-7 porque no está ejerciendo ningún papel en cuanto a la circunvalación y tráfico.

Acabo. La posición del PP es una burla, no apuesta por la provincia de Alicante y buen ejemplo es el acceso al aeropuerto. Creo que los dirigentes del Partido Popular en la Comunidad Valenciana han cambiado cargos por silencio y tienen una actitud, incoherente, ridícula, porque dicen una cosa allí y otra aquí, y sobre todo injusta no para el territorio sino para los ciudadanos que viven en esta provincia.

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

Acaba de llegar el representante de Esquerra Republicana, que estaba ocupado en otras tareas. Tiene la palabra don Jordi Salvador.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 466

22 de marzo de 2018

Pág. 15

El señor **SALVADOR I DUCH**: Seré muy breve. Disculpen que no haya estado antes.

Simplemente presentamos la enmienda: «A tales efectos se destinará una partida económica en los próximos Presupuestos Generales del Estado». Lo que queremos es que la iniciativa vaya acompañada de una dotación económica para blindar más esta proposición no de ley.

Muchas gracias.

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

Señor Albaladejo, para posicionarse sobre la enmienda del Grupo Confederal y de Esquerra Republicana.

El señor **ALBALADEJO MARTÍNEZ**: Sí, señor presidente, como he manifestado en mi intervención inicial, consideramos asumible la enmienda presentada por Esquerra Republicana de Catalunya. Tendremos una interlocución, si es posible, para poder llegar a un entendimiento.

Y en cuanto a la enmienda presentada por la señora Bosaho, no la consideramos realmente transaccionable, no sin antes mandar un homenaje muy sincero a la cabalgata de Reyes Magos de Alcoy y a todos los que participan en la misma.

Muchísimas gracias.

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

### — RELATIVA A LA NORMATIVA PARA LA CONSTRUCCIÓN DE VÍAS CICLISTAS ADYACENTES A CARRETERAS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA. (Número de expediente 161/002032).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de la siguiente proposición no de ley, relativa a la normativa para la construcción de vías ciclistas adyacentes a carreteras. Es del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, y va a defenderla el diputado don Sergio Pascual. Tiene la palabra.

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

Señorías, el viernes 4 de marzo de 2016, hace poco ha hecho dos años, se publicaba la orden FOM/273/2016, de 19 de febrero, en la que se aprobaba la Norma 3.1-IC de la Instrucción de Carreteras. Entre las medidas de esa orden, en la página 143 y en torno a unos cuatro o cinco párrafos se encontraba el punto 8.15, sobre vías ciclistas adyacentes a carreteras. En estos párrafos se establecían algunos requisitos del diseño de estas vías que ahora les narraré con la idea de enmarcar la propuesta de la proposición no de ley. El legislador, además, arrancaba estos tres párrafos confesando que la norma no estaba pensada para el diseño de vías ciclistas; no obstante, como había interacciones entre las vías ciclistas y las carreteras, pasaría a describir algunas de las condiciones que entendía necesarias para este tipo de vías.

Establecía en ese sentido que en los tramos interurbanos de las carreteras la norma general para la construcción de vías ciclistas tendría que ser la desagregación de éstas, es decir que las vías ciclistas tenían que discurrir completamente separadas de las carreteras. A continuación explica la norma que, si no fuera posible segregar esas vías, se podrían construir las mismas junto a las carreteras con una serie de condicionantes. Los leo muy rápido: En tramos periurbanos y urbanos de cualquier clase de carreteras se diseñará un carril bici protegido que es la vía ciclista con elementos laterales que la separan físicamente de la plataforma de la carretera. Y que esa franja que la separa de la carretera —no hablo de la carretera solo, hablo del vial más el arcén— sería una berma —como se llama el terrallo que separa la carretera de cualquier otro espacio o infraestructura— de un tamaño de 1,5 metros. Añadía que en los tramos urbanos, donde la velocidad de estas carreteras sea menor de 50 kilómetros por hora, ese espacio de separación, esa berma en términos técnicos, sería de un metro. Y terminaba esta pequeña introducción a la cuestión de las carreteras y carriles bicis en esta norma añadiendo que el sistema de contención de vehículos y el carril bici protegido dispondrá al menos de un cerramiento situado entre la carretera y el carril bici: una valla, para que nos entendamos. No sin dejar de decir, finalmente, que en ningún caso la ejecución de la vía ciclista adosada a la carretera supondrá disminución del ancho del arcén.

En definitiva: ¿qué significa la traducción operativa de estos cuatro párrafos en torno a la cuestión de los carriles bici? Bueno, pues supone básicamente que los carriles bici que se fueran a construir en estas carreteras tendrían que tener sobre la carretera realmente existente al menos un ancho extra de otros

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 466

22 de marzo de 2018

Pág. 16

cuatro metros: un metro y medio de la berma, es decir del terraplén que separa la carretera de la vía, más los dos metros y medio de la propia vía ciclista, y en el caso de que la carretera no tuviera arcén, al menos un metro adicional por cada lado de arcén. Estamos hablando de que habría que sumarle entre cuatro y seis metros y medio a carreteras que, en el caso de las que son de doble vía, tienen un ancho en torno a seis metros y medio o siete metros; y esa es la situación de 150 000 kilómetros de carreteras en el ámbito estatal, más unos 130 000 kilómetros en el ámbito municipal no urbano, que es al que se refiere esta norma.

Duplicar prácticamente el ancho de espacio, de territorio ocupado, para construir un carril bici es prácticamente imposible tanto en términos físicos, porque en muchas carreteras no hay lugar de donde sacar esa duplicación de la plataforma, como en términos económicos: expropiaciones, asfaltados, limpieza de terreno, mantenimiento... Creo que todos podemos entender que duplicar el espacio para construir un carril bici no resulta viable en términos reales. Y que aunque fuera con buena intención el diseño de una norma en beneficio de la protección de los ciclistas, en la práctica nos vamos a encontrar con que en muy pocos casos se iba a poder realizar un carril bici con esos condicionantes porque, o bien no habrá territorio para hacerlo o bien no habrá dinero para hacerlo. Insisto que solo en casos muy excepcionales se podría llevar a cabo.

Yo soy ingeniero y en la escuela me decían que a veces lo mejor es enemigo de lo bueno y que mejor diseñar una estructura realizable y acorde a la realidad de la infraestructura realmente existente en España hoy a la que se le pudieran adosar esos carriles bici, que no un diseño ideal que en la práctica no va a poderse llevar a cabo. Además en este caso solicito el apoyo a los distintos grupos parlamentarios no como Grupo Parlamentario Confederal, sino en nombre de la Mesa de la Bicicleta, que es la que nos ha trasladado sus inquietudes, estoy seguro que también a otros grupos, y de la propia Real Federación Española de Ciclismo.

Para recalcar esta solicitud voy a darles algunos datos que extraigo de un informe que publicó la DGT en su revista *En Portada* donde estudiaba el caso de 14 000 accidentes ciclistas a lo largo de seis años; un estudio prolijo y yo creo que bien armado, en el que se concluía que básicamente el problema de la siniestralidad en el caso de los accidentes ciclistas venía de la mano de la ausencia de arcones. No se trataba tanto, por tanto, de construir una vía ciclista, digamos, enormemente compleja, separada, aislada y prácticamente encapsulada de la carretera, sino más bien de diseñar una estructura lógica con separadores del tipo New Jersey, como los hay en muchas vías ciclistas y con un ancho de unos dos metros y medio, no los cuatro o seis a los que lleva esta norma. Con esas condiciones y en ese estudio que publicaba la DGT del trabajo hecho por la Real Federación Española de Ciclismo, aparecía que el número de accidentes en carreteras con esas condiciones que describo se reducía a un 2,6%. El grueso estaba en otro tipo de carreteras.

Siendo esto así, insisto, asumiendo que el ministerio tenía la mejor voluntad a la hora de diseñar esta orden, creo que todos nos podríamos poner de acuerdo para solicitarles que la revisen y que lo hagan junto con quienes ponen por desgracia su cuerpo en riesgo cuando salen a la carretera. En ese sentido nuestra PNL recogía tres puntos muy sencillos. En primer lugar que, recogiendo las peticiones de la Mesa Española de la Bicicleta, se impulse y apoye el trabajo del comité técnico organizado por la propia DGT para diseñar y posteriormente aprobar el plan estratégico estatal de la bicicleta. En segundo lugar, que se modifique la orden que he descrito, la FOM/273/2016, conforme a lo sugerido en la exposición de motivos que acabo de trasladarles y según las conclusiones de ese informe que publicaba la DGT. En tercer lugar, que también se revise esta norma ajustándola para que en las zonas o tramos urbanos la flexibilidad sea aún mayor entendiendo que en estos espacios, ubicar un cerramiento tipo valla, en medio de una zona de carretera urbana, es bastante ilógico por no decir incluso antiestético e imposible en términos operativos.

Creo que estas típicas —entre comillas— o tópicas proposiciones no de ley en las que realmente nos podemos poner de acuerdo para mejorar la realizabilidad de una infraestructura que va a mejorar la vida de muchos ciclistas y que exige básicamente que el ministerio atienda a la solicitud tanto de la mesa como de la federación como de alguna llamada de atención de la DGT y de este Congreso de los Diputados para poder, insisto, mejorar esos tres párrafos de una norma muy extensa y que no requiere, espero, demasiado trabajo para ponerlo en marcha.

Muchas gracias. **(Aplausos).**

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

Para defender la enmienda, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra don Jaime Mateu.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 466

22 de marzo de 2018

Pág. 17

El señor **MATEU ISTURIZ**: Esta es una de las PNL que yo califico como de reafirmación en lo hecho por un Gobierno y de paciencia; paciencia en el sentido de que hay que esperar resultados del trabajo. Precisamente, en cuanto a la parte de reafirmación, quiero recordar el compromiso del Gobierno de España, manifestado por el máximo exponente en materia de seguridad vial, que es el ministro del Interior, en su comparecencia del 31 de enero de 2017 en la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, cuando relataba que íbamos a dar un impulso al Plan estatal de la bicicleta contando con la participación de todas las administraciones, asociaciones y colectivos ciclistas. Tenemos que agradecer esa magnífica tarea que está realizando la mesa de la bicicleta, sobre la que se ha compuesto esta PNL por parte del señor Pascual, a demanda de sus componentes.

También quiero recordar, como no podía ser de otra manera, la comparecencia el 10 de mayo de 2017 del director general de Carreteras cuando también le dio esa importancia que tiene como colectivo vulnerable, junto con los motoristas y con los peatones, para la configuración y redacción de un plan estratégico estatal de la bicicleta, a modo y semejanza del que tienen otros países con más desarrollo que el nuestro en esta materia como pueden ser Alemania, Reino Unido, Holanda o Francia. Entonces se instó a crear el primer grupo de trabajo del cual formaban parte una serie de colectivos como el Ministerio de Empleo, la Fiscalía de Seguridad Vial, el Ministerio de Sanidad, el Servei Català, entre los cuales, también nos encontramos. El Grupo Parlamentario Popular en esta misma sala, en la Comisión de Fomento, en cuanto a lo relativo a seguridad vial y, concretamente, en el sector de los ciclistas. Evidentemente, para esta redacción del plan estratégico se creó un comité de trabajo en el cual había once áreas de trabajo y, precisamente, viene a colación sacar el área número 5 que es la relativa a infraestructuras, donde creo que tiene perfecto encaje la PNL que estamos debatiendo esta mañana en esta sala.

También nuestro portavoz en esa Comisión, Óscar Gamazo, volvió a ratificar el interés del Grupo Popular para instar al Gobierno de España a tomarse muy en serio las tareas de confección de un plan estratégico nacional acerca de la bicicleta por muchos motivos. Hay que recordar que el Ministerio de Fomento, evidentemente, como titular de más de 26 000 kilómetros de carreteras, forma parte de ese comité técnico que se constituyó. Por tanto, el interés que hay en redactarlo correctamente, respetando las peticiones técnicas y de seguridad, son obvias. Porque la Dirección General de Tráfico, el Ministerio de Fomento, el Ministerio de Medio Ambiente, el Ministerio de Sanidad, el IDAE, la Federación Española de Municipios y Provincias, la Red de Ciudades por la Bicicleta y la Mesa Española de la Bicicleta buscan obtener un plan estratégico que salvaguarde todos los intereses que se plantean en esta PNL.

No voy a volver a relatar la instrucción 8.15, como ha hecho el señor Pascual, porque es obvio lo que ahora mismo está establecido en ella. ¿Por qué es obvio? Porque está redactada pensando en cómo tiene que ser la configuración tanto en los trayectos en vías interurbanas, como en vías periurbanas y en vías urbanas. Evidentemente, en este supuesto hay que distinguir un paso de bici de lo que es un carril bici y puede ser que, ciertamente, ahora mismo esa configuración técnica entendemos que está realizada bajo el prisma del absoluto conocimiento de la seguridad vial y el tratar de mejorar las condiciones de seguridad de los ciclistas y, como no puede ser de otra manera, el Ministerio de Fomento está plenamente interesado en este supuesto. Los trabajos del comité técnico hay que dejarlos transcurrir, señoría: el comité técnico empezó a funcionar en mayo de 2017 y ha tenido varias reuniones, pero —insisto— hay once áreas de trabajo y hay que dar tiempo al tiempo y no podemos precipitar ni debemos estar como El Espadón de Loja encima de los técnicos. Además esto no es un tema partidista, son técnicos con una experiencia bestial en estas cuestiones, por lo que tampoco hay que estar achuchándoles al trabajo. Se están reuniendo periódicamente; en octubre y en mayo se han reunido para redactar este plan estratégico.

Llegamos al punto en el que al señor Pascual le ofrecería —además de luego hablar del Ministerio de Fomento— una transacción en el sentido de aceptar su punto número uno. Evidentemente, todos estamos interesados en impulsar la confección y redacción de ese plan estratégico de la bicicleta, pero no tenemos que precipitarnos en los puntos segundo y tercero, como el señor Pascual quiere. ¿Por qué? Se lo voy a explicar. Habría que dejar trabajar a este comité, que llegara a su punto culminante que es la aprobación de este plan porque, señorías, el Ministerio de Fomento, como partícipe activo en este comité técnico, está totalmente de acuerdo en considerar a la bicicleta como un elemento importantísimo en la cuestión de la seguridad vial y movilidad sostenible y, sobre todo, en la relación que tiene con los aspectos económicos y de seguridad, de la seguridad de las personas que circulan por la carretera. Evidentemente, también es muy importante a efectos —para los que nos gusta practicar

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 466

22 de marzo de 2018

Pág. 18

el deporte— para la salud. Por eso, el Ministerio de Fomento es un partícipe activo en el plan estratégico estatal de la bicicleta; forma parte, como he dicho, de ese comité técnico y recuerdo, a efectos de poder llegar a esa transaccional, que este plan está en proceso de redacción.

Una vez —y esto es importante, señor Pascual, escúcheme con atención, por favor— que este plan sea aprobado, el Ministerio de Fomento adoptará las medidas que considere necesarias para cumplir los objetivos en él recogidos. Todavía no se ha decidido nada acerca de este tema y hasta este momento no ha habido constancia en los trabajos preliminares de que lo establecido en la orden 273/2016, por la que se aprueba la actual norma de trazado y que se aplica a las carreteras pertenecientes a la Red de Carreteras del Estado, suponga un impedimento para el correcto desarrollo del plan estratégico. Por ello, ahora mismo, mientras este plan no se apruebe, no está prevista la modificación de esta instrucción. Por tanto, le pediría esa paciencia que se exige para que los comités puedan trabajar con holgura, con tranquilidad y sin la presión total de las personas que tenemos ganas de que se resuelvan las cosas cuanto antes. Por eso le propongo, señor Pascual, un condicionante en el sentido de: ...en el caso de que se aprobara este plan, el Ministerio de Fomento adoptaría esa decisión. Por eso, por los términos en que usted me lo está planteando, hemos preparado esta enmienda técnica de modificación; aprobaríamos el punto 1 que es impulsar el trabajo para que se apruebe este plan, pero los puntos 2 y 3 no podríamos aprobarlos. Si usted tiene a bien condicionar a que, en función de lo que apruebe este plan estratégico haya que modificar esto, podríamos votar a favor o incluso abstenernos. Usted verá, y si quiere luego echamos una parrafada y podemos decidir el asunto.

Muchas gracias, señor presidente. Doy por terminada mi intervención. **(Aplausos)**.

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

Para posicionarse, señor Bariandaran, ¿desea intervenir? **(Asentimiento)**. Tiene la palabra.

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

Muy brevemente, solo para señalar que en principio no tenemos nada que objetar a la proposición no de ley planteada por el Grupo Podemos, pero sí quería hacer una pequeña precisión y es que en materia de carreteras existe una competencia exclusiva de la Comunidad Autónoma del País Vasco que se residencia en los territorios históricos, en las diputaciones forales. Le comentaba hace un momento a mi hoy compañero de mesa, el señor Pascual, por ejemplo, la norma foral 1/2017, de 24 de enero, de vías ciclistas del territorio histórico de Guipúzcoa; es decir, esta es una materia en la que ya existe una normativa propia que incluso tiene su nivel de desarrollo a través de decretos forales y otro tipo de órdenes. Con lo cual, entendido el valor de la proposición no de ley, ha de ser entendida también en términos de respeto a las competencias que ya tienen asumidos en los territorios históricos de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

Nada más.

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

Tiene la palabra, por el Grupo Ciudadanos, el señor Garaulet.

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

Señorías, después de escuchar al señor Pascual hablar de las especificaciones técnicas de la orden 273/2016, el Grupo Parlamentario Ciudadanos va a cambiar el sentido del voto y vamos a darle un voto de confianza, porque estábamos en la misma postura que el señor Mateu de abstenernos en los puntos 2 y 3, pero creemos que la orden es suficientemente flexible. Yo vengo de la Región de Murcia y gracias a su clima se permite el uso de la bicicleta, prácticamente, casi todo el año. La Red de Carreteras del Estado está configurada para transporte de larga distancia de personas y mercancías a una velocidad elevada, lo que hace bastante difícil e inseguro convivir con una vía ciclista adyacente. Se lo digo porque yo ejerzo —cuando puedo y cuando mis obligaciones como diputado me dejan, que cada vez es menos— el deporte del ciclismo.

Por tanto, lo que es necesario —y eso sí se lo traslado a todas las señorías— es aprobar el plan estratégico estatal de la bicicleta, algo que nos ha solicitado también la Mesa Nacional de la Bicicleta, con el propósito de poner en marcha un proceso para definir la política que debería impulsar el Gobierno a fin de promover un uso seguro, cómodo y atractivo de la bicicleta como parte de una política de transporte integral y sostenible. Hacen falta objetivos precisos, programas de actuación, recursos, plazos, sistemas de coordinación con las administraciones y la gente implicada, porque la bicicleta no es un medio de

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 466

22 de marzo de 2018

Pág. 19

transporte más, es un vehículo que cumple una función social en cuanto que favorece una ciudad saludable en todos los aspectos: medioambientales, de salud, económicos y de sociabilidad. La cultura de la bicicleta está prácticamente en toda Europa y nosotros volvemos a llegar tarde. Pro lo tanto, exigimos de los Gobiernos, como el español, y de las comunidades autónomas —como bien dice el compañero del Partido Nacionalista Vasco— un apoyo normativo y decidido, porque no podemos quedarnos como meros testigos de un fenómeno sino que por el contrario, señor Mateu, debemos todos fomentar y facilitar su crecimiento.

Muchísimas gracias.

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

Es el turno ahora del Grupo Parlamentario Socialista. Tiene la palabra la diputada doña Natalia González Peláez.

La señora **GONZÁLEZ PELÁEZ**: Gracias, señor presidente. Buenos días, señorías.

Plantea esta iniciativa dos cuestiones que están íntimamente relacionadas entre sí y que son fundamentales para potenciar la bicicleta tanto como medio de transporte activo y sostenible como en su uso más lúdico o deportivo, con los beneficios que ello conlleva para la salud y el cuidado del medio ambiente, mejorando así la movilidad de las personas y muy especialmente en las zonas urbanas y periurbanas. El Gobierno desaprovechó la ocasión que le brindaba la elaboración y aprobación del Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda para el periodo 2012-2024 para hacer una apuesta firme por la movilidad sostenible, limitándose a incorporar pequeñas medidas en referencia al transporte no motorizado. El plan estratégico de la bicicleta vendrá a solventar esta situación. Desde el Grupo Socialista apostamos, además, por que el plan de la bicicleta sea parte de un concepto mucho más amplio que pasa por el impulso de una movilidad activa y sostenible que fomente y priorice los desplazamientos a pie, en bicicleta, con otros medios de transporte alternativos y en transporte público, mejorando así la calidad de vida de la ciudadanía, reduciendo el ruido, el estrés y mejorando la calidad del aire, a la vez que limita nuestra dependencia energética y preserva el medio ambiente. Esto conllevará necesariamente una nueva ordenación del territorio que reduzca la necesidad de desplazamientos y una política de movilidad que traspase el mayor número posible de usuarios de vehículos particulares al transporte público, peatonal y ordinario. Pero para que esto sea posible es imprescindible el apoyo y la apuesta decidida del Gobierno que, además de voluntad política, debe dotarlo de recursos y, sobre todo, de presupuesto. Una apuesta, además, que debe partir de premisas que hagan posible la seguridad de las personas que usan la bicicleta con el desarrollo de vías específicas para ciclistas, algo que se dificulta con la normativa porque, si bien podría ser la situación ideal, su coste e incluso en ocasiones sus dificultades técnicas hacen que sea inviable. Por eso nos parece oportuna la flexibilización de la normativa que se plantea en la proposición no de ley que ahora mismo estamos debatiendo, con flexibilización para los carriles y las vías de bicicleta tanto en el ámbito interurbano como en el urbano, algo que seguro que facilitará el desarrollo de una red de infraestructuras que potenciará el uso de la bicicleta, sobre todo como medio de transporte entre los diferentes núcleos urbanos. Nos preocupa mucho la seguridad de las personas que usan la bicicleta, pero entendemos que tiene que haber un camino que permita el desarrollo de estas vías con la seguridad de los ciclistas y el desarrollo de la legislación de la seguridad vial y de la legislación penal tiene mucho que hacer en cuanto a la seguridad de los ciclistas.

Por todo eso votaremos a favor de la proposición no de ley.

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

Señor Pascual, en relación con la propuesta de parrafada que le proponía el señor Mateu...

El señor **PASCUAL PEÑA**: El problema es que pide eliminar dos puntos que nosotros consideramos esenciales, pero, bueno, nos sentaremos a hablarlo y si quiere al final de la reunión le indicaremos a usted la aceptación o no de la enmienda.

El señor **PRESIDENTE**: Muy bien, tomamos nota.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 466

22 de marzo de 2018

Pág. 20

### — SOBRE LA CONDICIÓN DEL SERVICIO DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS (SSEI) AEROPORTUARIO COMO SERVICIO PÚBLICO ESENCIAL. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA. (Número de expediente 161/002432).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente iniciativa, que es la que se refiere a la condición del Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios aeroportuario como un servicio público esencial. Es una iniciativa del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea y que va a defender la diputada doña Carmen Valido.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Buenos días, presidente.

Los bomberos y bomberas aeroportuarios han sido empleados públicos hasta que la preparación de los trabajos de la privatización de AENA les llevó a perder la consideración de servicio esencial. En el año 2015 se materializa la privatización de AENA y en el proceso los empleados públicos pasaron a ser parte de la plantilla de la empresa, considerándose empleados de empresa, y con ellos también los bomberos y bomberas aeroportuarios, perdiendo así el carácter de agente de la autoridad. Existen diferencias fundamentales entre los bomberos y bomberas de una Administración pública y los de la empresa. Estos últimos tienen como objetivo principal la protección del personal y las instalaciones de las empresas para las que trabajan, frente a los de las administraciones públicas, que prestan un servicio a la ciudadanía, tomando el mando cuando se personan en las emergencias. Es decir que en el caso de un accidente aéreo, la prioridad de los bomberos y bomberas aeroportuarios es dar el aviso a la estación de bomberos más cercana y proteger los bienes, personal e instalaciones de la propiedad AENA, perdiendo así un tiempo vital en el socorro a las víctimas hasta que lleguen los bomberos y bomberas del exterior y tomen el mando de la situación, pasando la del aeropuerto a ser una fuerza auxiliar. Se crea de esta forma una situación incongruente, ya que es el personal aeroportuario el que tiene la formación necesaria para las emergencias aéreas y, sin embargo, son los bomberos y bomberas exteriores quienes, sin tener esa formación, sean los competentes para tomar decisiones.

Las funciones, cualificación y experiencia de los bomberos y bomberas de los aeropuertos del Estado hacen que estos deban ser entendidos como servicio público de carácter esencial. Sin embargo, las labores que realizan, al estar actualmente bajo el amparo de AENA, están fuera de la protección jurídica y competencias que tienen los bomberos y bomberas de las administraciones públicas, ya que se trata de personal empleado de una sociedad mercantil, lo que repercute en detrimento de su seguridad laboral —la de estas personas—, de su seguridad jurídica y, además, de la seguridad portuaria y de la ciudadanía en general. Los tiempos de respuesta ante situaciones de emergencia, tanto en el interior de los aeropuertos como en las zonas de influencia exterior, son absolutamente inigualables por otros servicios de emergencia en la práctica totalidad de los aeropuertos de interés general de todo el Estado, por lo que, siendo su principal cometido el salvamento de vidas, no puede ser considerado un servicio complementario o subsidiario respecto a los servicios de bomberos municipales.

El acceso al empleo de bomberos aeroportuarios se sigue basando en el respeto a los principios constitucionales de igualdad, mérito y capacidad y, de forma continuada, se han seguido elaborando procesos selectivos equiparables a los de cualquier Administración pública que se sustente sobre las bases del Estatuto Básico del Empleado Público. Por ello, se puede deducir la especial compatibilidad jurídica de este personal ante el proceso de subrogación como empleado público. De hecho, las fichas de trabajo de los empleados y empleadas aeroportuarios recogen exactamente las mismas funciones que las de los municipales, pero con la especialización correspondiente. Más allá de las evidencias profesionales, constatables en los parques de bomberos de los aeropuertos, los equipos, la formación que reciben y su propia ficha de ocupación profesional en AENA, existe reciente jurisprudencia que establece claramente la equiparación funcional. Son dos sentencias, de 2008 y 2017, del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña y otra sentencia de 2017 del Tribunal Superior de Justicia del País Vasco.

Por eso, nosotros, durante la mañana, hemos aceptado una enmienda presentada por el Grupo Socialista, hemos transaccionado y lo que solicitamos es instar al Gobierno para, primero, garantizar que el Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios aeroportuarios sea considerado como servicio público esencial, sometido enteramente al interés general y al derecho público en igualdad de condiciones que el resto de bomberos y bomberas de las administraciones públicas existentes en el Estado. Segundo —y esta sería la transaccional con el PSOE—, restablecer la condición de empleados públicos a las personas trabajadoras que prestan los servicios de salvamento y extinción de incendios en la red de aeropuertos y

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 466

22 de marzo de 2018

Pág. 21

helipuertos de interés general. Y, tercero, realizar un estudio técnico por personas expertas y personas empleadas para la modernización del Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios aeroportuarios en el que se contemple, entre otras cosas, adscribir este cuerpo a un organismo público donde se garantice permanentemente el carácter público de este servicio, así como su viabilidad, sostenibilidad y calidad de servicio público.

Gracias.

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

Es el turno para defender la enmienda y, por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el diputado don José Miguel Camacho Sánchez.

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

Muy brevemente, porque ya hemos oído a la portavoz de Unidos-Podemos que van a aceptar la enmienda que hemos presentado y, de hecho, hemos firmado una transaccional sobre el punto segundo de esta proposición no de ley que debatimos en este momento. Pero sí quiero hacer una pequeña mención al porqué hemos presentado esa enmienda y por qué vamos a votar a favor de la propuesta de Unidos Podemos.

Señorías, el cambio de régimen jurídico de AENA —del que podríamos hablar largo y tendido, pero no es el caso en estos momentos— ha supuesto la pérdida de la condición de empleados públicos de los bomberos de aeropuerto que actualmente prestan sus servicios en Aena, S.A., estableciéndose una excepción respecto al personal que presta el servicio de extinción de incendios en el ámbito local y autonómico, donde mayoritariamente este personal tiene la condición de empleados públicos. Esta pérdida de la condición de empleados públicos resulta contradictoria en relación con la especial consideración con la que cuenta esta actividad en nuestro ordenamiento jurídico. Así, el artículo 134 de la Ley de Navegación Aérea establece que la asistencia —y esto es importante, señorías— y salvamento de las aeronaves accidentadas o en peligro son de interés público. Y el artículo 17 de la Ley del Sistema de Navegación de Protección Civil dice que tendrán la consideración de servicios públicos de intervención y asistencia en emergencias de protección civil, entre otros, los servicios de prevención, extinción de incendios y salvamento. La importancia de los bienes jurídicos protegidos, el derecho a la vida y la integridad física, garantizados en el artículo 15 de la Constitución, revela la necesidad de que sean los poderes públicos —y en una empresa privada— los que tomen parte activa en esa protección, sin que quede espacio alguno para que el legítimo objeto empresarial de mejora de los resultados económicos de la actividad ofrezca la tentación de reducir los recursos destinados a estos servicios.

Por ello, vamos a votar favorablemente esta proposición no de ley que debatimos en este momento con la incorporación de esa enmienda al punto segundo.

Muchas gracias.

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

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

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

Ante un tema tan importante como este es cierto que en el Grupo Parlamentario Ciudadanos no lo tenemos totalmente claro, sobre todo por cómo está planteada en este momento esta proposición no de ley. Por una parte porque, compartiendo completamente la calidad del servicio y la utilidad y sobre todo lo que representa en sí mismo dentro de nuestro ordenamiento, es verdad también que la sociedad estatal se creó precisamente para tener una estructura mercantil, para dotarla de un marco jurídico adecuado que mejorase la gestión en todas las actividades y no estrictamente en las aeronáuticas. Estamos de acuerdo con que en relación con este tema —en el punto 3— se haga un estudio técnico que realmente analice y dé resultados para saber qué es lo que tendríamos que hacer en este sentido. No estamos tan de acuerdo en ver cómo directamente se plantea que se asuma como servicio público de interés general y que el personal pase a ser funcionario con el argumento de que de esa manera se garantizará más la seguridad. Si eso fuese así, qué decir de las personas que llevan los aviones, para poder garantizar la seguridad tendrían que ser funcionarios. Por tanto, el criterio de garantizar la seguridad no depende del tipo de contrato o del tipo de puesto que tenga el trabajador que lo desempeñe.

Entendemos que el reglamento europeo lo que potencia precisamente es que se garantice una formación incluso más exigente que en otros cuerpos de bomberos que son funcionarios, algo que se garantiza y por tanto da valor al trabajo que realizan estos profesionales que tienen una formación de valor

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 466

22 de marzo de 2018

Pág. 22

añadido sobre los propios cuerpos de bomberos que son funcionariales. Por eso digo que en este momento nosotros estaríamos de acuerdo en trabajar sobre ese estudio concreto para poder analizar todas las coyunturas, ver cómo está establecido en otros países y a partir de ahí poder tener un criterio claro de qué es lo que nos interesa en el Estado español, pero no entendemos que se pida por una parte un estudio y por otra ya se den las conclusiones o incluso se diga que el estudio vaya dirigido a decir que esto se tiene que hacer de esta manera. Y sobre todo no compartimos el argumento de que con eso se garantiza la seguridad porque entendemos que esa seguridad y esa profesionalidad están ya garantizadas en este momento. De lo que se trata es de ver cuáles son las condiciones laborales en las que estos trabajadores prestan sus servicios.

Vamos a abstenernos, vamos a dejar abierto el tema, en el que empezaremos a trabajar y sobre todo intentaremos ver la posibilidad de llegar a acuerdos porque es un trabajo muy necesario y de mucho valor social para el conjunto de nuestra comunidad. Al mismo tiempo entendemos que no podemos dar un tratamiento distinto a colectivos específicos simplemente por darles carácter funcional, dando por hecho que eso supone una mejora de nuestra seguridad porque, repito, esta está salvaguardada en cualquier caso, entre otras cosas con esos mismos profesionales.

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra don Alberto Herrero.

El señor **HERRERO BONO**: Gracias, presidente.

El Grupo Confederal de Unidos Podemos presenta hoy aquí esta proposición con cuya exposición de motivos poco o nada puedo estar de acuerdo. Es conocido ya por todos cuando los grupos de la izquierda de este país —sindicatos y otras organizaciones— denunciaban que el Gobierno del Partido Popular iba a privatizar totalmente AENA y que dejaba de ser una empresa pública, cuando lo que verdaderamente ocurrió fue que, ante el déficit derivado de la nefasta gestión que hizo el Gobierno del Partido Socialista del señor Zapatero, el Gobierno tuvo que tomar una serie de medidas, entre ellas transferir hasta el 49% de esta sociedad, con dos objetivos: uno, reducir la sangría que se estaba produciendo y, dos, mejorar la situación económica de esta sociedad mercantil pública. La sociedad, creada como Aena Aeropuertos S.A., pasó a denominarse Aena, S.A. para finalmente y en virtud del real decreto de 2014 y en cumplimiento de la ley de 2015 hoy AENA es una sociedad mercantil estatal, sociedad anónima, la cual está participada en un 51% por el Estado español. Ante esta nueva sociedad pública mercantil, la subrogación del personal no ha supuesto ningún cambio sobre el carácter público del empleado y de este modo los empleados conservan el mismo conjunto de derechos y obligaciones que los trabajadores tenían hasta ese momento.

En su proposición no de ley, en el punto 1, exige además que el servicio de salvamento y extinción de incendios esté sometido al interés general y al derecho público. Pues bien, la normativa vigente que regula este servicio en los aeropuertos de interés general ya establece que ni AENA Sociedad Mercantil Estatal ni ningún otro operador portuario, público o privado, puede reducir los recursos destinados a este servicio en cada uno de los aeropuertos y helipuertos de interés general. El ejemplo claro es el de países de la Unión Europea, como Francia, Alemania o Reino Unido, donde lo normal es que los bomberos del aeropuerto sean personal contratado por el aeropuerto y que el carácter público o privado del personal depende de si la titularidad del aeropuerto es pública o privada.

Señorías de Unidos Podemos, ustedes hablan —creo que por desconocimiento— de que además los servicios de salvamento y extinción de incendios deben ser considerados también como servicio público esencial, cuando estos ya tienen la consideración recogida en el artículo 10 del real decreto-ley de 1977, que fue desarrollado a través del Real Decreto 776, de 1985. Hace más de treinta años que ya son considerados servicio público esencial. Eso es así porque, en virtud de esta normativa, el Ministerio de Fomento declara los servicios mínimos a mantener en caso de huelgas que afecten al Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios de los aeropuertos y helipuertos de Aena.

En definitiva, y como conclusión, señorías de Unidos Podemos, es inaceptable que el Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios que da seguridad a los aeropuertos dependa, sí o no, de la descripción laboral del servicio. Por lo tanto, el Grupo Parlamentario Popular votará en contra de esta proposición no de ley.

Muchas gracias.

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

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 466

22 de marzo de 2018

Pág. 23

— **SOBRE MEJORAS EN MATERIA DE TRANSPORTE EN LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LAS ILLES BALEARS, COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CANARIAS, CIUDAD AUTÓNOMA DE CEUTA Y CIUDAD AUTÓNOMA DE MELILLA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/002660).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de la siguiente proposición no de ley, sobre mejoras en materia de transporte en la Comunidad Autónoma de Illes Balears, Comunidad Autónoma de Canarias, Ciudad Autónoma de Ceuta y Ciudad Autónoma de Melilla. Es del Grupo Parlamentario Socialista y para su defensa nos notifican que se compartirá tiempo por dos diputados. Comienza don Sebastián Franquis. Tiene la palabra.

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

Esta no es la primera vez que vamos a debatir en esta Comisión sobre acercar los territorios extrapeninsulares de nuestro país. No es la primera vez y estoy convencido de que no será la última. Esta proposición no de ley quiero recordar que afecta a una población de 3 394 000 habitantes de estos cuatro territorios españoles, lo que supone en torno al 7,5% de la población de nuestro país. Afecta a territorios que tienen problemas comunes —movilidad, cercanía, coste de los billetes— y que aportan soluciones comunes.

La novedad de esta iniciativa es que traemos al Congreso de los Diputados las negociaciones que se están celebrando entre estos cuatro territorios y el Gobierno de España. Son propuestas que se han trasladado al Gobierno de España y, por tanto, se han estudiado, se han analizado y se ha fijado el coste de cada una de estas materias. Lo digo por lo que plantean algunas de las enmiendas a esta proposición no de ley. Quiero agradecer a las diferentes fuerzas políticas que hayan presentado enmiendas, pero en algunos casos son propuestas que ya se han iniciado, que están trabajadas y que el Gobierno tiene evaluadas porque así han sido presentadas por los Gobiernos de estas comunidades autónomas. Por tanto, lo que planteamos aquí no es otra cosa que el fruto del acuerdo de la cumbre de estas cuatro comunidades autónomas, que es la primera vez que se alcanza en la historia autonómica de nuestro país. Tanto Baleares como Canarias y Ceuta y Melilla se han reunido, aún estando gobernadas por fuerzas distintas —Partido Popular, Partido Socialista y partidos nacionalistas, en este caso, Coalición Canaria—, y han coincidido en plantear una propuesta concreta al Ministerio de Fomento que presentamos aquí. Lo que proponemos con esta iniciativa es dar el respaldo del Congreso de los Diputados a esa cumbre, a las conclusiones y a la iniciativa que han tenido los territorios extrapeninsulares de nuestro país al margen de opciones partidistas. Insisto en que esas cuatro comunidades están gobernadas por fuerzas políticas distintas y sería importante desde el punto de vista político que el Congreso apoyara unánimemente la negociación que han iniciado estas cuatro comunidades con el Gobierno de España.

¿En qué consiste? Ya lo hemos debatido quince días atrás, aunque no con este nivel de concreción, en la Comisión de Fomento con ocasión de una iniciativa del Grupo Parlamentario Confederado de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. Este grupo plantea una serie de enmiendas. Algunas tienen dificultades de encaje legal y creemos que sería bueno que no nos saliéramos de la hoja de ruta que están planteando las negociaciones de las diferentes comunidades autónomas con el Ministerio de Fomento. El Grupo Parlamentario Popular ha presentado una enmienda, pero viene a decir exactamente lo mismo que dice en estos últimos meses: que hay que estudiar y que hay que continuar con el esfuerzo —entiendo que es el esfuerzo de la sociedad española pero no del Partido Popular— para intentar llegar a acuerdos. Ustedes hacen una modificación en toda regla a lo que están defendiendo sus compañeros de Ceuta y Melilla a la hora de proponer estas medidas al Gobierno. En definitiva, para dejar tiempo a mi compañero de Baleares, lo que pedimos al resto de fuerzas políticas hoy aquí es que den un espaldarazo y un apoyo unánime en la Comisión de Fomento a las negociaciones que están llevando a cabo cuatro comunidades autónomas, los territorios extrapeninsulares, que al margen de sus diferencias políticas se han puesto de acuerdo para intentar llevar una propuesta común al Ministerio de Fomento que es razonable, que acerca a los territorios, que avanza en movilidad y que produce desarrollo y actividad económica en cada uno de estos territorios.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Ahora es el turno del diputado don Pere Joan Pons Sampietro. Tiene la palabra.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 466

22 de marzo de 2018

Pág. 24

El señor **PONS SAMPIETRO**: Buenos días y gracias a la Presidencia por habernos dejado compartir el tiempo.

Quiero hacer algunas reflexiones y añadir algo a lo que ha dicho el compañero de Canarias. Según los índices del último informe de competitividad regional de la Unión Europea, hay una serie de comunidades en este país con niveles bajos de competitividad y productividad y que tienen que dar pasos para mejorar. También hay un reciente informe de la CEOE que se vino a presentar en la sala Ernest Lluch que va también en la línea de que hay que mejorar las infraestructuras y las líneas de comercialización para poder alcanzar a las regiones que dentro de España están mejor colocadas y a las regiones europeas que son más competitivas. Esta situación que estamos exponiendo ha provocado la movilización social y empresarial de los agentes para mejorar la competitividad, la productividad y la conectividad. Como ha explicado el diputado Franquis, hoy damos aquí un paso para mejorar la posición de esas cuatro comunidades que están en la parte baja del índice de competitividad. Como consecuencia de ello, hay una serie de movimientos de agentes empresariales y sociales —por ejemplo, en Baleares el Círculo de Economía con setenta asociaciones sociales y empresariales— que demandan que nos posicionemos mejor. Esta iniciativa, como decíamos, se ha negociado con el Gobierno central y ha tenido el respaldo de todos los partidos e instituciones de Mallorca —yo soy de Mallorca—, pero sorprendentemente ha recibido un no en el Senado. Hoy tenemos otra oportunidad para volver a trasladar nuestra reivindicación al Estado para que se llegue a un acuerdo independientemente de las negociaciones en curso que haya para la aprobación de los presupuestos para 2018 o para 2019. ¿Por qué? Porque también hay una negociación en curso para el sistema de financiación y en Baleares también hay una negociación en curso para el régimen especial de Baleares que se desligan de si hay o no presupuestos. Sería una oportunidad perdida e iría en contra de los intereses de Baleares, de Canarias y de las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla si hoy en este sala no se da un espaldarazo a una reivindicación que desde hace tiempo es un clamor.

Respecto a las enmiendas, solamente quiero incidir en que queremos transaccionar algunas de las propuestas de Podemos y vamos a decir que no tanto a la enmienda de Ciudadanos como a la del Grupo Parlamentario Popular. En las enmiendas de Podemos se habla de consanguinidad y eso supondría que nos tendríamos que sentar a negociar y modificar el Reglamento 651/2014. No hay ningún problema para eso, pero primero deberíamos negociar con las autoridades europeas. Por tanto, propondría que redactemos una transaccional para tratar de salvar ese escollo legal, como decía el compañero Franquis. Pediría que tengamos todos sentido común y responsabilidad y que trabajemos hoy para dar un espaldarazo a esas cuatro comunidades autónomas y, sobre todo, a sus ciudadanos, que están demandando poder tener mayor accesibilidad y no sufrir doble o triples penas de conectividad por estar en islas como Formentera, Menorca o Ibiza.

Muchísimas gracias, señor presidente.

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

Es el turno para defender la enmienda del Grupo Parlamentario Ciudadanos. Tiene la palabra don Fernando Navarro.

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

Dicen ustedes en su PNL que el transporte es fundamental para conectar la Península con los archipiélagos canario y balear y con las ciudades de Ceuta y Melilla y que la integración de estos territorios en el resto de España no sería posible sin una conectividad aérea y marítima fluida con la Península. Obviamente estamos completamente de acuerdo. Es por eso que, siguiendo el mandato del artículo 138 de la Constitución, se ha ido progresivamente construyendo un sistema de bonificaciones y OSP, obligaciones de servicio público, dirigido a asegurar que el transporte entre estas comunidades y la Península y dentro de las propias comunidades no limite el movimiento, asegure las frecuencias y la capacidad y, en lo posible, limite los precios. Como digo, esto se ha ido constituyendo gradualmente y hay que seguir mejorando en este sentido. No es un sistema perfecto, sigue habiendo carencias y hay que seguir mejorando, pero esto hay que hacerlo en el marco de los presupuestos, analizando las prioridades, viendo los datos de demanda y analizando el coste.

Señorías del Grupo Parlamentario Socialista, esto ustedes no lo hacen. Si damos el sí a esta PNL, no sabemos realmente lo que estamos aprobando. ¿Esto es serio? Realmente creemos que no. No sabemos cuánto cuesta esto que estamos debatiendo. Si obramos de este modo y nos limitamos a hacer una declaración maximalista, estamos haciendo lo de siempre; es decir, usar Fomento como la bolsa de caramelos para ganar votos. Si, por un lado, nos negamos a negociar los presupuestos y seguimos con

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 466

22 de marzo de 2018

Pág. 25

el 'no es no' y, por otro, hacemos propuestas sin ninguna restricción presupuestaria, llegamos a lo que ya vimos en la negociación de los presupuestos pasados, cuando con cargo a la partida del Fondo de Contingencia de 15 millones formularon ustedes enmiendas por valor de 10000 millones. Como ya les dijimos, imagínense que tienen ustedes un microbús con 15 plazas y venden 15000. Esto es bastante parecido a un timo. Parece que estamos una vez más asistiendo a la subasta entre Podemos y PSOE a ver quién hace la propuesta más grande. Como de todas maneras no se van a sentar a negociar los presupuestos, no tiene coste. Si Podemos propuso la opción más estatista de barrer las competencias entre líneas aéreas, estableciendo todo como obligaciones de servicios públicos, ustedes hacen una más moderada, que son millones en gasto público no determinados.

Nosotros nos sentamos a negociar; creemos que las mejoras se hacen con hechos, no con grandes declaraciones que nadie explica cómo se van a llevar a cabo. En los presupuestos de 2018, en los que, insisto, nos sentamos a negociar, conseguimos no solo arrancar al Gobierno 8000 millones de mejoras para la clase media trabajadora y para modernizar la economía, sino que en este caso concreto conseguimos la subida del 50 al 75% de la bonificación, señor Pons, en el precio del billete de avión a residentes de los vuelos interinsulares en Baleares. También en estos presupuestos nos vamos a sentar y ya tenemos arrancados al Gobierno otros 8000 millones de euros para aliviar a la clase media y trabajadora. En esta línea vamos a seguir trabajando para mejorar. Por cierto, el segundo punto de su PNL parece ir en contra del principio de una gestión ordenada de las infraestructuras porque, una vez más, parece recoger cierta reivindicación nacionalista de participación de las administraciones regionales y locales en AENA, cuando eso ya existe, son los comités de coordinación aeroportuaria, que están absolutamente infrutilizados. Las administraciones locales y regionales parece que no tienen un interés especial en convocarlos y, sin embargo, salen en esta Comisión recurrente y periódicamente.

En resumen, profundicemos en las ayudas y en asegurar que los vuelos, tanto interinsulares como entre los archipiélagos y las ciudades de Ceuta y Melilla y la Península, mejoren en frecuencia, capacidad y precios, pero hagámoslo desde una política constructiva, que es lo que nos está pidiendo la ciudadanía. No engañemos a la ciudadanía porque así la estaríamos defraudando.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

Es el turno del Grupo Parlamentario Confederado de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea para defender su enmienda.

Tiene la palabra la señora Pita.

La señora **PITA CÁRDENES**: Gracias, presidente. Buenos días.

Antes de nada quiero decir que la iniciativa que trae hoy el Partido Socialista a esta Comisión para garantizar el derecho a la movilidad y la cohesión territorial de la población de Canarias, Baleares y de las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla nos ha sorprendido gratamente, porque supone todo un reconocimiento a una lucha que nuestro grupo conoce muy bien. Insisto, señores de Ciudadanos, estamos hablando de derechos, no de caramelos. Tenemos un compromiso inquebrantable con los derechos de los territorios no peninsulares.

Entrando en el tema, en los años ochenta la Unión Europea se propuso la creación de un mercado único de navegación y aviación, así se recoge en el artículo 100.2 de su Tratado de Funcionamiento; un mercado único que, en la práctica, ha supuesto la desnacionalización, es decir, la privatización de la gran mayoría de las empresas de transporte frente, cómo no, a las que ha proliferado un sistema de tarificación privado. El resultado de esta rendición total del transporte aéreo y marítimo continental a esas llamadas normas del mercado ha sido la merma en la calidad del servicio, la merma en la seguridad del mismo, la merma en las condiciones laborales de las personas empleadas en el sector, y en los lugares como Ceuta, Melilla, Baleares y Canarias, una merma de ese derecho a la movilidad porque el encarecimiento de los pasajes ha sido un verdadero impedimento a la hora de viajar. No obstante, todo hay que decirlo, la propia normativa comunitaria contempla la existencia de exenciones en el ámbito del transporte y atribuye a los Estados miembros la capacidad de imponer medidas específicas para mantener e incentivar las rutas de mayor sensibilidad, que, además de ser bonificadas, también pueden ser declaradas —aunque a alguien le suene mal— servicios públicos esenciales o de obligación de servicio público y ser operadas directamente —y esto es importante— por compañías de titularidad pública. El Estado español, a través de AENA —que, a pesar de haber sido partida en dos para su privatización, aún tiene la potestad para aplicar una serie de exenciones y descuentos porcentuales en la tarificación que se cobra por el servicio

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 466

22 de marzo de 2018

Pág. 26

de la infraestructura aeroportuaria ubicada en los territorios no peninsulares, los que nos ocupan hoy—, en su parte pública que aún nos queda a todos y todas, puede incentivar la creación de nuevas rutas, la estacionalidad de las mismas, el aumento del número de pasajeros e incluso rebajar las tasas. Lo mismo sucede en el ámbito marítimo, en el que Puertos del Estado puede emprender acciones similares, que es de lo que se trata, por lo menos para nosotras, para mi Grupo Confederal, que es defender los derechos ante un mercado hoy en manos privadas al que solo le interesa la plusvalía y no el cumplimiento, y menos el desarrollo, de los derechos que nos traen hoy aquí.

Tristemente, la bonificación es el sistema del que ahora mismo depende el derecho a la movilidad del que hoy hablamos de más de 3 millones de nuestros ciudadanos que hoy residen en esos dos archipiélagos y en las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla. A pesar de estas bonificaciones, siguen sufriendo precios elevados cuando quieren ejercer ese derecho dentro de nuestro Estado. Por eso, nos congratula esta PNL del PSOE, a la que hemos querido aportar una serie de enmiendas que, en nuestra opinión, ayudan a complementar esta proposición no de ley. Además, estamos con ellos en que debe salir de una manera unánime de esta Comisión de Fomento. En primer lugar, pedimos que se incluya a familiares directos hasta primer grado de consanguinidad pero parece que esta enmienda tiene una serie de problemas técnicos. Hablamos de casos que todos conocemos, hablamos de hijos de padres y madres divorciados, hablamos de estudiantes que se trasladan a la Península a trabajar. Solicitamos que las bonificaciones solamente afecten a la adquisición de billetes de clase económica o turista. Nos parece cuando menos bochornoso que se continúen subvencionando tarifas exclusivas o de lujo que van más allá de la finalidad de esta línea de ayudas. Queremos que se establezca también en las comunicaciones aéreas y marítimas entre islas y entre archipiélagos y ciudades autónomas y el resto del Estado esa obligación de servicio público de la que hemos hablado, además de prever la revisión periódica por parte del Estado de las rutas que poseen esta calificación. Entendemos que el objetivo de estas medidas es establecer un mecanismo que garantice la continuidad de esas comunicaciones e impida el alza de precios que antes comentaba. Asimismo, asegurar la suficiencia de las plazas disponibles por trayecto, control de precios y seguridad y calidad de servicio. Proponemos derivar al Ministerio de Fomento la labor de velar por el cumplimiento de la normativa estatal y comunitaria en materia de transporte, supervisando que no se vulneren los mínimos de calidad y seguridad en los trayectos entre islas y ciudades autónomas con el resto del Estado. Incidimos también en que sea Hacienda la que se encargue de asegurar que las compañías están al tanto de las obligaciones tributarias en el momento de aplicar estas bonificaciones. No debemos olvidar que estas ayudas no son ningún privilegio ni mucho menos deben ser un negocio para una o dos compañías aéreas. Son la materialización de los derechos de los pueblos canario, balear, melillense y ceutí. Por último, a través de estas enmiendas instamos a destinar una parte de los beneficios devengados de las tasas aeroportuarias que resulten subvencionadas a la reposición, ampliación y mejora de las instalaciones y servicios.

De lo que se trata, o por lo menos así lo piensa mi Grupo Confederal, es de que la política de transporte debe articularse blindando derechos, garantizando la movilidad y la cohesión territorial. Lo que no puede ni debe ser es que se produzca un mercadeo de votos hoy en día en los acuerdos presupuestarios. Los derechos, señorías, no deben ser moneda de cambio, por lo menos en una democracia real. Deben ser defendidos por todos y por todas.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Para defender la enmienda del Grupo Parlamentario Popular, es el turno de la diputada doña Águeda Reynés Calvache.

Tiene la palabra.

La señora **REYNÉS CALVACHE**: Muchas gracias, presidente. Buenos días, señorías.

Hoy el Grupo Parlamentario Socialista presenta esta PNL y seguro que no me equivoco si afirmo que todos los diputados de todos los grupos parlamentarios de Canarias, Ceuta, Melilla y Baleares estamos de acuerdo en que el transporte aéreo y marítimo constituye un elemento fundamental e insustituible para el desarrollo económico y social de nuestros territorios. Por eso, el Gobierno del Partido Popular tiene muy presentes los condicionantes de la conectividad y de la movilidad que los ciudadanos residentes en Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla experimentamos por nuestro alejamiento de la Península. Por ello, es el primer defensor e impulsor de todas las medidas que puedan contribuir a paliar y mejorar esta situación.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 466

22 de marzo de 2018

Pág. 27

Voy a apoyar totalmente el discurso del señor Navarro y no voy a repetirlo porque creo que ha quedado muy claro y vamos en la misma línea. Pero sí me gustaría incorporar, porque creo que vale la pena recordarlo y no creo que haya sido coincidencia, el hecho de que gran parte de las mejoras que se han realizado en temas de conectividad de los territorios a los que nos estamos refiriendo se han hecho siempre a instancias del Partido Popular y gobernando el Partido Popular. Para mí, señorías, eso significa algo, y es que el transporte aéreo y marítimo de estos territorios no peninsulares nos preocupa pero además nos ocupa.

El régimen especial de Baleares, la Ley 30/1998, de 29 de julio, se aprobó gobernando el Partido Popular en Baleares y también en el Gobierno de España. Las bonificaciones de tarifas aéreas del 33 % que figuran en el Real Decreto 1316/2001 se aprobaron gobernando el Partido Popular en Baleares y en el Gobierno de España. La declaración de OSP entre las Islas Baleares se aprobó en el Consejo de Ministros del día 21 de noviembre de 2003, gobernando el Partido Popular en Baleares y en España. En la Ley 42/2006, de Presupuestos Generales del Estado para el 2007 —aquí sí he dicho ‘casi siempre’— gobernaba el Partido Socialista en España y el Partido Popular en Baleares, que reivindicaba el aumento del descuento de residente y aquí se aumentó del 33 al 50 %. La OSP Menorca-Madrid se aprobó en el Consejo de Ministros de 15 de junio de 2012, gobernando el Partido Popular en Baleares y también en España. Y en la última Ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2017, el Partido Popular gobernaba en España y subió el descuento de residente entre islas del 50 al 75 %. Es verdad que en Baleares ahora mismo gobierna un pacto de partidos de izquierdas. Por tanto, creo que queda muy claro que nosotros siempre hemos trabajado para mejorar, en la medida de lo posible, el transporte aéreo de pasajeros y también de mercancías. Además, hemos aprobado el DORA, muy importante, para bonificar e incentivar las tasas aeroportuarias en los aeropuertos de las islas.

Señores del PSOE, está muy bien presentar propuestas cuando están en la oposición, pero poco han hecho ustedes cuando han tenido la responsabilidad de gobierno y creo que eso lo he demostrado fehaciente y documentalmente. Y ustedes plantean hoy en esta PNL medidas que requieren un profundo estudio de su compatibilidad con la normativa europea. Hablan de tarifa plana, cuando el ministro nos dio a conocer el martes el informe contrario de la Comisión Europea, y ustedes insisten. Hablan de que tenga viabilidad presupuestaria, como comentaba el señor Navarro; ustedes no valoran esas propuestas, que ascienden aproximadamente a unos 400 millones de euros. O los efectos económicos que pueden llegar a tener en el mercado.

El ministro, en el Senado, no solo mostró su apoyo para estudiar o para profundizar en el tema que hoy nos ocupa, sino que demostró con hechos y consignaciones en los presupuestos y con resultados objetivos que surgen de los datos reales de lo que sucede en el transporte tanto de personas como de mercancías, que su ministerio está plenamente comprometido con la mejora de esta conectividad, tanto en el transporte aéreo como en el marítimo, y que hace uso de todos los instrumentos que tienen a su alcance: las subvenciones de los billetes aéreos, del transporte marítimo para los residentes en estos territorios, las subvenciones al transporte de mercancías —quiero recordarles que algunas competencias son autonómicas y están ustedes gobernando en Baleares, por lo tanto creo que hay responsabilidades compartidas, aunque ustedes siempre quieren que sea Madrid quien asuma todos esos compromisos—, las bonificaciones e incentivos en las tarifas aeroportuarias, el establecimiento, cuando es posible —no cuando uno quiere—, de las OSP porque, como ustedes conocen bien, eso depende del cumplimiento de una serie de requisitos que es necesario cumplir y no se trata de una mera voluntad política. Además de un importante esfuerzo —que no sé si se ha comentado a lo largo de este debate— en la mejora de las infraestructuras, en la medida en que también favorecen una respuesta adecuada a las necesidades de los usuarios y que es fácilmente comprobable que estas medidas han supuesto un incremento sustancial del tráfico entre islas precisamente gracias a estas políticas. ¡Y claro que hemos de seguir trabajando! Hemos de seguir trabajando para mejorar la conectividad de estos territorios y el ministro se comprometió a ello.

Quiero ahora hacer una reseña. El señor Franquis, en la Comisión del día 21 de febrero, en la que debatimos una PNL presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos, también sobre rutas aéreas, dijo —y cito textualmente—: Nosotros —refiriéndose al PSOE— hemos planteado una enmienda porque el asunto está en pleno debate no solo en Canarias, también en Baleares, ya que estamos en la elaboración del proyecto de ley de presupuestos para el año que viene, pero sobre todo porque se está tramitando en el Congreso el Régimen Económico y Fiscal de Canarias y también el Régimen Económico de Baleares; por lo tanto, este asunto está en pleno debate. Y, mire, señor Franquis,

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 466

22 de marzo de 2018

Pág. 28

le voy a dar a usted la razón; normalmente no se la suelo dar, pero hoy sí. Creo que es verdad que podemos debatir este tema aquí, tal y como lo estamos haciendo en la Comisión, pero, como usted bien dice, se está trabajando en el REF y es importante que reflejemos en estos dos regímenes especiales un equilibrio económico adecuado y justo atendiendo en particular al hecho insular, tal como establece el artículo 138.1 de la Constitución. ¿Por qué no, cuando el Gobierno de España presente los presupuestos el día 27 de marzo, se sientan, tal y como ha dicho el señor Navarro, los representantes de su grupo parlamentario con el Gobierno y negocian algunas de estas propuestas? Porque algunas ya estarán pero vamos a negociar algunas más y nosotros estaremos a favor de ellas. No duden que si ustedes son capaces de presentar enmiendas que sean positivas para Baleares y que el Grupo Parlamentario Popular pueda apoyar, serán apoyadas por el ministerio y por nuestro ministro.

Hemos presentado una enmienda. Ya nos ha adelantado el señor Pons, de Baleares, que no la van a aceptar; una verdadera lástima, porque va en la línea de lo que estábamos comentando: seguir trabajando y seguir consiguiendo beneficios para los territorios no peninsulares.

Muchas gracias. **(Un señor diputado: ¡Muy bien!—Aplausos).**

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Reynés. Señor Franquis, ¿alguna novedad sobre las enmiendas?

El señor **FRANQUIS VERA**: Sí. Vamos a rechazar las del Partido Popular y Ciudadanos, y vamos a transaccionar la de Podemos. Luego lo pasaremos a la Mesa.

El señor **PRESIDENTE**: Me parece bien.

### — RELATIVA A REDACTAR CON URGENCIA EL PROYECTO DE ACONDICIONAMIENTO A ALTA VELOCIDAD DE LOS TRAMOS FERROVIARIOS VALLADOLID-PALENCIA-LEÓN, PARA PROCEDER INMEDIATAMENTE A LA CORRESPONDIENTE LICITACIÓN DE LAS OBRAS QUE PERMITAN A TODA LA LÍNEA FERROVIARIA MADRID-ASTURIAS CUMPLIR CON LAS ESPECIFICACIONES EUROPEAS DE LAS LÍNEAS DE ALTA VELOCIDAD. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/002840).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente iniciativa, que figura en el orden del día con el número 7, relativa a redactar con urgencia el proyecto de acondicionamiento a alta velocidad de los tramos ferroviarios Valladolid-Palencia-León, para proceder inmediatamente a la correspondiente licitación de las obras que permitan a toda la línea ferroviaria Madrid-Asturias cumplir con las especificaciones europeas de las líneas de alta velocidad. Es una iniciativa del Grupo Parlamentario Mixto que defiende el diputado de Foro Asturias don Isidro Martínez Oblanca.

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

Hace ya dieciocho años que el Gobierno de España, entonces presidido por José María Aznar, aprobó el Plan de infraestructuras de transporte 2000-2007. En lo que se refiere a la línea Madrid-Asturias, dentro del corredor norte-noroeste, los detalles de aquel plan justificaban la extraordinaria importancia presupuestaria de la inversión a realizar para conseguir tiempos de viaje acordes con las directivas europeas de alta velocidad. Hoy esos tiempos ya se cumplen en el trazado entre Madrid y Valladolid, pero la alta velocidad se desvanece en el resto de la línea a su paso por Palencia y hasta su llegada a León, y las previsiones para Asturias, donde aún se continúa trabajando, son similares. De no corregirlas, nos encontraríamos ante la consagración de la España ferroviaria de dos velocidades: la de la alta velocidad, de la que muchos nos sentimos orgullosos, y la España de la baja velocidad, que no se corresponde con lo planificado ni con la extraordinaria inversión ya ejecutada en los túneles de Guadarrama y de Pajares. Tampoco se corresponde con las especificaciones europeas de interoperabilidad. Todo ello arrastraría al noroeste español a una palmaria discriminación, penalizando además las conexiones entre Madrid con el País Vasco y con Cantabria, toda vez que ambas líneas comparten tramos hasta Palencia.

Las actuaciones que viene desarrollando el Ministerio de Fomento en la línea ferroviaria Madrid-León-Asturias para incorporar a Asturias a la red española y europea de alta velocidad no solo incumplen el pacto de coalición electoral suscrito por el Partido Popular y Foro, sino que abren una grave discriminación de nuestro territorio con el resto de las líneas españolas en servicio o que lo estarán próximamente. Los trayectos de la red de alta velocidad ya en servicio y con kilometraje similar al del corredor del noroeste ofrecen unos tiempos de viaje muy inferiores a los que se prevén para la línea Madrid-Valladolid-León-

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 466

22 de marzo de 2018

Pág. 29

Asturias, arrastrada, repito, a la baja velocidad. Son datos incontestables que se pueden comparar en los cuadros que acompañan la exposición de motivos de esta proposición no de ley.

Resulta inexplicable que viajar en AVE desde Madrid a Valencia suponga una hora y cuarenta minutos y hacerlo hasta León, que son menos kilómetros, se tarde veinte minutos más. Resulta incomprensible que al viajar en alta velocidad entre Madrid y Oviedo se vaya a tardar media hora más que hacerlo desde la capital de España hasta Murcia, pese a ser una distancia similar. Y qué decir del viaje entre Madrid y Gijón: supondría más de una hora que hacerlo en AVE de Madrid a Sevilla, idéntico kilometraje. No se entiende que las velocidades de 300 kilómetros por hora que se alcanzan en los trayectos de la red española ferroviaria de alta velocidad se reduzcan a 160 kilómetros por hora en el terreno llano de Castilla y León.

Señorías, no quiero ocultar que en Foro hemos puesto esta cuestión sobre la mesa en reuniones a muy alto nivel. Tras la última de estas reuniones, he recibido una carta que el ministro de Fomento me dirigió hace diez días, con un párrafo en el que al hablar de este corredor ferroviario se permite afirmar que —y abro comillas—: Los tiempos de viaje que conseguimos son los más competitivos posible, teniendo en cuenta el trazado del corredor y la necesidad de atender las necesidades de las distintas ciudades que jalonan la línea, sin renunciar a que futuras actuaciones, fruto de una planificación racional, permitan reducir un poco más estos tiempos, es decir, que la velocidad será la máxima que permita la infraestructura existente y la que se está desplegando. Cierro comillas. El ministro de Fomento deja patente así que el compromiso ya no es el de completar la conexión ferroviaria como una línea de alta velocidad, sino que censura la planificación existente que nació entre 1996 y 2004, durante los Gobiernos del Partido Popular, y se remite a futuras actuaciones, fruto de una planificación racional, que él mismo, de forma personal y caprichosa, se permite decidir por encima de los acuerdos parlamentarios que sostienen al Gobierno del que el señor De la Serna forma parte. Esto no es lo que Partido Popular y Foro acordamos y firmamos, esto no es lo que los electores asturianos votaron mayoritariamente en las elecciones generales. En nombre de Foro, reclamo para la línea ferroviaria Madrid-Valladolid-Palencia-León-Asturias idéntico trato que las demás líneas de alta velocidad; de lo contrario, el Gobierno actúa incumpliendo y rompiendo el acuerdo diáfano y transparente que suscribimos de cara a las elecciones generales y que depositamos ante la junta electoral.

Hace un año que el Ministerio de Fomento revocó su medida de dotar los túneles de Pajares con ancho de vía convencional, también conocido como ibérico. Fue una decisión acertada porque la formidable obra para horadar los túneles no podía desaprovecharse instalando otro tipo de vía distinto al denominado estándar UIC o internacional. Resultaba además incomprensible, y para Foro inaceptable, que hasta León llegase el ancho UIC y a partir de ahí se mantuviese el arcaico ancho ibérico. Tampoco les oculto que mi persistencia en la política ferroviaria, en la que creo, me ha llevado a cartearme tanto con la comisaria de Transportes, Violeta Bulc, como con el vicepresidente europeo, Frans Timmermans, porque considero que esta cuestión que nos ocupa es decisiva para el inmediato futuro de todo el territorio vinculado a esta línea ferroviaria. Para Asturias, y también para Castilla y León, reclamo un corredor ferroviario con características idénticas a las que ya están en servicio en otras partes de España, ni más ni menos. Lo reclamo también porque yo salí elegido con un programa electoral, en el que, junto con el Partido Popular, comprometimos inequívocamente la llegada de la alta velocidad en esta legislatura, cuyas obras comenzaron hace catorce años. Me alegra mucho que el Ministerio de Fomento avance en los proyectos que tiene planificados, pero esta línea ferroviaria que comenzó a ejecutarse en 2004 ya debería estar en servicio.

En definitiva, para corregir discriminaciones ferroviarias entre territorios españoles, para ceñirnos a las directrices europeas, para avanzar en competitividad y para rentabilizar socialmente las grandes inversiones presupuestarias realizadas, he presentado esta proposición no de ley para la que solicito el respaldo de la Comisión de Fomento.

Muchas gracias, señor presidente.

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

Es el turno del Grupo Parlamentario de Ciudadanos y tiene la palabra don Fernando Navarro.

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

El señor Oblanca vuelve con el discurso del agravio y de las dos velocidades. Parece que ha tomado esta bandera de la defensa del AVE como si todos los grupos estuviésemos empeñados en que se llegue a Asturias en diligencia o en un ferrocarril del Oeste con un rastrillo. Una vez más, presenta este relato que

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 466

22 de marzo de 2018

Pág. 30

no se ajusta a la realidad, insisto, de una España a dos velocidades que ya ha provocado retrasos, porque recordemos que el señor Oblanca se empeñó en ese cambio del proyecto, en que el ancho de vía como estaba diseñado en la variante de Pajares no era el adecuado para horror de los técnicos —horror de los técnicos ante el cambio propuesto por el señor Oblanca, no ante el proyecto original— y de los fabricantes, puesto que se condenaba con este cambio de proyecto a los mercantes a seguir circulando por un tiempo indeterminado por las rampas de Pajares en lugar de usar el túnel; por cierto, así también se incrementaba notablemente en coste y tiempo de finalización un proyecto que ya lleva mucho tiempo.

Dados los perjuicios que esta bandera que ha cogido está provocando al proyecto, vemos que esta es una nueva fase, la de la cortina de humo. La línea 080, Madrid-Chamartín-Venta de Baños, y la 082, Venta de Baños-León, ya son líneas de alta velocidad. Concretamente, en el tramo que nos ocupa en esta PNL, el de Valladolid-León, de los 155 kilómetros que tiene, en 131 ya se permiten, por el trazado, velocidades superiores a los 250 kilómetros por hora, y únicamente la salida de Valladolid y el paso por Palencia cuentan con limitaciones de velocidad. Por cierto, las características del nudo de Venta de Baños se definen en el estudio informativo del corredor norte y noroeste de alta velocidad, tramo Venta de Baños-Palencia-León, cuya aprobación definitiva se produjo en noviembre de 2002, siendo ministro de Fomento el señor Álvarez-Cascos. Se definió entonces el trazado de una línea ferroviaria de alta velocidad para velocidades máximas de 220 kilómetros por hora, velocidad que es menor después de que se haya construido finalmente el trazado.

La razón por la que en estos proyectos no se supera actualmente la velocidad de 200 kilómetros por hora no es por una cuestión de trazado, ni del ancho, ni de los trenes, ni de lo que vaya a pasar a continuación, ni porque se esté construyendo una España a dos velocidades, ni porque haya un empeño en que Asturias esté mal comunicada; la razón, sencillamente, es porque todavía se está circulando bajo el régimen de ASFA, el anuncio de señales y frenado automático, estando previsto concluir próximamente las pruebas con el sistema del ERTMS, con el cual ya se podrá circular a velocidades máximas de 250 kilómetros por hora.

A pesar del intercambio epistolar que dice tener con la señora Bulc, las especificidades técnicas de interoperabilidad para la alta velocidad no son diferentes de las de la red convencional. Las que se reservan para alta velocidad son las denominadas P1. En la actualidad, Valladolid-León cuenta ya con categoría P1 en esta ETI en concreto. No es necesario, por tanto, realizar ningún proyecto de acondicionamiento para adaptar esta línea de alta velocidad porque, de hecho, ya lo es, y tampoco es necesaria la contratación de ningún proyecto de acondicionamiento para poner en servicio el ERTMS porque las obras ya se están concluyendo.

Nuestra enmienda simplemente iba dirigida en esa línea, en la de instar al Gobierno a que defina con urgencia el plazo de puesta en marcha del sistema ERTMS en la mencionada línea, pero olvidémonos de verdad de este discurso del agravio que no sé si usted puede esperar que tenga algún tipo de rentabilidad electoral, pero que, desde luego, al contacto con la realidad se deshace.

Muchas gracias.

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

Es el turno del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. Tiene la palabra el diputado don Segundo González.

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

Hoy nos trae Foro una proposición no de ley que podríamos considerar como PNL pataleta o pataleta no de ley, una proposición no de ley que redactó cuando el Gobierno entró en razón y cedió a la presión que realizamos los grupos de la oposición en el Congreso para instalar en la variante vías mixtas de mercancías y pasajeros, al contrario de lo que se planteaba desde Foro Asturias. Se ve que la redactaron enfadados porque no se entiende nada de lo que proponen. Sorprende la falta de concreción y la ambigüedad de esta iniciativa, que solo se puede explicar por la voluntad de Foro de plantear un texto que les pueda servir para interpretarlo a la carta ante los asturianos y asturianas.

Primero, no sabemos a qué se refieren con «proyecto de acondicionamiento a alta velocidad de los tramos ferroviarios Valladolid-Palencia-León». Alta velocidad, según la Unión Internacional de Ferrocarriles, es la que alcanza más de 200 kilómetros por hora en vías convencionales y 250 en vías específicas. Esta línea ya alcanza velocidades superiores a los 200 kilómetros por hora en gran parte del recorrido, si bien tienen que mejorarse los desdoblamientos de vía y la instalación de los sistemas ERTMS que ya han sido

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 466

22 de marzo de 2018

Pág. 31

anunciados por el ministerio. Le hemos propuesto una enmienda a esta PNL para concretar estos aspectos y que todos y todas sepamos lo que estamos votando en esta iniciativa.

Por otro lado, plantea la «licitación de las obras que permitan a toda la línea ferroviaria Madrid-Asturias cumplir con las especificaciones europeas de las líneas de alta velocidad». ¿Se refiere a la apertura de la variante con tráfico mixto, como está previsto? ¿O lo que quiere es volver a plantear el capricho de su tutor, Álvarez-Cascos, de instalar ancho internacional exclusivo, privando a la variante del tráfico de mercancías? ¿Qué quiere decir con esto? No lo sabemos. Creo que él, o no lo sabe, o bien no quiere que lo sepamos nosotros para luego interpretarlo a su gusto en la nota de prensa que envíe mañana a la prensa asturiana.

Pero lo más surrealista de esta proposición no de ley es lo que plantea en su exposición de motivos cuando dice: «Conviene recordar que la línea Madrid-Asturias marchaba en 2004 entre las líneas cuyas obras avanzaban a la cabeza de España y hoy, catorce años después, encabeza los retrasos». Prácticamente todo el mundo sabe ya en Asturias que los retrasos y sobrecostes de esta obra comenzaron cuando su tutor, Álvarez-Cascos, puso la primera piedra a la variante, precisamente por la chapuza en el diseño y en la ejecución de esta infraestructura por la prisa que se quiso dar o que tenía por inaugurarla. Es de muy poca vergüenza que vengan aquí a hablar, en una proposición no de ley, de retrasos en la variante cuando el principal responsable de los mismos, aunque no el único, es Francisco Álvarez-Cascos.

Por otro lado, nos gustaría que trajeran a esta proposición no de ley pataleta, no solo una protesta por la alta velocidad para venir a Madrid sino que habláramos también de los trenes que utiliza la mayor parte de la población asturiana, los trenes de cercanías, que en Asturias sufren un deterioro intolerable. La inversión en la red de cercanías asturiana pasó de 11,5 millones en 2012 a 1,1 millones en 2015, y la inversión por kilómetro de cercanías en Asturias es la más baja de España. Las consecuencias de este deterioro en la red se reflejan en la pérdida del 40% y 52% de los usuarios en Renfe y FEVE, respectivamente. Esto sí que es un verdadero agravio para Asturias y los asturianos y asturianas. ¿Van a exigir a Fomento que incluya las partidas de 580 millones comprometidas para cercanías, anunciadas por el Ministerio de Fomento, a la hora de apoyar estos presupuestos? ¿O van a seguir ensimismados en sus obsesiones? Eso querríamos saber.

Poco más se puede decir. Esperamos que tengan en cuenta nuestras enmiendas para darle sentido a esta iniciativa.

Muchas gracias, señor presidente.

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

Es el turno ahora para defender la enmienda por el Grupo Parlamentario Socialista. La diputada doña María Aurora Flórez Rodríguez tiene la palabra.

La señora **FLÓREZ RODRÍGUEZ**: Gracias, presidente.

La llegada de la alta velocidad a Asturias fue comprometida por el actual presidente del Gobierno ya a finales del año 2015. Han pasado tres años de promesas incumplidas y de plazos agotados, no solo en lo que se refiere a la llegada del AVE al Principado, sino a los compromisos adquiridos con el servicio y con la calidad de la alta velocidad en el resto de la línea, como es el caso del trayecto Valladolid-León, objeto principal de esta proposición no de ley. La ralentización de las obras de este corredor ferroviario, consecuencia de los recortes presupuestarios, más aún cuando las dificultades técnicas requerían más esfuerzos, han tenido como consecuencia los retrasos en la puesta en servicio de esta infraestructura de vital importancia para las necesidades de conexión del norte peninsular, vital para la competitividad industrial de nuestros territorios y necesaria para la mejora de los servicios de viajeros.

A día de hoy, en el tramo León-Valladolid no se ha instalado el mil veces anunciado sistema ERTMS, no se ha acabado con el fondo de saco en la estación de León, no se han realizado las comprometidas y anunciadas obras de permeabilidad en el Ayuntamiento de San Andrés del Rabanedo, por no mencionar que en este tramo el AVE es el único en su especie, es un AVE cojo de una sola vía. Esta solución de una vía única, adoptada en el año 2015, en un principio provisional, permitió reducir costes, aunque también afectó a la velocidad de este tramo diseñado inicialmente para superar los 300 kilómetros por hora. Esta única vía, indudablemente, generará un embudo y repercutirá también negativamente en el momento en que haya que incrementar las frecuencias cuando la línea de alta velocidad continúe su camino hacia Asturias y punto, señor Martínez Oblanca, que, como usted mismo dice, no incluyó en su acuerdo con el Gobierno y que ni siquiera nos trae a esta proposición no de ley. Todas estas situaciones que les he planteado influyen negativamente en la velocidad alcanzada por los trenes, en el tiempo de los trayectos,

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 466

22 de marzo de 2018

Pág. 32

en la continuidad de la alta velocidad hacia Asturias y en la dotación insuficiente de comunicaciones en nuestros territorios.

Aunque el objeto de la iniciativa sea básicamente el tramo León-Valladolid, no podemos dejar de mencionar el resto del trayecto, el que discurriría desde León al Principado de Asturias, donde las perspectivas tampoco son mejores. La variante de Pajares sigue sin ponerse en funcionamiento; ahora se maneja como fecha el año 2020. Llevamos doce años de ejecución, una inversión de más de tres millones y medio de euros y diversos cambios de planes y propuestas —alguna de ellas bastante bizarras en las que usted tiene que ver, señor Martínez Oblanca— que han contribuido a incrementar los costes y a retrasar los tiempos. Se han anunciado inversiones y licitaciones en el tramo, por ejemplo, de León a la Robla, que nos tememos que se queden en agua de borrajas o que estos proyectos queden secuestrados hasta que al Partido Popular más le acomode proceder a su puesta en marcha. La actual situación de este corredor, las fechas inciertas para la puesta en funcionamiento de una línea con garantías de línea de alta velocidad, los constantes e incumplidos anuncios del Partido Popular del final de esta infraestructura han generado una enorme frustración en León, en Palencia, en el Principado de Asturias, cuyos habitantes no vemos nunca el final a lo largo del túnel —valga la redundancia— y no disfrutamos de un servicio adecuado. Al tiempo, no podemos dejar de sufrir el desprecio del Partido Popular hacia el noroeste peninsular cuando vemos cómo también se acumulan retrasos en la ejecución de otras comunicaciones y no dejan de deteriorarse las existentes, con un escaso o nulo mantenimiento. Le puedo poner otros ejemplos en conexiones que unan a León con el Principado: el pésimo estado de la N-630; la N-625; comunicaciones con Galicia a través de la A-76 que no llegan nunca; la A-60, que parece la ruta interminable, o la existencia de peajes en todas las vías de mi provincia a excepción de una, que es una verdadera carrera de obstáculos.

Señor Martínez Oblanca, saludamos esta iniciativa, pero le pedimos más concreción y compromiso, que es lo que falta; compromiso y no anuncios electoralistas muy propios del señor De la Serna, de quien parece que hoy ejerce usted de portavoz. De ahí las enmiendas que ha presentado el Grupo Parlamentario Socialista tanto en lo que se refiere al tramo Valladolid-León, con actuaciones concretas necesarias y que deberían estar ya puestas en funcionamiento, como las que se refieren al tramo de León a Gijón-Oviedo. Señor Martínez Oblanca, dice usted que no quiere un AVE de baja velocidad; nosotros tampoco vamos a aceptar una iniciativa de poca calidad, de segunda categoría, poco comprometida, que genere sobrecostes, que genere retrasos en la ejecución de la obra o que genere problemas al funcionamiento general de la red. Estaremos a la espera de lo que suceda con la transaccional que se está planteando.

Gracias, presidente.

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

Es el turno ahora para defender la enmienda del Grupo Parlamentario Popular. Tiene la palabra el diputado don Miguel Ángel Paniagua.

El señor **PANIAGUA NÚÑEZ**: Muchas gracias, presidente.

El horizonte de finalización de las obras del nuevo corredor asturiano de alta velocidad, con la totalidad de la plataforma concluida y los proyectos constructivos de la superestructura finalizados, permiten concretar los tiempos de viaje en la relación Madrid-Oviedo —dos horas cincuenta y seis minutos— más competitivos en el diseño de una infraestructura con los parámetros más exigentes de trazado, máximas velocidades en una línea diseñada para tráfico mixto en la nueva variante de Pajares-La Robla-Pola de Lena, de acuerdo con lo establecido en el marco de la Unión Europea, con una inversión que se acerca a los 4000 millones de euros en el tramo León-Oviedo.

Respecto al tramo que discurre entre León y La Robla, se mantiene la solución planteada en todo momento tras haber descartado hace años la viabilidad de un nuevo trazado que aumentase la velocidad de 160 kilómetros por hora actuales a 250 por resultar, en el estudio informativo, un ahorro de tiempo despreciable de apenas un minuto para una inversión estimada de 160 millones de euros. Se confirman, por tanto, los tiempos previstos en términos de máxima competitividad del corredor, derivado de los proyectos redactados y en ejecución, contemplados en el estudio informativo del proyecto de nuevo acceso ferroviario Asturias-variante de Pajares, que se redactó en diciembre de 1998 por la UTE Ineco-Geoconsult, y que fue finalmente aprobado por la Secretaría de Estado de Infraestructuras del Ministerio de Fomento en octubre de 2002. Ya figuraba un tiempo previsto del trayecto Madrid-Oviedo y se fijaba en tres horas un minuto. Este dato aparecía en el anejo 19, Tiempos de viaje, y en el propio documento de síntesis del estudio informativo.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 466

22 de marzo de 2018

Pág. 33

En cuanto al esquema de explotación del tramo Valladolid-Palencia-León —para informar especialmente a la portavoz del Grupo Socialista, que creo que no sabe cómo está este tramo—, evoluciona desde su origen hasta los distintos hitos previstos de puestas en servicio que condicionan inevitablemente la capacidad de la línea, a la par que consiguen paliar las pequeñas penalizaciones que los pasos por vía desviada para cambiar de vía doble a vía única suponen. De acuerdo con esto, la situación actual diseñada en su momento, considerando la incorporación de trenes hasta León, es de vía doble hasta Río Duero-sur de Valladolid, se está finalizando la duplicación Río Duero-Valladolid, a continuación existe doble vía desde el norte de Valladolid hasta Venta de Baños y vía única en el entorno de la RAF de Palencia hacia Villada, y continúa con un tramo de vía doble de 40 kilómetros en el entorno de Villada, terminando en vía única salvo un pequeño tramo de unos 7 kilómetros de vía doble en la llegada a León.

Con los tráficos actuales, la capacidad de la línea en este tramo se encuentra al 50%. Con la previsión de la puesta en servicio del corredor asturiano y de la llegada a Burgos, resulta del análisis funcional y de demanda del Administrador de Infraestructuras la necesidad de acometer el montaje de la doble vía en la totalidad del tramo referenciado de una manera programada que evite en el futuro la saturación del tramo, motivada por el incremento de tráficos que se puedan originar a medio y largo plazo debido a la puesta en servicio de las ampliaciones de los corredores desde Valladolid hacia la cornisa cantábrica. Las obras de duplicación de vía sobre plataforma ya construida se realizarían con el principal condicionante de situarse en un tramo en explotación. Para ello se aplican los procedimientos habituales en vigor que permiten realizar el conjunto de los trabajos previstos, garantizando en todo momento la seguridad de la explotación comercial de la línea junto con la de los propios trabajos. Ejemplo de una actuación similar es la referida al tramo río Duero-Valladolid, dentro de esta misma línea de alta velocidad en su acceso sur a Valladolid.

Quería decirle al señor Martínez Oblanca, cuyo discurso supongo que lo tenía redactado antes de llegar a un acuerdo con nuestra enmienda transaccional, que creo que en esta enmienda se deja claro el compromiso del Partido Popular, el compromiso que este ministro está poniendo sobre la mesa con las licitaciones que ya se han realizado y porque tenemos un compromiso electoral con Foro Asturias; nosotros no solo debemos cumplir nuestros compromisos, sino que además creemos en este compromiso firmado con Foro Asturias. El Gobierno del Partido Popular siempre ha estado comprometido con la llegada de la alta velocidad a los territorios más despoblados o más desfavorecidos, como pueden ser Castilla y León, Asturias u otras comunidades. Siempre lo hemos hecho. En el Gobierno del señor Aznar —usted lo sabe muy bien, señor Martínez Oblanca— así fue, pero a partir del 2004 aquí gobernó un partido, que fue el Partido Socialista, y tuvimos un ministro, el ministro Blanco, que paralizó muchísimas líneas de alta velocidad de las que estaban previstas. Después, a finales de 2011, cuando llegamos al Gobierno, tuvimos que evitar un rescate de un país que estaba quebrado y que había sufrido la mayor crisis financiera y económica de los últimos setenta u ochenta años. Pero, en el momento en que esto ha empezado a superarse, el Partido Popular vuelve otra vez a comprometerse con estos territorios, con Castilla y León, con Asturias, vuelve a demostrar lo que siempre ha creído, que no tiene que haber territorios con dobles velocidades, y en eso estamos. Las mejoras que se van a acometer harán que se incremente el número de horarios y de viajes en todo el recorrido y la disminución clara de los tiempos de recorrido, como ya he explicado.

Muchísimas gracias.

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

Tiene la palabra el señor Martínez Oblanca en relación con lo que se acaba de decir de las enmiendas.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Sí, señor presidente, muchas gracias.

Con el ánimo de concretar y comprometerse más, teniendo en consideración la enmienda presentada por el Partido Popular, presentaré ante la Mesa un texto transaccional, que espero que sea votado por la Cámara.

Muchas gracias.

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

Quiero informar a los portavoces de la Comisión que, teniendo en cuenta la hora en la que nos encontramos y que quedan tres iniciativas por debatir, las votaciones no empezarán antes de las doce y media. Lo digo para que vayan reclamando a sus efectivos.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 466

22 de marzo de 2018

Pág. 34

### — RELATIVA A LA PUBLICACIÓN EN FORMATO OPEN SOURCE DE LOS DATOS DE LOS SERVICIOS DE CERCANÍAS EN TIEMPO REAL. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CIUDADANOS. (Número de expediente 161/002886).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente proposición no de ley, relativa a la publicación en formato *open source* de los datos de los servicios de cercanías en tiempo real. Es del Grupo Parlamentario Ciudadanos y la va a defender el diputado don Luis Salvador.

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

Estamos ante una iniciativa, entendemos que amable, que lo único que busca es la mejora de la calidad de los servicios que le prestamos a los ciudadanos españoles, que sirve para mejorar su capacidad de toma de decisiones, que sirve para mejorar las condiciones de nuestra apuesta por el ferrocarril, la mejora de la calidad de los cercanías o para poder mejorar también la movilidad intermodal. **(El señor vicepresidente, De la Encina Ortega, ocupa la Presidencia)**. Por tanto, entendemos, repito, que es una propuesta amable. Pero es una propuesta amable de un concepto, el *open source*, de los formatos abiertos de datos y de su reutilización por parte también del sector privado, incluso poniéndolos a disposición del sector público, que no es un debate de ahora, del año 2018, sino que estamos hablando de un debate del año 2006, cuando ya se hizo una trasposición de directivas europeas que fomentaban precisamente que tuviéramos que actuar de esa manera; y lo viví en primera persona. Por tanto, entiendo que es un debate que llega doce años después en un marco totalmente distinto. Aquel era el momento incipiente del desarrollo de la sociedad de la información en España y hoy estamos con una sociedad de la información en un nivel determinado, pero desarrollada y extendida. Estamos hablando de conceptos que antes sonaban y chocaban, pero que ahora mismo no solamente no deben chocar, sino que deben verse como una oportunidad y una absoluta realidad. Por eso digo que permitir el uso de la reutilización y la distribución libre de datos por parte de la Administración es algo que va con cualquier Gobierno que sea mínimamente moderno y que esté mínimamente desarrollado.

Entendemos, repito, que es algo que sirve para poner el reloj en hora del uso de la tecnología dentro de las posibilidades que hoy ofrecen de cara a la mejora de la calidad y de los servicios de *smart city* o de los servicios que permiten a los ciudadanos poder tomar mejores decisiones. Renfe y ADIF ya tienen aplicaciones para intentar entrar en este terreno; en concreto, tienen el Sitra para la regulación y gestión del tráfico ferroviario, pero que ya tiene una obsolescencia tecnológica bastante importante. Están desarrollando el Sitra+ para, a partir de 2019, proveernos de nuevos servicios. También está Elcano, que es el sistema multimedia de información al viajero en diferentes canales, pero que no está desplegado en cercanías y, al mismo tiempo, tampoco ofrece sus datos en formatos abiertos, *open source*, ninguno de ellos. Entendemos que este es un salto que hay que dar, es un salto que ya han dado ciudades como Londres o París y que, repito, está en la hoja de ruta de cualquier Gobierno que utilice la tecnología, que crea en la innovación y que apueste por un sistema donde el ciudadano tenga mayor capacidad en la toma de decisiones.

Por eso hemos presentado esta iniciativa en la que pedimos que se publiquen los datos de los servicios ferroviarios de cercanías precisamente en tiempo real, formato *open source*, para permitir su uso por parte de cualquier desarrollador. Quiero decir que ya la Administración en esos años a los que me refiero creó Fundetec, precisamente para esa reutilización de los datos. Por tanto, no estamos hablando de algo absolutamente nuevo. Estoy diciendo esto porque he tenido conocimiento de las enmiendas que se han presentado, que después se expondrán y me manifestaré sobre ellas, y creo que hay demasiado miedo en una de ellas a abrirse precisamente a la modernidad y por eso estoy teniendo que hacer la defensa del porqué de esta iniciativa.

Impulsar convenios con los gobiernos autonómicos y ayuntamientos en núcleos urbanos de más de 250 000 habitantes consideramos que es algo también importante y es un recurso que se ha utilizado anteriormente. No estamos diciendo que se le quiten las competencias a nadie, lo que decimos es que hay que dar una solución que sirva para todo el país, que se pueda desarrollar adecuadamente y que podamos conveniar con todas aquellas comunidades autónomas y ayuntamientos de más de 250 000 habitantes y con áreas metropolitanas que pueda ser de su interés y que no lo tengan desarrollado, que no nos consta en este momento que eso sea una realidad porque ni siquiera en el Regional de Transportes de Madrid o en el Transports Metropolitans de Barcelona lo tienen desarrollado ahora mismo.

Por otra parte, creemos que no es un tema lesivo para las arcas del Estado, porque las consideraciones presupuestarias de la parte que toca a la Administración General del Estado se pueden ejecutar en un

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 466

22 de marzo de 2018

Pág. 35

máximo de dos años, y estamos hablando de la obsolescencia que se da precisamente en el desarrollo de este tipo de iniciativas; ya existen los algoritmos, la tecnología y es prácticamente una simple toma de decisión política poder acometerlo.

Repito, me reservo la explicación sobre lo que vamos a hacer en torno a las enmiendas a cuando los proponentes de los grupos las presenten, pero entendemos que es una propuesta que tiene poco rechazo porque se trata simplemente de avanzar con el reloj en hora con la modernidad de un país que aspira a ser uno de los países más desarrollados no solamente de la Unión Europea sino del mundo.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): Muchas gracias, don Luis Salvador.

Para defender las enmiendas, por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos, don Sergio Pascual.

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

Señorías, tenemos aquí una proposición no de ley del Grupo Ciudadanos sobre la apertura de datos, la instalación del sistema *open source* para que terceros y los propios usuarios puedan acceder de forma más *user friendly*, por decirlo de alguna manera, a la información que debiera estar disponible sobre la situación de los cercanías de nuestro país.

Queremos hacer varias consideraciones, algunas sobre las enmiendas que hemos presentado y otras de carácter general. La primera es una consideración casi de pura sensibilidad. Desde nuestro punto de vista, la red de cercanías española en estos momentos está en alguno de sus puntos —en particular en la Comunidad de Madrid, pero también en otros— en grave riesgo de colapso. Traer aquí una PNL para hablar de las cercanías y no hacer una sola mención a esta situación, nos parece que ameritaba que al menos algún grupo parlamentario pusiera encima de la mesa este asunto para que no quedara fuera de la discusión. Es como si a un enfermo que necesita un trasplante ustedes le recomiendan un corte de uñas. Está muy bien que se le haga un corte de uñas, pero es que el enfermo necesita un trasplante. Quería hacer esa consideración entre otras cosas porque Ciudadanos no se ha mostrado a favor en otras ocasiones cuando hemos pedido que, en lugar de invertir un euro por cada usuario de cercanías y media distancia y cien euros por cada usuario de alta velocidad, se invirtieran esas ratios de inversión. En ese sentido, insisto, es una red —por poner solamente el ejemplo que les traemos del informe de Comisiones Obreras— que tiene 4200 incidencias cada año y 4 millones de usuarios afectados —insisto, solo en el caso de la Comunidad de Madrid, que resalta este informe—. Se trata de una red que tiene solamente una de cada tres estaciones con instalaciones e infraestructuras accesibles, como ocurre, insisto, en el caso de la Comunidad de Madrid donde el Ramón y Cajal y el Doce de Octubre —dos de los hospitales principales— no son accesibles, no tienen instalaciones accesibles a las estaciones, lo cual es muy paradójico. Le podemos poner todas las informaciones accesibles en Internet, pero, si luego aquellas personas que tienen movilidad reducida no pueden acceder a los trenes, va a ser difícil que aquello le sirva de algo. Creo que ese punto primero es de pura sensibilidad que se introduzca en esta discusión.

En segundo lugar, y dicho esto, estamos a favor de la PNL de Ciudadanos, estamos a favor de ese corte de uñas al enfermo que necesita el trasplante y, por lo tanto, votaremos que sí, pero hacemos dos consideraciones, proponemos dos enmiendas. La primera es que, en el lugar en el punto 1 en el que ustedes hacen referencia a la red de cercanías, añadamos también los servicios de media distancia, en tanto en cuanto en un número no despreciable de ocasiones los usuarios lo que hacen es coger un servicio de cercanías para luego enlazar de forma intermodal con otros servicios. Nos parece que quedaría más completo simplemente con añadir «y media distancia» en ese punto 1. Además de facilitar el que la red sea integrada y cadenciada, algo que en otros países de Europa se hace y acá por desgracia todavía no lo hacemos. Los horarios de los trenes de cercanías y los de media distancia son absolutamente inverosímiles y disímiles, o sea uno pasa a las 9:13, otro pasa a las 10:24 y no hay ningún tipo de cadencia que permita que los usuarios puedan coger los trenes teniendo una intuición o una prefiguración de los horarios que tendrán, que es justamente aquello que favorece la utilización de ese medio de transporte.

La otra enmienda es de adición en la que, dado que ustedes se refieren a la necesidad de facilitar, instar o sugerir a las instancias metropolitanas que incorporen esta lógica del *open source*, nosotros advertimos del hecho de que Renfe ahora mismo en muchos consorcios metropolitanos está teniendo una lógica desigual en función del territorio donde opera, de tal manera que en la Comunidad de Madrid se aviene a utilizar una tarjeta de transporte única, que evidentemente le supone un coste en tanto en cuanto

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 466

22 de marzo de 2018

Pág. 36

los trasbordos no los rentabiliza económicamente, pero facilita enormemente la interoperabilidad y sobre todo la intermodalidad —esa intermodalidad que llevamos a gala y que compartimos todos los grupos— mientras que en otros consorcios metropolitanos, como el de Sevilla, Málaga u otros, lo que utilizan es el sistema de monedero único, que básicamente es un medio de pago único, que no sirve absolutamente para nada en términos de interoperabilidad y de intermodalidad. Les pedimos que atiendan esta solicitud que sugiere instar a Renfe a que utilice el mismo criterio en todas las áreas metropolitanas en las que existen sistemas de cercanías integrados con otros sistemas de transporte, es decir, que unifique ese criterio.

Votaremos a favor, pero le pedimos esa consideración a nuestras enmiendas.

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encima Ortega): Muchas gracias, señor Pascual.

A continuación, para defender las enmiendas del Grupo Parlamentario Popular, señor Barrachina.

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

Quería coincidir previamente en la apreciación que ha hecho el representante de Podemos. Dice que ha habido trastornos y una afección a 4 millones de usuarios en Madrid en cercanías y aprovecho para pedirles disculpas a todos los usuarios afectados. Hay que ponerlo en consideración con el número de usuarios. El año pasado hubo 241 millones de usuarios en cercanías Madrid. Cuatro millones de afectados —si los datos que utiliza Podemos son ciertos, que estoy seguro de que sí— supone el 2%, es decir, un 98% de acierto y un 2% de posibles carencias. Por ese motivo y por otros muchos, España, según los datos del Banco Mundial, es el país de mayor calidad ferroviaria de Europa. No hay ninguno entre los cincuenta países europeos con mayor seguridad, comodidad y puntualidad que España. Pese a eso, es verdad que el 96% es una cifra probablemente no alcanzada por ningún país europeo en cuanto a puntualidad, con un margen de tres minutos y, sin embargo, hay un 4% que tenemos que seguir mejorando. **(El señor presidente ocupa la Presidencia)**. Por eso hay un Plan de cercanías con 4000 millones de euros anunciado en Barcelona y otro de más de 1100 millones en la Comunidad Valenciana y próximamente se anunciará también uno en la Comunidad de Madrid. Es muy razonable la iniciativa que plantea Ciudadanos de poner en conexión este, España —el país de mayor calidad ferroviaria de Europa, en el que nos queda muchísimo por hacer—, y las nuevas tecnologías.

España es el primer país del mundo en número de *smartphones*, en número de teléfonos móviles. Un 92% de los españoles tienen al menos un teléfono móvil. En fibra óptica España es el primer país de Europa, pero a tanta distancia del segundo que sumados Alemania, Francia, Italia y Gran Bretaña no llegan a la cantidad de fibra óptica que tiene España. Es además el primer país europeo y el tercero del mundo —y hay 200— en el acceso a Internet. Por tanto, poner en consonancia ambos ámbitos resulta indispensable.

Como digo, me parece bien traída la propuesta de Ciudadanos. No obstante, el informe anual de seguridad nacional de 2016 establece que las infraestructuras relacionadas con el transporte de viajeros y cercanías es uno, que se consideran instalaciones críticas desde el punto de vista de la seguridad. Por tanto, por el grave riesgo que puede suponer, el Grupo Parlamentario Popular lo que hace es plantear una enmienda en la cual propone instar al Gobierno a adoptar las fórmulas para facilitar el acceso y la reutilización de todos los datos de servicios ferroviarios de cercanías, salvaguardando el derecho a la intimidad personal de cada uno de los usuarios y también las eventuales causas de seguridad nacional que indefectiblemente deben mantener. Pero nos parece que el esfuerzo de modernización que está haciendo el Ministerio de Fomento, singularmente Renfe y ADIF, que permite a través de sus aplicaciones, de sus APP, poder prever con certeza cualquier menor incidencia, son pasos muy importantes y que deben seguir mejorándose en el futuro.

Muchas gracias.

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

Para posicionarse, por el Grupo Parlamentario Ciudadanos tiene la palabra el señor Salvador.

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

En primer lugar, sobre las enmiendas presentadas por el Grupo Podemos, las vamos a aceptar las dos. Con respecto a lo que ha justificado en torno a ello, quiero decirle que nosotros somos muy sensibles a la problemática que existe en cercanías, independientemente de que esta sea una propuesta concreta que busca un objetivo concreto, y haber mezclado las dos cosas para lo único que hubiera servido hubiera

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 466

22 de marzo de 2018

Pág. 37

sido para desvirtuarla. Por tanto, entendemos que sus propuestas suman y tenemos la sensibilidad que le digo en relación con el tema de cercanías.

En relación con el Partido Popular, ha hecho con la presentación de su enmienda lo que hace siempre. Es decir, nos vende que el mundo que está en este momento implantado en nuestro país es fantástico, es maravilloso, somos un país absolutamente tecnológico y que tenemos un desarrollo muy importante. Lo que no dice es que ese desarrollo vino en la etapa anterior a la crisis y que en la etapa posterior a la crisis, cuando vino su Gobierno, empezó a bajar el pistón de las inversiones en TIC y en innovación y están desmontando nuestro sistema de ciencia. Eso no lo cuenta. Dice qué estado de país tenemos, que tenemos muchos móviles y mucha fibra óptica, pero la enmienda que ellos han presentado busca suprimir y sustituir todo el conjunto de la propuesta. Además, trata de poner la bandera de la seguridad nacional, lo cual no es cierto, porque todo lo que se está planteando dentro de esta PNL es algo que se está haciendo en París, en Londres y en muchos sitios desarrollados. ¿Qué pasa? ¿Allí no importa ni interesa la seguridad nacional? ¿En qué pone en peligro la seguridad nacional? Yo formo parte de esa Comisión, he leído dicho informe y repito que se pone una bandera que no es oportuna simplemente porque no creen en la innovación, les da miedo la tecnología y tienen puestas las gafas del siglo XX. Por tanto, la rechazamos.

El señor **BARRACHINA ROS**: Pido la palabra, porque teóricamente era para aceptar o rechazar enmiendas, ¿no? Ha reabierto completamente el debate.

El señor **PRESIDENTE**: Esto es consecuencia de que me ausenté y me despisté. Tiene la palabra.

El señor **BARRACHINA ROS**: He venido a entender que la modernidad de España y el nivel avanzado en el que están sus cercanías y sus tecnologías se debe a Ciudadanos, que no ha gobernado ni un solo minuto España por expresa decisión de los españoles.

Insisto en que la proposición no de ley nos parece razonable y bien traída, a pesar de la pretensión medallista del interviniente de Ciudadanos. Nos parece bien traída y acertada, y por eso la hemos enmendado para tratar de ajustarla a la realidad vigente. **(El señor Salvador García pide la palabra).**

El señor **PRESIDENTE**: Ya está. **(El señor Salvador García: Ha dicho pretensión medallista).** No, señor Salvador, ha tenido oportunidad de explayarse porque estuve fuera un instante y pensé que el debate terminaba. **(El señor Salvador García: No he vendido que esto es producto de Ciudadanos).** Cierro el debate y pasamos al señor Ramos, que es quien tiene que hablar ahora.

Muchas gracias a los dos.

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

Creía que la pelea de gallos que han tenido aquí el portavoz del Grupo Popular y del Grupo Ciudadanos no iba a dejar intervenir al Grupo Socialista, pero al final nos han dejado intervenir.

Vamos reconocer que la iniciativa nos gusta, pero tiene muchas debilidades. Como al señor Barrachina, portavoz del Grupo Parlamentario Popular, le encanta decir aquí en qué somos campeones —aunque las cifras se las invente en muchas ocasiones—, yo voy a decir también en qué somos campeones. El Gobierno del Partido Popular ha conseguido que en España el Ministerio de Fomento sea campeón en opacidad. Somos incapaces de conocer en qué estado está una obra, las modificaciones que ha tenido, quién la ha licitado, si hay modificados, si al final se cumplen los plazos de las obras pendientes,... Por eso digo que España, gracias al Partido Popular, tiene el Gobierno más opaco de la Unión Europea y seguramente del mundo. Digo que me gusta la iniciativa que ha presentado aquí el Grupo Ciudadanos, pero que tiene debilidades. ¿Cuál es la principal debilidad? Que para que se lleve a cabo es necesario que haya un Gobierno socialista. Le agradezco al portavoz de Ciudadanos que haya hecho referencia a los gobiernos socialistas de Zapatero para decir que en este país, en la época anterior a esta, se hicieron muchas cosas en innovación, en ciencia y en todo lo que tiene que ver con los datos. Cuando entramos en el portal de *open data* del Gobierno de la nación, vemos que el único ministerio que no tiene datos publicados es el Ministerio de Fomento. Por eso digo al portavoz de Ciudadanos que la única forma de que se lleve a cabo esta iniciativa es que haya un Gobierno del Partido Socialista. Creemos que es muy buena, pero que el Gobierno no la va a poner en marcha aunque se apruebe en esta Comisión, porque el Gobierno no quiere enseñar sus vergüenzas. ¿Qué supondría que se pusiera en marcha esta iniciativa? Que cualquier programador o cualquier persona con unos mínimos conocimientos de programación podría hacer un programa informático o una aplicación que permitirían ver cuántas

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 466

22 de marzo de 2018

Pág. 38

incidencias hay al día en las cercanías de Madrid e incluso sacar porcentajes de los retrasos y de todas las debilidades que tiene el sistema de cercanías con el Gobierno del Partido Popular. Como llevar a cabo esta iniciativa enseñaría las vergüenzas del Partido Popular, no creo que la pongan en marcha.

Nos parece interesante y agradecemos que se pida que se ponga la información en formatos abiertos reutilizables y que se haga con *software* libre, porque creemos que es el camino que tiene que tomar este país. Nos encontramos con una nueva revolución, y es una revolución que ha venido para quedarse. La única forma de que todos los ciudadanos podamos acceder a esta nueva revolución es que los gobiernos pongan en datos abiertos y reutilizables toda la información que tengan y que también lo puedan hacer las empresas privadas. En esta Comisión hace relativamente poco se aprobó una iniciativa del Grupo Parlamentario Socialista que pedía que el Ministerio de Fomento publicara todo lo que tiene que ver con la obra pública en este país. Después de varios meses de que se instara al Gobierno por parte de la Comisión a que se pusiera en marcha, el Gobierno del Partido Popular no ha hecho absolutamente nada. Por ese motivo digo que la iniciativa nos parece razonable y nos gusta, pero el Partido Popular en el Gobierno de la nación impide que pueda ser una realidad. Esperemos que relativamente pronto podamos ponerla en marcha con un Gobierno socialista que piensa en los ciudadanos, en datos abiertos y en que las cercanías sean razonables y que tengan todos los elementos para que los ciudadanos puedan disfrutar de los mejores servicios.

Muchas gracias.

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

### — SOBRE LAS INFRAESTRUCTURAS EN LA PROVINCIA DE LUGO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/002932).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de la siguiente proposición no de ley, pero recuerdo que hay dos transacciones cuyos textos están pendientes de entregar a la señora letrada. Se trata de la iniciativa número 9.º del orden del día sobre las infraestructuras en la provincia de Lugo y que va a defender la diputada doña Margarita Pérez Herráiz. Tiene la palabra.

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

La provincia de Lugo pierde población. Solo desde el año 2010 al año 2017 perdió 19870 personas. Tiene un producto interior bruto per cápita inferior al del conjunto de España. En 2015, último año del que hay datos provinciales en España, fue de 23271 euros y en Lugo 20829 euros. En la provincia de Lugo los ingresos por pensiones también en el año 2015 equivalían al 21,61% del producto interior bruto, mientras que en España esa relación era del 14,78%, considerablemente inferior. Esto supone que en la provincia de Lugo hay poca generación de recursos y poca actividad económica. Para mantener la población, con todo lo que esto conlleva —por ejemplo, el mantenimiento del territorio—, es imprescindible tener actividad económica y es necesario tener la posibilidad de generar recursos para vivir.

Un factor importante para tener actividad económica son las infraestructuras. La provincia de Lugo se está quedando atrás en infraestructuras, lo que supone un doble problema: más dificultad para generar actividad económica por su carencia y peor posición competitiva con respecto a otras provincias que sí las tienen. Entre los años 2004 y 2011 las infraestructuras de la provincia de Lugo tuvieron un importante impulso, pero a partir de entonces no solo se enlentecieron, sino que algunas veces desaparecieron de la programación, como la estación intermodal que a pesar de estar ya contratado el proyecto en 2011 y de que el Gobierno en 2012 dijera que los trabajos seguían su curso, en 2013 al conseguir el expediente comprobamos que ya en abril de 2012 se había anulado el contrato, lo que conllevó la correspondiente liquidación a la empresa. Además de cancelar el contrato, nos estaban engañando. En enero de 2010 se habían adjudicado los proyectos para alta velocidad entre Monforte y Pobra de San Xiao y para el tramo San Xiao-Lugo se había encargado ya una evaluación para la adaptación a la alta velocidad. No sabemos qué pasó con esa evaluación, lo que sí sabemos es que ahora el Gobierno dice que van a analizar actuaciones en la línea que permitirán mejorar los tiempos de viaje cuando el AVE llegue a Ourense; a Ourense, no a Lugo. Respecto a Lugo, solo hablan de mejoras en los tiempos de conexión.

En cuanto a las autovías, la única que está de verdad en obras, aunque sea con lentitud, es la de Santiago. Aunque inicialmente estaba previsto que finalizara mucho antes, en la anterior visita del ministro de Fomento a Lugo anunció su finalización para 2021. —En la visita de esta semana a Galicia ya dijo que para 2022—. También anunció obras muy urgentes para la rehabilitación del firme en la A-6 y en la N-642,

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 466

22 de marzo de 2018

Pág. 39

pero no dijo que no ejecutó el presupuesto que había para esta finalidad en 2016 y en 2017 —cero fue la ejecución—. Las otras autovías siguen apareciendo en los presupuestos, pero de forma absolutamente simbólica. Respecto a la A-56 que une Lugo y Ourense, el tramo entre San Martiño-A Barrela, según los presupuestos, tenía fecha de inicio en 2007 y de fin en 2018. —Parece claro que no se cumplirá—. En los presupuestos para 2017 figuraban para este tramo 10 millones, a 30 de noviembre únicamente se habían ejecutado la mitad y de los otros tramos no hay absolutamente. La conexión entre Barreiros y San Cibrao es especialmente importante por el número de personas que viven en esa comarca y por la actividad económica y social que se realiza en su entorno: Alcoa, actividad pesquera, actividad maderera, hospital comarcal, etcétera. Para el año 2017 tenía un presupuesto de 1 783 560 euros y la ejecución realizada hasta el 30 de noviembre fue de cero. De la A-76, la conexión entre Ponferrada y Ourense tenía un presupuesto de 400 000 euros que tampoco fueron utilizados. En la campaña de 2009 —ya me lo han escuchado, pero es que resulta muy significativo, el señor Feijóo presidente de la Xunta— decía que la conexión de Lugo de alta velocidad era tan importante, urgente y necesaria que si ganaba las elecciones —cosa que sucedió— realizaría la conexión la Xunta. Pero la conexión desapareció de la planificación y ahora ya no solo no la hace la Xunta, cuestión lógica y correcta, sino que ahora no la reivindica a la Administración Central, que es la responsable de hacerla. A principios de 2010 los cargos electos del Partido Popular de Lugo, Ourense y León —algunos de los cuales nos acompañan— se reunían para reclamar dotaciones presupuestarias para la conexión entre Ponferrada y Ourense, calificando las previstas en los presupuestos de escasísimas. En aquel momento el Partido Popular decía que la situación de la economía era crítica, pero les parecía compatible con reclamar esa infraestructura. Ahora, el Partido Popular dice que la economía va muy bien, pero ya no se acuerdan de aquello, y ahora consignan presupuestos muy inferiores y, como dije, lo poco que presupuestan no lo ejecutan. Decían también que era injustificable el ritmo al que iba el AVE a Galicia y, en concreto, a Lugo pero, después de siete años de Gobierno y —según ellos— recuperación económica, el AVE a Lugo ya no va lento, sino que ha desaparecido.

Lugo precisa infraestructuras similares a las de las otras provincias para acceder en condiciones también parecidas a las posibilidades de desarrollo económico y competitividad. El Ministerio de Fomento presentó el Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras de 5000 millones de euros con financiación público-privada y la ayuda de la Unión Europea para impulsar las infraestructuras viarias en esta legislatura. Lugo ha quedado al margen de este plan ya que, según palabras del ministro, es condición para ello formar parte de la red transeuropea de transporte básica en la que no figura Lugo. El Gobierno además aprobó en 2012 el Plan de Infraestructuras de Transporte y Vivienda para 2012-2024, en el que sí están incluidas todas las autovías mencionadas en nuestra exposición de motivos. Por ello, consideramos que el Gobierno debe abordar su programación y financiación de forma rápida y clara, pues ya pasaron seis años desde la aprobación de dicho plan.

Respecto a la planificación ferroviaria, Lugo también queda al margen. Todas las capitales de provincia tienen actuaciones previstas para un tren del siglo XXI excepto Lugo. El Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras es una fórmula de financiación, pero hay otras, y el Gobierno tiene que cumplir su propia planificación, ya digo que no la nuestra, la suya. Los socialistas defendemos la igualdad de oportunidades y la cohesión territorial y, para ello, es necesario que el Gobierno incluya a Lugo en su planificación para carreteras y ferrocarril. Por eso, demandamos del Gobierno que en el plazo de seis meses elabore una planificación en la que especifique las actuaciones, los plazos de ejecución y el presupuesto correspondiente para terminar las autovías pendientes en la provincia de Lugo, la conexión de alta velocidad y la estación intermodal.

Por último, respecto a las enmiendas, creo que con Ciudadanos y Podemos llegaremos a un acuerdo. Respecto a la del PP, otra vez difiere lo que dicen en Lugo con lo que dicen aquí. El martes de esta semana, hace dos días, el presidente Feijóo dijo que sin Ourense-Lugo el AVE no estaría completo. Hoy jueves, aquí, parece que rechazan mencionar el AVE.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

Es el turno del Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra don Luis Salvador.

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

En primer lugar, nos parece adecuada la propuesta que hace el Grupo Socialista en esta iniciativa sobre Lugo y sus necesidades, pidiendo autovías pendientes, conexiones de alta velocidad y estación

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 466

22 de marzo de 2018

Pág. 40

intermodal, algo que hoy en toda Galicia está en el debate del resto de provincias, pero no está en el debate de Lugo o, por lo menos, no va con la celeridad que, en este sentido, requieren los tiempos. Los problemas de Lugo, debido a los incumplimientos del Partido Popular en la A-54 Lugo-Santiago, en la A-56 Lugo-Ourense, etcétera, la sitúan en una situación de poca competitividad y con problemas para su futuro desarrollo económico. Por tanto, estar fuera de la planificación ferroviaria no le favorece. Esto hace que en Lugo exista un gran problema de cohesión territorial. Por eso, entendemos que es adecuada la propuesta.

Hemos presentado una enmienda porque en Lugo creemos que tiene un poco menos de justificación que en el resto del territorio, ya que tiene que pasar la época de los aeropuertos sin aviones y las estaciones sin pasajeros, la época de hacer megainfraestructuras de comunicación que luego no tienen una rentabilidad económica o sin una demanda necesaria. En esta enmienda añadimos que su propuesta esté basada en criterios de rentabilidad socioeconómica y los correspondientes estudios de demanda, algo que entendemos como una máxima para todo el Estado español. Repito, hay que pasar página y, por eso, en su momento en el acuerdo con el Partido Popular propusimos la Oficina Nacional de Evaluación cuyo objetivo era que en este país, cuando se invierta en infraestructuras, estas tengan una rentabilidad certera y, al mismo tiempo, que no se haga ningún dispendio con el dinero público, sobre todo, viendo como hay carencias en lugares donde esas infraestructuras son muy necesarias y, al mismo tiempo, se hacen otras infraestructuras que nos podríamos haber ahorrado.

El Gobierno se niega a dar plazos, ha pasado de una etapa en la que daba plazos muy alegremente y que luego incumplía casi en todos los sitios, y ahora no quiere comprometerse ni dar plazos. Pero el problema no es ese, el problema es mentir. El problema es cuando das plazos, por un interés electoral, y luego los vas postergando, ampliando y lanzando la pelota hacia delante permanentemente. Fíjense si comprendo a Lugo que soy de la provincia de Granada, en la que llevamos ya tres años sin conexiones ferroviarias, y ahora el Gobierno se ha inventado que el tren de pruebas va a estar haciendo pruebas durante más de un año —o lo que haga falta— con tal de garantizar la supuesta seguridad. El objetivo final es volver a tardar más de un año en terminar una infraestructura que tenía que haber estado hecha desde hace mucho tiempo. Por eso digo que el problema no es dar plazos, el problema es mentir. Planificar y dar plazos se hace en cualquier proyecto en la vida, por lo que también tendrían que darse en los proyectos en infraestructuras. Eso no quita que después exista algo que haga cambiar los plazos de un proyecto y no pasa nada si el ministro de Fomento en su momento lo puede explicar. Nadie le va a echar en cara que unos plazos que se han dado —certeros y justificados en el planteamiento inicial—, cuando llega el momento final no se han podido cumplir. El problema está en dar plazos que saben que son falsos solamente por un interés electoral y que, cuando llega el momento en el que se demuestra que era imposible acometer la actuación en ese tiempo, vuelven a echar la pelota adelante con otros plazos. Ese es el error y el problema que estamos soportando, pero que el Gobierno no eluda a partir de ahora y que le dé pánico al señor ministro dar plazos para el desarrollo de las infraestructuras. ¡Faltaría más! Sobre todo, que no se invente periodos de prueba interminables para justificar lo injustificable.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

Es el turno del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, tiene la palabra la diputada doña Alexandra Fernández.

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

La proposición no de ley que el Grupo Socialista nos trae hoy a debate es un compendio del gran déficit que la provincia de Lugo tiene en materia de infraestructuras, con proyectos que se inician, se planifican o se anuncian pero que, después, sufren enormes demoras en su ejecución o, en el peor de los casos, ni llegan a materializarse.

En la exposición de motivos aluden, en primer lugar, al capítulo de carreteras para poner de manifiesto autovías inacabadas o en proyecto y, en una segunda parte, se centran en los proyectos ferroviarios. Creemos que en ninguno de estos medios en este momento se está garantizando el derecho a la movilidad ni mucho menos el derecho a una movilidad segura. Por tanto, compartimos con el Grupo Socialista la denuncia de la situación de olvido que padece Lugo en el ámbito de las infraestructuras, que es una total dejación y abandono que Marea ya ha anunciado a través de numerosas iniciativas parlamentarias y que se extiende, de forma más sangrante si cabe, a las infraestructuras ya existentes —no solo las que faltan, sino las existentes— que están en una situación de deterioro. Por eso sumamos a esta crítica también la

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 466

22 de marzo de 2018

Pág. 41

falta de inversión en la mejora de carreteras de titularidad estatal como la A-VI, la N-540, la N-547, la N-634 o la N-642: todas ellas con tramos en estados lamentables, que según pasa el tiempo empeoran y resultan impracticables para los conductores. Cualquier persona que conduzca asiduamente por estos viales sale alarmada del mal estado del firme, y esto es un clamor en todo Lugo, donde copa las fotos de periódicos prácticamente a diario.

En cuanto a autovías en proyecto, es verdad y así lo pusimos de relieve en iniciativas recientes, que la construcción de la A-54 Lugo-Santiago va camino de convertirse en una obra sin fin. Su construcción comenzó hace nada más y nada menos que 14 años. Se trata de una infraestructura viaria que tenía por objetivo comunicar el interior de Galicia y que el partido en el Gobierno utilizó esta autovía como ariete electoral en las elecciones generales de 2015, anunciando la licitación de los tramos Palas de Rei-Melide y Melide-Arzúa. Pero han pasado dos años desde entonces y las obras siguen sin iniciarse, y a tenor de la última respuesta que nos han dado desde el Ministerio de Fomento a nuestro Grupo En Marea sobre el grado de ejecución de esta infraestructura viaria, el inicio de las obras parece más bien una entelequia, puesto que no ofrece ninguna concreción temporal.

En la respuesta por escrito, Fomento no puede ser más tajante: Se informa de que las obras del tramo Arzúa-Melide y Melide-Palas de Rei no se han iniciado, siendo sus plazos de 66 meses y 51 meses respectivamente. Esto es algo muy propio del Partido Popular: la autovía fue utilizada en campaña electoral, se hace la propaganda, se publica en el BOE la licitación para hacer propaganda y después nada, nada más. Los anuncios se quedaron en mensajes de campaña, la A-54 sigue en el aire y veremos si llegará para el 2022. Respecto a la A-74, que es importantísima para la comarca de A Mariña, saben que no se ejecutó nada ni en 2016 ni en 2017; también nos dieron esta información a través de una pregunta que hacíamos desde En Marea, y respondieron que la ejecución había sido adecuada dada, su situación administrativa y dada la disponibilidad para garantizar el cumplimiento de los compromisos de consolidación fiscal. Pero, al final, se queda todo en humo. Y sucede lo mismo con la A-72, con la A-56.

Por lo que se refiere al ferrocarril, Lugo también se ha quedado relegado y marginado del mapa de modernización ferroviaria, algo que reconoce hasta el propio presidente de la Xunta. Pero en esta materia nos preocupa sumamente el desmantelamiento progresivo que se está practicando con la única infraestructura ferroviaria que atraviesa la comarca de A Mariña, de gran peso económico e industrial. Nos referimos a la antigua FEVE, hoy conocida como ancho métrico. Llevan meses prometiendo en sus reiteradas respuestas a En Marea un plan de refuerzo para los servicios de ancho métrico que nunca llegan; como el resto. Mientras, los problemas continúan: retrasos continuos, servicios que se cancelan, falta de personal y de maquinistas, mal estado del material rodante... Un suma y sigue para una línea ferroviaria necesaria y que consideramos debiera ser objeto de impulso puesto que podría funcionar entre Ferrolterra, Ortegal y A Mariña, incluso hasta Asturias, como un auténtico cercanías. Además creemos que esta línea contribuye a la cohesión territorial, tan abandonada, de todo el arco cantábrico, que supone un continuo de sistemas urbanos con gran dinamismo, pero que está permanentemente cortocircuitado por no responder con el modelo radial ferroviario planteado desde Madrid, y una y otra vez se nos cortocircuita la conexión con el Cantábrico.

Respecto al tren convencional, pues en Lugo solo están operativos servicios de media distancia, el denominado tren regional, con frecuencias deficitarias y nada adaptadas a las necesidades de los usuarios del tren. Como digo, Lugo es una de las mayores olvidadas en materia ferroviaria, tiene infraestructuras pero éstas se van abandonando ante la parálisis de Fomento. En Marea ha demandado en numerosas ocasiones el incremento y la mejora de servicios, por lo tanto, también incluimos esto dentro de nuestra enmienda a la proposición del Grupo Parlamentario Socialista. Además creemos que se está dejando abandonado el taller de Renfe de Monforte, al que el Gobierno va camino de colgarle el cartel de: 'cerrado'.

En general, apostamos por la modernización del tren y de la infraestructura como garantía real y posibilista de poder contar con un tren eficaz y útil. Nuestra apuesta real ha sido siempre por los trenes de proximidad y de cercanías porque son los servicios que la ciudadanía necesita para sus traslados diarios. Es un transporte que consideramos de primera necesidad y esa es la razón de nuestra enmienda a la proposición del Grupo Parlamentario Socialista.

La defensa de los proyectos futuros, muchos de ellos en el ámbito de la pura entelequia, deben converger con la necesaria defensa de las infraestructuras existentes que están en situación de degradación, son deficitarias y necesitan inversiones. Avanzar en el futuro sin haber abordado las insuficiencias del presente sería parchear la realidad y despilfarrar lo que se ha hecho y no se ha mejorado. Este modelo en su última instancia de mirar solo a las grandes infraestructuras elimina la idea de

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 466

22 de marzo de 2018

Pág. 42

intermodalidad, destroza la idea de la capilaridad de las infraestructuras y destroza la idea de que las infraestructuras sirven para dar un servicio público, para llegar al mayor número de personas y no única y exclusivamente, en esta lógica que planteaba ahora el portavoz de Ciudadanos, de rentabilidad económica.

Hay un servicio público que se debe garantizar; y se necesita entender las infraestructuras en su globalidad. Por eso presentamos esa enmienda, que parece que el Grupo Parlamentario Socialista va a aceptar, y donde se incluyen la mejora de carreteras nacionales, el refuerzo y apuesta por el ancho métrico junto con la mejora de los servicios de media distancia. Creemos que nuestra enmienda aporta una perspectiva más global de las infraestructuras y que refuerza esta idea de que las infraestructuras deben ser comprendidas y planificadas de forma conjunta para que podamos abordar una intermodalidad y una mayor capilaridad que garanticen el derecho a la movilidad.

Gracias.

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

Es el turno ahora para defender la enmienda del Grupo Parlamentario Popular. Tiene la palabra el diputado don Joaquín García Díez.

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

Quiero comenzar agradeciendo a mi grupo la oportunidad de participar en esta Comisión, de la que como todas sus señorías saben yo no soy miembro, pero creo que mi condición de diputado por la provincia de Lugo la hace obligada. Quiero ofrecerle al grupo proponente, el Grupo Parlamentario Socialista, la oportunidad de aclarar algunas de las cuestiones que yo he tenido oportunidad de escuchar y anteriormente de leer en el texto de la proposición no de ley.

Resulta chocante, al menos a mis oídos, escuchar dos conceptos. Uno. Se ha hablado de que durante la etapa del Gobierno socialista se producía un importante impulso —creo que fueron las palabras que usó la señora Pérez Herráiz— a las obras o a las infraestructuras que afectaban no solo a mi provincia sino a Galicia. Yo le diría que no es ese el sentir general que tienen los lucenses ni muchos gallegos, ¿no? Le diría, que al revés, que fue una etapa a la que no sé si poner el apelativo de negra o catastrófica por los impactos que tuvo en derroche económico. Pongo dos ejemplos: construir una nueva terminal en Lavacolla cuando una modernización de la terminal actual, que ya había sido reformada, hubiera sido posiblemente una solución mucho más ajustada a una inversión razonable; una nueva inversión, una nueva torre de control a menos de cien metros de la que ya existía; o en Lugo, mi ciudad, cuando se atendió una demanda de construir un nuevo puente sobre el río Miño y lo que se hizo fue un puente que no conecta nada más que dos orillas sin conectar la ciudad con la red de carreteras, y que tuvo un impacto medioambiental que a nadie dejó indiferente. Por eso me ha resultado chocante que se haya puesto como ejemplo esa etapa.

Podría yo decir también que me ha resultado chocante escuchar que ahora hay retrasos o que ahora, con el Gobierno Popular, faltan inversiones. En este sentido, yo quiero y me veo obligado a recordar que cuando llegamos al Gobierno, cuando el Partido Popular llegó al Gobierno, cuando se constituyó en aquel momento la X Legislatura, a finales del año 2011, aunque algún compañero en intervenciones que me ha precedido ya ha hecho un breve recordatorio de cuál era la situación económica de aquel momento. Sin embargo, quiero recordar que hubo que confeccionar dos Presupuestos Generales del Estado en muy pocos meses, porque no se habían dejado prorrogados los de 2011 y porque hubo que confeccionar inmediatamente los del 2012, y todo ello en ese marco de una grave crisis económica y de ajustarnos a un déficit que Europa nos exigía. Pero, para centrarnos en la provincia de Lugo, dos ejemplos solo para no extenderme. Se ha hablado aquí de la autovía del Cantábrico, la A-8, y quiero recordar que en aquel momento, cuando llegamos al Gobierno, el Partido Socialista se había comprometido a finalizarla en el año 2012, y nosotros entrábamos justamente en ese año, a principios de ese año, en el Gobierno. Por lo tanto, cuando tomamos las riendas del Gobierno nos encontramos con que había todavía tres tramos de la provincia de Lugo sin incluir, con importantes cantidades pendientes de pagar de lo que se había ejecutado, incluso importantes cantidades en expropiaciones —quiero recordar que en los presupuestos del 2012, para pagar expropiaciones de la provincia de Lugo se tuvo que dotar con casi 40 millones de euros—, y que el Partido Popular presupuestó 60 millones para liquidar todos aquellos atrasos y, al mismo tiempo, se comprometía —cuando aprobábamos aquellos presupuestos y posteriormente se finalizaban las obras— a terminarlas en el año 2013. Y se cumplió. Es decir, se ha hablado hace un momento también

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 466

22 de marzo de 2018

Pág. 43

por parte de algún portavoz de dar fechas y luego no cumplirlas; desde luego las que yo recuerdo se cumplieron, como la que acabo de poner ahora mismo.

Y el otro ejemplo es el de la otra autovía, la A-54. Por cierto, me ha sorprendido escuchar ahora a la portavoz de En Marea decir que las obras no se han iniciado. No sé en qué provincia vive ella; yo desde luego en la provincia de Lugo, donde paso los días que no paso en Madrid, he visto las obras avanzar a un ritmo estupendo desde que el Partido Popular gobierna, y esta misma semana, como también se ha recordado, se ponía en marcha el único tramo que todavía quedaba pendiente, entre Melide y Arzúa. Por tanto hoy más del 50% del recorrido ya se hace en autovía entre Lugo y Santiago y el resto de esos tramos están todos en obras. Esta no era la situación que nosotros heredamos, porque había cuatro tramos en obras, se habían reprogramado, tenían un grado de ejecución muy bajo, y había dos proyectos —no obras—, entre Arzúa y Melide y entre Melide y Palas de Rey, en los que todavía estaba sin adjudicar la redacción de los proyectos. Por lo tanto yo creo que conviene ser riguroso, aunque a veces todos tengamos deslices. Esto en cuanto a las carreteras, pero como se ha hecho una referencia explícita e importante también al ferrocarril quisiera precisar algunas cosas.

Se ha dicho que Lugo no tiene un ferrocarril del siglo XXI. Que yo sepa la etapa de gobierno socialista, que fue de ocho años, no fue en el siglo XX, fue en el siglo XXI, entre 2004 y 2011. Algo pudieron hacer. Sí, sí hicieron algo: firmaron protocolos; por ejemplo, para la estación intermodal. Todos sabemos el valor que se puede dar, políticamente hablando, a un protocolo y sobre todo dependiendo de la época en que se firme. Se encargaron y se hicieron maquetas de lo bonito que iba a quedar aquello. Eso es todo lo que se hizo del ferrocarril en Lugo. ¿El Partido Popular qué hizo en esta etapa de Gobierno? Nada más que voy a hacer un relato de aquello que me parece significativo. Es verdad que las infraestructuras requieren un esfuerzo inversor todavía muy importante, pero mientras se lleven a cabo nosotros nos preocupamos de incrementar el número de trenes y de servicios que conectan Lugo con Monforte, con Orense y con Madrid; lo podían haber hecho ellos también, pero no, eran más importantes la maqueta y el protocolo.

Ahora en 2018 se están suprimiendo catorce pasos a nivel y se está poniendo en servicio una famosa variante que se ha citado, Puebla de San Julián —que lleva trece años, de los que ocho pertenecen a la etapa socialista—, que tuvieron unas graves dificultades que hubo que subsanar. Finalmente este año se pondrá en servicio; se adjudicará en estos próximos días la supresión del resto de pasos a nivel que hay en toda esta línea, que son treinta y seis más, y se está intensificando mucho el trabajo en los proyectos sobre toda la rehabilitación integral de la línea, la plataforma y la electrificación en este tramo. Son proyectos por tanto estratégicos y muy importantes para nuestra provincia.

Para terminar, señor presidente, haré una breve referencia a algunas de las enmiendas que se han presentado; en alguna se advierte un profundo desconocimiento de lo que es la provincia de Lugo, y en otras, concretamente en la de En Marea, solo ha faltado añadir a toda la lista o carta a los Reyes Magos que el río Miño sea navegable no solo para piraguas, sino también para transatlánticos, y yo creo que con eso se hubiera completado una buena iniciativa. Frente a esto nosotros lo que hemos propuesto —lo conocen todas sus señorías— es una enmienda razonable que se basa simple y llanamente en que no es necesario plasmar en ningún estudio esa planificación que se nos está pidiendo ni esos plazos de ejecución que se piden en las demás enmiendas ni esos presupuestos que también se añaden a sus enmiendas, porque lo más razonable —y es lo que pedimos en nuestra enmienda— es que queden reflejados en el mejor lugar posible, que es en el *Boletín Oficial del Estado* a través de los Presupuestos Generales del Estado del año que nos compete en este momento aprobar, que es el año 2018. En el año 2018 no tendríamos que esperar seis meses, que es lo que ustedes piden en esta enmienda. Con menos de tres meses, si aprobamos los presupuestos, todo eso que a ustedes hoy les preocupa, y a mí también, quedaría perfectamente reflejado y publicado en el *Boletín Oficial del Estado*. Por lo tanto mis últimas palabras son para pedirles coherencia. Está muy bien demandar, y sobre todo desde la oposición, pero no bloqueen lo que puede ser solución para resolver esas demandas.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor García Díez.  
Señora Herráiz, en relación con las enmiendas tiene la palabra.

La señora **PÉREZ HERRÁIZ**: Es difícil el intento de justificación por parte del Partido Popular, especialmente en lo que se refiere al doble lenguaje.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Pérez Herráiz, solo en cuanto a las enmiendas.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 466

22 de marzo de 2018

Pág. 44

La señora **PÉREZ HERRAIZ**: Como dije antes tenemos un acuerdo con Ciudadanos y Podemos, y por lo tanto pasaremos una transacción.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

### — SOBRE LAS INFRAESTRUCTURAS DE MOVILIDAD DEL CAMP DE TARRAGONA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE ESQUERRA REPUBLICANA. (Número de expediente 161/003059).

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a debatir la última de las proposiciones no de ley —se lo digo también a efectos de movilizar a todos los efectivos—, sobre las infraestructuras de movilidad del Camp de Tarragona. Es de Esquerra Republicana y la va a defender el diputado don Jordi Salvador.

El señor **SALVADOR I DUCH**: Buenos días. Gracias, presidente. *Bon dia a thotom*.

Desde el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana presentamos una proposición no de ley por la cual instamos al Gobierno a que adopte medidas urgentes en materia de infraestructuras de movilidad para las comarcas del Camp de Tarragona; concretamente medidas imprescindibles para que el aeropuerto de Reus deje de ser un aeropuerto de tercera división, como afirman todas las instituciones y todos los agentes socioeconómicos de la zona. También hemos logrado un gran acuerdo político con los partidos Socialista y Unidos Podemos-En Común Podem-En Marea. Hay una gran unanimidad en el territorio, excepto por el Partido Popular, que solo tiene cuatro diputados en Cataluña, de los cuales el último en Tarragona salió en el recuento, y se lo digo para que reflexionen un poco dónde están.

Señores del Partido Popular, dice el periodista Roberto Villarreal, del diario *El Mundo*, poco sospechoso de separatista, en un artículo de hace pocos días: Reus, el hermano pobre de AENA. La falta de compromiso por parte del Estado con el centro aeroportuario es visible en las instalaciones y el personal. En otra denuncia también del diario *El Mundo* de hace unas semanas se afirma: El aeropuerto de Reus infringe sus protocolos de emergencias. En otra denuncia del *Diari de Tarragona* y el *Diari Més* se afirma que el aeropuerto de Reus no puede funcionar con vuelos ambulancia a partir de determinadas horas por falta de personal, como así fue confirmado por Enaire, el gestor de la navegación aérea en el Estado y responsable de la torre de control del aeropuerto de Reus.

Les voy a recordar unas pocas pero ilustrativas cifras de lo que estamos hablando. El área metropolitana de Tarragona, con 623000 habitantes, es la segunda área metropolitana de Cataluña; el volumen de exportaciones es de 8680 millones de euros; el volumen de movimientos del puerto de Tarragona es de 34 millones de toneladas. Por lo que se refiere a la Costa Dorada, es uno de los principales destinos turísticos de Europa; estamos hablando de más de veinte millones de pernoctaciones al año. Asimismo se trata de una zona industrial de primer orden que incluye el *cluster* químico más importante del sur de Europa. El área de Tarragona cuenta también con dos terminales de mercancías, Tarragona Clasificación, que da servicio al puerto, y la terminal de Constanti, junto al aeropuerto de Reus, que están absolutamente infrautilizadas porque el aeropuerto de Reus no contempla trabajar con mercancías. Más oportunidades económicas pérdidas y más empleo perdido.

El aeropuerto de Reus, por razones políticas, no es el aeropuerto que necesita la segunda área metropolitana de Cataluña. No disponer de un aeropuerto en condiciones nos hace perder oportunidades económicas y como decía también de empleo. En el nuevo plan director que el ministro nos dio en exclusiva en el Senado en la moción presentada también por el Grupo de Esquerra Republicana, en comparación con el de hace más de una década —que tampoco se llegó a cumplir—, se invertirán 18 millones de euros, mientras que en el viejo plan se hablaba de invertir 150 millones de euros para poner al aeropuerto a la altura de lo que hace falta en el territorio de Tarragona. ¿Qué ha pasado para tener una diferencia de 138 millones de euros en los dos últimos planes, entre plan y plan, y perder una mejora del aeropuerto? Ha pasado que una vez más la inversión que nos dicen que va a venir viene tarde y es insuficiente para evitar la saturación en temporada alta en la Costa Dorada, para invertir en una nueva terminal modular y de mercancías, muy necesaria porque los terrenos están expropiados y solo hace falta ponerla en funcionamiento y hacer la inversión que toque, para tener los recursos humanos y el personal suficiente para tener un aeropuerto seguro o para dar respuestas a un hospital de referencia en trasplantes y en donaciones de órganos como el Joan XXIII, de Tarragona, que actualmente no tiene servicio nocturno

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 466

22 de marzo de 2018

Pág. 45

de transporte de órganos. Reus es el único aeropuerto de su grupo, el grupo 2, que ni opera las veinticuatro horas ni dispone de servicio de guardia localizada de personal de control.

En referencia al plan de seguridad del aeropuerto, el plan de autoprotección pone en marcha una serie de actuaciones encaminadas a garantizar la seguridad de los usuarios en casos de amenaza de bomba, derrumbe, inundación o incendio, y estamos en fase máxima de alerta de atentado terrorista, les recuerdo. Pues bien, en Reus se permite la apertura de las terminales al público para que los pasajeros facturen, pasen el filtro de seguridad y accedan a la zona de embarque sin la presencia de personal de AENA encargado de activar, gestionar y ejecutar el plan de autoprotección. Esto lo pueden seguir en la cuenta de Twitter de los trabajadores de UGT de este aeropuerto, en la cual van enumerando las incidencias en tiempo real. Un aeropuerto con un horario como el de Reus requiere cinco equipos de trabajo de trece personas; Reus solo dispone de cuatro equipos. Incrementar el horario operativo del aeropuerto y que hubiera un equipo más solucionaría lo que les estoy exponiendo. En general se opera por debajo de los servicios mínimos decretados por el ministerio en 2013. Otro lamentable ejemplo: hace un año la torre de control operó varios días sin técnico de sistema de navegación aérea, produciéndose sesenta y cuatro operaciones de aeronaves y cuatro en horario nocturno. De hecho en el DORA se expone que en Reus ustedes piensan invertir cero euros en seguridad de personas e instalaciones durante 2018, 2019 y 2020.

Por todo lo expuesto, y dejando de lado aspectos muy conectados como todas las cuestiones ferroviarias, la estación intermodal, etcétera, que los demás grupos parlamentarios trabajaremos en una próxima PNL, instamos al Gobierno a iniciar las medidas oportunas para proceder durante el año 2018 a la actualización y puesta en funcionamiento del plan de autoprotección del aeropuerto Reus-Costa Dorada —una última noticia es que esto se está haciendo, hay que verlo y cómo se cumple y cómo se efectúa—. Ampliar durante 2018 el horario operativo actual, imprescindible para poder atender más franjas horarias de las que operan las compañías, ya que el aeropuerto se encuentra saturado en las dos franjas horarias que atiende actualmente. Proceder a la contratación de efectivos suficientes para resolver el problema de falta de personal del aeropuerto Reus-Costa Dorada. Incluir en los próximos presupuestos las inversiones necesarias con tal de hacer efectiva la inversión en el aeropuerto de Reus incluida en su plan director del año 2006, no el actual. Incluir al aeropuerto de Reus-Costa Dorada en el futuro plan director del aeropuerto de Barcelona El Prat como una sola unidad de funcionamiento aérea. Constituir un único centro de control de tráfico aéreo. Pensamos que con esto el aeropuerto de Reus estaría a la altura de lo que pide el territorio, y sería un motivo para poder crecer económicamente y en forma de empleo. Por ello pedimos al Partido Popular que recapacite sobre lo que entendemos que va a ser su voto, porque sabemos que este aeropuerto de primera división lo necesitamos y mucho.

Muchas gracias.

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

Para el turno de enmiendas, en primer lugar, por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, tiene la palabra don Félix Alonso Cantorné.

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

El grupo proponente, Esquerra Republicana, nos presenta esta PNL que los demás grupos de esta Cámara hemos intentado consensuar hasta el final. Desgraciadamente parece que no es posible, pero seguiremos en el intento, porque todos coincidimos en lo que voy a decir ahora. Tarragona es una provincia demasiadas veces olvidadas por todas las administraciones, que tiene una gran potencialidad, que está en el corredor mediterráneo, que tiene un aeropuerto que crece más que los otros de Cataluña, que tras la conurbación de Barcelona es la más importante de Cataluña, que su sector petroquímico, el puerto y el turismo tienen una vitalidad envidiable. Pero tiene un talón de Aquiles, que son las infraestructuras. Muchos de los agentes a los que les correspondería el liderazgo del territorio hace tiempo que desistieron, y tienen un vuelo corto y gallináceo. Necesitamos soluciones para la Nacional 340, para la Nacional 240, el ferrocarril, el aeropuerto, la intermodalidad; son prioridades que no podemos abandonar por tacticismo partidista. En 2017 el aeropuerto de Reus ha vuelto a cruzar la barrera del millón de pasajeros, con un aumento del 25,1% y ha superado las 16.000 operaciones tras un alza del 10,7%. Al igual que los otros treinta y un principales aeropuertos de la red nacional obtuvo a finales del pasado año la máxima certificación europea de seguridad. En cambio, según fuentes sindicales, existen reiterados incumplimientos del plan de autoprotección del aeropuerto, paradójicamente aprobado por AESA y homologado por la Dirección General de Protección Civil de la Generalitat. A modo de ejemplo diré que los registros de apertura de mostradores indican que durante toda la temporada alta los pasajeros han

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 466

22 de marzo de 2018

Pág. 46

facturado sus equipajes sin la presencia del personal de AENA, que debería actuar en caso de emergencia, en especial bomberos y responsables del centro de coordinación aeroportuaria, el cerebro del aeropuerto.

El señor ministro Íñigo de la Serna presentó el plan director del aeropuerto de El Prat, fase 2017-2026, que contempla todas las actualizaciones e inversiones previstas para los próximos diez años, garantiza el aumento de los 70 millones de pasajeros y consolidará en un único aeropuerto El Prat y el de Girona-Costa Brava. De nuevo Tarragona ha quedado como segundo plato. El secretario de Estado del ministerio, a preguntas de este mismo portavoz, nos respondía que el principal motivo por el que en estos momentos se ha optado por Girona y no por Reus es porque el área de influencia del aeropuerto de Girona es sensiblemente mayor a la del aeropuerto de Reus. El propio señor ministro nos habló de que esta primavera nos presentaría un plan director que debía estar aprobado en 2020. El aeropuerto de Reus será uno de los aeropuertos del Estado que recibirá una mayor financiación en el periodo 2017-2020, según recoge el DORA, documento de regulación aeroportuaria, y donde cada cinco años AENA establece las condiciones y mejoras para las instalaciones que gestiona.

En detalle el DORA contemplaba para Reus un paquete con cinco grandes proyectos: la nueva terminal de embarque y la adaptación del actual edificio para aumentar la capacidad de pasajeros durante las horas punta, con un total de inversión de 10,4 millones; la implementación de medidas adicionales para la seguridad de personas e instalaciones, con 4 millones; el desarrollo y mejora de ayudas a la navegación en el espacio, con una inversión de 900 000 euros, los primeros 400 000 euros este año y los 500 000 restantes en 2019; finalmente actuar sobre la seguridad y la atención a las personas, que preveía su ejecución para 2021, presupuestado en 4,4 millones de euros. **(El señor vicepresidente, De la Encina Ortega, ocupa la Presidencia)**. Nuestro grupo seguirá trabajando con todos los diputados de otros grupos del Camp de Tarragona y de las Terres de l'Ebre para que estas inversiones no queden en papel mojado, y que la promesa que nos hizo el presidente de AENA de ampliar toda la plantilla de AENA a los niveles de hace diez años, según las necesidades, se vaya cumpliendo. Que la seguridad operacional esté garantizada, y que a nivel operativo Reus se convierta en la quinta pista del aeropuerto de Barcelona El Prat, sin perder —importantísimo— en ningún caso su especialización en vuelos de destino turístico y de negocios, que da servicios a la Costa Dorada y a la conurbación de Reus y de Tarragona. Eso sí, con una estación intermodal de verdad, que no se termine construyendo otra estación como la actual del AVE, al lado del aeropuerto —eso sí— pero en el campo, naturalmente incomunicada, como se pretende.

Muchas gracias.

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

A continuación, para defender la enmienda del Grupo Socialista, tiene la palabra don Joan Ruiz. **(El señor presidente ocupa la Presidencia)**.

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

El Grupo Parlamentario Socialista está de acuerdo en seguir poniendo sobre la mesa el contenido de esta iniciativa, la movilidad del Camp de Tarragona —para que nos entendamos todos, la mayor parte del norte de la provincia—, hablando de dos equipamientos: el aeropuerto de Reus y una estación ferroviaria que en la iniciativa aparece como estación intermodal central Tarragona-Reus. De hecho si consultan la hemeroteca verán que ambos aparecen enlazados en muchas de las iniciativas parlamentarias de esta Casa, a través del tiempo, a quien fue nuestro diputado Francesc Vallès. Estamos de acuerdo con buena parte de su contenido, ya estábamos antes de que el ministro de Fomento anunciara actuaciones en los aeropuertos de Barcelona El Prat y de Girona Costa Brava para los próximos diez años, y garantizar que las instalaciones puedan atender un gran incremento de pasajeros, consolidando así un único sistema aeroportuario formado por ambos. Seguimos estando de acuerdo ahora, pero la verdad es que no haber incluido el aeropuerto de Reus en ese único sistema aeroportuario nos ha creado cierta perplejidad, como le pasaría a cualquiera que entrara en una de esas aplicaciones que calculan distancias, y viera que del aeropuerto de El Prat al de Girona hay algo más de 106 kilómetros por carretera o una hora y seis minutos, en cambio para llegar al de Reus son 16 kilómetros menos y algo más de diez minutos menos; o calculase el número de pasajeros al que podría atender, o leyera las cifras que se han hecho públicas estos días que nos dicen que el de Reus es uno de los aeropuertos que más ha crecido, concretamente en 2017 un 25%. Y aunque el mismo ministro de Fomento de a entender que esto de Barcelona y Girona es un primer paso y no cierra la posibilidad de incorporar Reus a ese sistema unificado —vaya, que todo esto es como provisional—, que además del DORA nos están redactando un plan director, que el señor Pomar dijera hace una semana en la

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 466

22 de marzo de 2018

Pág. 47

Comisión, respondiendo a una pregunta del señor Félix Alonso —como ha dicho—, que el plan estará terminado pronto —aunque no se atrevió a dar fecha para acabar su tramitación—, así y todo no dejo de acordarme de aquello que se dice, que en nuestro país hacemos las cosas provisionales, para siempre. Y esto suponiendo que, como en otras ocasiones, no quede solo en un anuncio de esos a los que nos tienen acostumbrados, tanto el ministro como el señor Rajoy, que parece que te vas a encontrar al día siguiente con las máquinas trabajando, y cuando incluso acaba apareciendo algún presupuesto, también acaban desapareciendo. Además estamos predispuestos también, por responsabilidad, a apoyar iniciativas que afecten al bienestar de nuestros ciudadanos y ciudadanas, no a correr detrás de días históricos o, como hacen otros, a utilizarlas para tapar la poca acción de su Gobierno.

Por tanto queremos votar la proposición favorablemente, porque posibilita llegar a una transacción entre todos —a la que prácticamente hemos llegado ya—; nos gustaría que fuera de todos y que además no ponga trabas en un futuro próximo a un acuerdo entre todas las partes afectadas, también porque hace referencia a uno de los pilares de la economía de nuestro territorio, el turismo, y si la primera impresión cuando llegas a un lugar es importante, les aseguro que la que se recibe al llegar al aeropuerto de Reus no es la mejor, como reflejan las fotografías que me han hecho llegar —y que tengo aquí encima de la mesa— representantes de los trabajadores de UGT: de la terminal de llegadas, de la sala de embarque, y no digamos ya las fotos de la cinta de equipajes. También porque no se puede jugar con la seguridad de los usuarios y porque coincide en buena parte con lo que defendemos, y además por coherencia, ya que hace unos días votamos favorablemente una moción en el Senado que coincide, palabra por palabra, con esta. Por cierto, aprovecho la ocasión para recoger algo del *Diario de Sesiones* del Senado de la intervención del que fue portavoz socialista ese día, el *president* Montilla, y que ha inspirado la enmienda que hemos presentado: que estamos ante una iniciativa que afecta a competencias del Estado y a empresas públicas del mismo, que la Generalitat tiene que ser capaz de formular una propuesta que cuente con el consenso de los municipios afectados —de su sistema aeroportuario—, dentro de una política de infraestructuras de movilidad que integre sus competencias y las del Estado, y que los Gobiernos tienen que dialogar para encontrar soluciones compartidas.

Esperemos que pronto tengamos en Cataluña un Gobierno que quiera gobernar haciendo uso de sus competencias estatutarias y constitucionales, y en España un Gobierno capaz de escuchar y de hacer política con mayúscula. *Gràcies per la seva atenció.*

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

Tiene la palabra ahora por el Grupo Parlamentario Popular don Jordi Roca.

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

Debatimos una PNL de Esquerra Republicana que la verdad es que ha sido presentada con una intervención que recuerda un poco a esa manera que tiene Esquerra cuando busca conselleras de Educación, que tiene unos argumentos bastante peculiares cuando no insultantes. (**Rumores**). Pero vamos a lo que de verdad importa a los vecinos de Tarragona. Creo que esta PNL está sobre todo bastante mal informada, dentro de esa línea de quejarse por todo, de la búsqueda del resentimiento y de decir que todo va mal, que todo es horrible —todo lo que depende del Gobierno de España—. Pero vamos a ver cuál es la realidad. Cuando el Gobierno de Mariano Rajoy se hace con los mandos se encuentra un país en una situación terrible, y plantea un documento de regulación aeroportuaria que aborda diferentes prioridades. La primera es la seguridad. ¿Es seguro el aeropuerto de Reus? Sí. Ha sido el cuarto aeropuerto español certificado por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, de acuerdo con el reglamento aprobado por la Unión Europea; es decir, el Gobierno de España y la Unión Europea certifican que el aeropuerto de Reus es seguro. Ya sé que para Esquerra seguramente el Gobierno de España y la Unión Europea sean fachas, pero tan es así que el plan de autoprotección vigente —ahora el aeropuerto de Reus tiene un plan de autoprotección vigente— está refrendado por la Dirección General de Protección Civil de la Generalitat de Catalunya, que supongo que ahora también serán fachas, porque dicen que el aeropuerto de Reus es seguro, con lo cual no podemos pedir al Gobierno una cosa que ya está vigente. El segundo criterio del DORA es la racionalidad en las inversiones, porque el despilfarro, del que ya vivimos años en España y en la provincia de Tarragona, consiguió que los resultados del aeropuerto de Reus se hundieran, que lo hiciera toda la economía, que arrastró a los resultados del aeropuerto de Reus. ¿En qué se están haciendo inversiones? En seguridad, en control de pasajes, 22 millones de euros —ahora volveré a los resultados—. El tercero es la eficiencia de los aeropuertos, porque queremos que sean competitivos en un mercado liberalizado. ¿Qué ha hecho el

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 466

22 de marzo de 2018

Pág. 48

Gobierno? Ha bajado los impuestos, las tarifas aeroportuarias un 11 %, ahora bajaremos las tarifas de navegación otro 11 %, con lo que tenemos que, gracias a la seguridad y a la bajada de tarifas, el aeropuerto de Reus es de primera calidad; sé que para ustedes es de tercera división, pero los europeos, los turistas y los agentes económicos dicen lo contrario, con lo cual supongo que para Esquerra Republicana todo el mundo debe ser facha, digo yo, no lo sé. Hemos bajado los impuestos, con lo cual hemos garantizado el crecimiento del aeropuerto, y los servicios especiales, como son los trasplantes, se hacen de acuerdo con la Generalitat de Catalunya, y supongo que el Departament de Salut también debe ser facha, porque acuerda con el Gobierno de España cuándo hay que abrir el aeropuerto fuera de franjas horarias en caso de extrema necesidad, como son los trasplantes.

En definitiva, ¿cuáles son los resultados de los aeropuertos catalanes que gestiona el Gobierno de España? Y luego lo compararemos con el aeropuerto que gestiona la Generalitat de Catalunya: el aeropuerto de Barcelona, que evidentemente es un monstruo y no se puede comparar con los otros aeropuertos, crece un 7,1 % —tan mal no lo debemos estar haciendo—, el aeropuerto de Girona, un aeropuerto parecido al de Reus aunque su área de influencia es mayor, está creciendo un 16,9 % —tan mal no lo debe estar haciendo el Gobierno del PP—; el aeropuerto de Reus, la estrella del sistema aeroportuario español, crece un 25 % —tan mal no lo debe estar haciendo el Gobierno del PP, sobre todo si lo comparamos con el único aeropuerto gestionado por la Generalitat—. Respecto al aeropuerto de Lleida, si se miran algunas intervenciones verán una frase un poco dura, y es que están ustedes desgazando el aeropuerto de Lleida, porque baja un 23,5 %. Resumen: los aeropuertos que gestiona el PP crecen como máquinas y los que gestionan los nacionalistas se hunden. Tan mal no lo debemos estar haciendo.

Por último, nos piden una cosa que a mí como tarraconense me preocupa mucho, y es que piden que el plan director del aeropuerto de Tarragona Reus dependa del plan director de Barcelona. Oiga, no. Cada aeropuerto tiene su plan director. Ya sé que ustedes solo saben criticar al Gobierno de España, aunque los resultados les lleven la contraria día sí y día también, y siempre están defendiendo al Gobierno de la Generalitat aunque sea un desastre, como demuestran los resultados día sí y día también, pero vincular el aeropuerto de Tarragona, que debe ser autosuficiente y que tiene unas connotaciones, unas necesidades, unas exigencias y unas demandas absolutamente diferentes a las del aeropuerto de El Prat, nos devuelve a esos tiempos en los que querían tener ustedes aerolíneas —por cierto, Spanair nos costó a los catalanes 600 millones de euros, porque ustedes querían tener una aerolínea durante dos años—, y esclavizan los aeropuertos del resto de Cataluña a las necesidades de esas 400 familias que viven en Barcelona y que lo quieren copar todo. Nosotros no estamos de acuerdo. El aeropuerto de Tarragona Reus debe ser independiente, debe ser bien gestionado y debe ser competitivo; bajaremos las tarifas de navegación, estamos haciendo inversiones prioritarias sin despilfarrar dinero, porque invertir no es despilfarrar, y en ese sentido —los resultados nos avalan— el resumen es claro: en gestión aeroportuaria y en Cataluña lo que gobierna el PP va bien y lo que gobiernan los nacionalistas va mal. **(Aplausos)**.

Muchísimas gracias.

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

Señor Navarro, ¿desea intervenir por el Grupo Parlamentario Ciudadanos?

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

Lo cierto es que a pesar de ser uno de los focos industriales y turísticos más importantes de España el Campo de Tarragona muestra síntomas de estancamiento, y se está desperdiciando su potencial de desarrollo económico y turístico, que contagiaría además a la zona, y una de las razones que la PNL obviamente no menciona es que la Generalitat no está haciendo bien su trabajo. Esto es así por razones obvias, porque en los últimos años la agenda de la Generalitat ha sido otra. Realmente el único tema, el monotema era la agenda independentista. Ahora, para eludir responsabilidades ante un mal funcionamiento, se viene al Congreso a presentar esta PNL.

Recordemos que el proyecto del Campo de Tarragona nació como infraestructura ante los grandes proyectos que estaban sobre la mesa, y que afectaban directamente a la zona. Primero vino la fiebre por Eurovegas en 2012 y luego lo del BCN World en 2013, pero el Gobierno de la Generalitat, de Convergència, no fue capaz de ofrecer un proyecto atractivo a las empresas impulsoras de estos proyectos. Ahora el único macroproyecto pendiente en la zona, el Hard Rock Entertainment World, sigue a la espera de que la Generalitat tramite la aprobación definitiva del plan. Pero, insisto, ya sabemos a lo que se está

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 466

22 de marzo de 2018

Pág. 49

dedicando Esquerra en Cataluña y resulta un poco sorprendente —o no tanto— que trabajen en Madrid, traigan al Congreso esta PNL mientras descuidan sus funciones en Cataluña.

En cuanto al contenido, es evidente que desde Ciudadanos defendemos la intermodalidad del transporte como factor relevante para la mejora de la movilidad en las grandes ciudades y el crecimiento económico y social pero, como siempre, demandamos una planificación apoyada entre otras cosas por una demanda que justifique el emplazamiento. En relación con estos desarrollos intermodales en la zona del Camp de Tarragona se están realizando actuaciones sin la debida planificación ni coordinación necesarias que le den sentido.

Entre las peticiones concretas de la PNL hay algunas que nos parecen razonables y otras menos. Quiero recordar y agradecer que Podemos ha presentado una enmienda que nos parecía más razonada y agradecemos la voluntad de consenso de su portavoz pero mantiene unos puntos con los que no estamos de acuerdo. En las que se referían a la actualización y puesta en funcionamiento del plan de protección, por supuesto sí, estamos a favor. Como estamos a favor de las medidas para proceder a la contratación de efectivos suficientes para hacer frente a la falta de personal. Sin embargo, no estamos de acuerdo, como siempre, en que en las PNL se incluyan ya decididamente partidas antes de negociar los presupuestos, renunciando luego a negociarlos. Y tampoco estamos de acuerdo en el último punto, en incluir el Aeropuerto de Reus en el Plan director del Prat, por dos razones. Primero porque creemos —como se ha dicho ya por el portavoz del Partido Popular— que cada aeropuerto tiene que tener su plan director, coordinados por AENA, y porque nos parece ver en esto el empeño en crear una pequeña AENA regional y compartimentar lo que tiene que ser una red perfectamente coordinada por AENA. Por lo tanto, agradeciendo el esfuerzo de Podemos, nosotros nos abstendremos en esta iniciativa.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Navarro.  
Señor Salvador, ¿sobre las enmiendas?

El señor **SALVADOR I DUCH**: Como hemos dicho anteriormente, vamos a hacer una transacción con el Grupo Parlamentario Socialista y con el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. Si me permite, quiero recordar al diputado de Ciudadanos que estamos hablando de un aeropuerto de Reus, que es competencia del Estado, absolutamente.

El señor **PRESIDENTE**: No, no, ya hemos terminado.  
Muchas gracias, señor Salvador.

Vamos a votar. Como siempre, repasaremos el número de integrantes presentes en la sala para evitar errores de cómputo. ¿Hay 14 diputados, señor Barrachina, del Grupo Parlamentario Popular? Sí. ¿Hay 9 diputados del Grupo Parlamentario Socialista? Sí. ¿Hay 7 del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea? Sí. ¿Hay 3 de Ciudadanos? Sí. ¿Esquerra Republicana? También. ¿Grupo Vasco? También. Del Grupo Mixto solo hay uno de los dos. Así que estamos 36 diputados en la sala. Vamos allá.

Votamos en primer lugar la proposición no de ley por la que se insta al Gobierno a impulsar la creación de servicios de orientación y mediación hipotecaria y de la vivienda en todas las comunidades autónomas. Es del Grupo Parlamentario Popular y se va a votar en sus propios términos.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 27; en contra, 8; abstenciones, 1.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Proposición no de ley relativa a la ejecución de la mejora integral de los accesos por carreteras al Aeropuerto Alicante-Elx. Es del Grupo Parlamentario Popular y se vota en los términos de una transaccional.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Proposición no de ley relativa a la normativa para la construcción de vías ciclistas adyacentes a carreteras. Es del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea y se vota en sus propios términos.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 21; abstenciones, 15.**

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 466

22 de marzo de 2018

Pág. 50

El señor **PRESIDENTE**: Sale adelante.

Proposición no de ley sobre la condición del servicio de salvamento y extinción de incendios aeroportuario como un servicio público esencial. Es del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea y se vota en los términos de una transaccional.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 18; en contra, 14; abstenciones, 4.**

El señor **PRESIDENTE**: Sale adelante.

Proposición no de ley sobre mejoras en materia de transporte en la Comunidad de Illes Balears, Comunidad Autónoma de Canarias, Ciudad Autónoma de Ceuta y Ciudad Autónoma de Melilla. Es del Grupo Parlamentario Socialista y se vota en los términos de una transaccional.

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

El señor **PRESIDENTE**: Sale adelante.

Proposición no de ley sobre el impulso del proyecto del baipás de Alcantarilla de la línea Madrid-Cartagena, del Grupo Parlamentario Popular.

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

El señor **PRESIDENTE**: Sale adelante.

Proposición no de ley relativa a redactar con urgencia el proyecto de acondicionamiento de alta velocidad en los tramos ferroviarios de Valladolid-Palencia-León, para proceder inmediatamente a la correspondiente licitación de las obras que permitan a toda la línea ferroviaria Madrid-Asturias cumplir con las especificaciones europeas de las líneas de alta velocidad. Es del Grupo Parlamentario Mixto y se vota en los términos de una transaccional.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 20; abstenciones, 16.**

El señor **PRESIDENTE**: Sale adelante.

Proposición no de ley relativa a la publicación en formato *open source* de los datos de los servicios de cercanías en tiempo real. Es del Grupo Parlamentario Ciudadanos y se vota con las enmiendas del Grupo Parlamentario Confederal.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 21; abstenciones, 15.**

El señor **PRESIDENTE**: Sale adelante.

Proposición no de ley sobre las infraestructuras en la provincia de Lugo. Es del Grupo Parlamentario Socialista, pero se va a votar en los términos de una transaccional.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 20; en contra, 14; abstenciones, 2.**

El señor **PRESIDENTE**: Sale adelante.

Última proposición no de ley, sobre las infraestructuras de movilidad del Camp de Tarragona. Es del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana y se vota en los términos de una transaccional.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 19; en contra, 14; abstenciones, 3.**

El señor **PRESIDENTE**: Sale adelante.

Sin más asuntos que tratar, se levanta la sesión.

Muchas gracias.

**Era la una y quince minutos de la tarde.**

cve: DSCD-12-CO-466