



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2018

XII LEGISLATURA

Núm. 537

Pág. 1

FOMENTO

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

Sesión núm. 30

celebrada el miércoles 30 de mayo de 2018

Página

ORDEN DEL DÍA:

Proposiciones no de ley:

- Sobre los efectos ambientales, económicos y sociales del temporal Emma en el puerto de Gran Tarajal, en Fuerteventura. Presentada por el Grupo Parlamentario Confederado de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. (Número de expediente 161/003124) 2
- Relativa al impulso de los puertos inteligentes. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/002954) 6
- Sobre el corredor Cantábrico-Mediterráneo. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/002889) 10
- Relativa a la creación de áreas de descanso seguras para los transportistas. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/002928) 14
- Sobre la no discriminación por territorio en las tarifas de Correos. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/003097) 19
- Sobre el rechazo a una línea de tren de alta velocidad entre Miranda y Logroño que atravesase Rioja Alavesa. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/002757) 23

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

30 de mayo de 2018

Pág. 2

— De medidas de clasificación y protección de pasos a nivel. Presentada por el Grupo Parlamentario Ciudadanos. (Número de expediente 161/003230)	29
— Sobre el avance en las mejoras de la línea ferroviaria entre Santander y Liérganes. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/001993)	33
Votaciones	37

Se abre la sesión a las cuatro de la tarde.

El señor **PRESIDENTE**: Se abre la sesión.

Señorías, vamos a comenzar la sesión de la Comisión de Fomento. Antes de empezar vamos a repasar el orden de las proposiciones no de ley. **(El señor Ramos Esteban: Hemos cambiado ya varias veces)**. Sí, hemos tenido que cambiar de nuevo porque ha habido que atender muchas peticiones y el interés de esta Presidencia es atenderlas, en la medida de lo posible, causando la menor distorsión.

La primera proposición no de ley que vamos a debatir, si pueden estar atentos, será la proposición no de ley sobre los efectos ambientales, económicos y sociales del temporal Emma en el puerto de Gran Tarajal en Fuerteventura; en segundo lugar, la proposición no de ley relativa al impulso de los puertos inteligentes; en tercer lugar, la proposición no de ley sobre el corredor cantábrico-mediterráneo; en cuarto lugar, la proposición no de ley relativa a la creación de áreas de descansos seguras para los transportistas; en quinto lugar, la proposición no de ley sobre la no discriminación por territorio en las tarifas de Correos; en sexto lugar, la proposición no de ley sobre el rechazo a la línea del tren de alta velocidad entre Miranda y Logroño que atraviesa La Rioja alavesa; en séptimo lugar, la proposición no de ley de medidas de clasificación y protección de pasos a nivel, y en último lugar, debatiremos la proposición no de ley sobre el avance en las mejoras de la línea ferroviaria entre Santander y Liérganes. En cuanto a la primera de las proposiciones que figuraba en el orden del día inicialmente no se sustanciará y decae porque la diputada proponente, doña Alexandra, lo ha pedido así. Por tanto, debatiremos solo ocho proposiciones no de ley.

PROPOSICIONES NO DE LEY:

- **SOBRE LOS EFECTOS AMBIENTALES, ECONÓMICOS Y SOCIALES DEL TEMPORAL EMMA EN EL PUERTO DE GRAN TARAJAL, EN FUERTEVENTURA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA. (Número de expediente 161/003124).**

El señor **PRESIDENTE**: A continuación comenzamos con la primera proposición no de ley sobre los efectos ambientales, económicos y sociales del temporal Emma en el puerto de Gran Tarajal en Fuerteventura, que va a defender la diputada doña Carmen Valido. Tiene la palabra, señoría.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Buenas tardes, presidente. Quiero darle las gracias por atender a la solicitud de cambio del orden del día, porque me facilita bastante la tarde.

El pasado miércoles 28 de febrero el temporal Emma llevó a las instituciones públicas de todo el Estado a activar diferentes niveles de alerta en varias comunidades autónomas, y también en Canarias, siendo esta una de las comunidades más afectadas. Precisamente, en las islas Canarias, uno de los primeros territorios en sufrir sus efectos, fue decretada la situación de alerta máxima por lluvia, vientos y fenómenos costeros con varios días de antelación. Sin embargo, este nivel de previsión no ha servido para evitar que se produjeran cuantiosos daños a consecuencia del mal tiempo, ni tampoco sirvió para evitar el desastre en el puerto de Gran Tarajal, ubicado en el municipio de Tuineje, en la isla de Fuerteventura. El hundimiento de tres barcasas y la inmersión parcial de una cuarta embarcación han provocado un importante vertido de fuel en la zona.

La gestión del Gobierno de Canarias durante la previsión fue nefasta y su único acierto después del desastre fue la contratación del equipo del doctor Cisneros, que ha logrado revertir los daños medioambientales con técnicas innovadoras. De este modo, la sucesión de errores en los trabajos de previsión en la gestión de la infraestructura portuaria en pleno temporal, y el posterior desarrollo de las primeras medidas aplicadas para la rehabilitación del puerto de Gran Tarajal, han desvelado la existencia

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

30 de mayo de 2018

Pág. 3

de fallas que afectan directamente al planeamiento institucional en casos de emergencia en este tipo de espacios, además de desvelar la necesidad de implementar los procedimientos adecuados para proteger el medio natural marino y depurar responsabilidades políticas sobre lo ocurrido. De hecho, el éxito de las últimas fases desarrolladas, lejos de justificar la intervención del Gobierno de Canarias, ha conseguido demostrar la necesidad de revisar cuanto antes los protocolos existentes para actuar ante episodios de estas características, ya que a la luz de los resultados los que están actualmente en vigor han quedado completamente obsoletos tras este desastre, así como habilitar su actualización y adecuación al actual desarrollo tecnológico que ha experimentado el sector con la aplicación de nuevas tecnologías o tecnologías alternativas.

En esta proposición no de ley solicitamos varios puntos, aunque hemos hecho una transaccional con el Partido Socialista, y por tanto decae el punto cuarto. Fundamentalmente, nuestra proposición no de ley insta al Gobierno a: 1) Impulsar a realizar una batería de acciones destinadas a paliar los efectos y daños ocasionados por el temporal Emma en el puerto de Gran Tarajal, con el objetivo de restaurar cuanto antes los daños en su medio natural marino y las infraestructuras portuarias afectadas; 2) Aprobar un real decreto-ley específico con motivo de lo acaecido en el puerto de Gran Tarajal, en el que se establezcan las ayudas y actuaciones pertinentes para contrarrestar los graves efectos del temporal y adoptar, de forma prioritaria, medidas urgentes como indemnizaciones y ayudas económicas destinadas a recuperar la actividad pesquera y regenerar el medio natural afectado por el temporal, además de destinar recursos para las administraciones que les permitan enfrentar los daños ocasionados, además de implementar las medidas necesarias para prevenir nuevos episodios de gravedad similar en la zona; 3) Coordinar junto al Gobierno de Canarias, a través de la Consejería de Política Territorial, Sostenibilidad y Seguridad, la ejecución de estas ayudas de emergencia en la zona litoral del municipio de Tuineje, así como revisar y actualizar los protocolos de actuación en vigor, a la vista de los métodos innovadores aplicados en la repercusión del puerto de Gran Tarajal y el medio marino de la zona en casos de catástrofe ambientales para que se puedan extender a todas las comunidades autónomas con infraestructura portuaria de semejante característica.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

A continuación es el turno del grupo parlamentario enmendante. En primer lugar, por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra don Sebastián Franquis.

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

Mi grupo va a apoyar lógicamente la proposición no de ley presentada por el Grupo de Unidos Podemos. Hemos planteando una serie de enmiendas de adición, y en algún caso de mejora técnica, porque la proposición no de ley se centra exclusivamente en el puerto de Gran Tarajal. Sin embargo, el temporal afectó a todo el litoral del municipio de Tuineje, a zonas como de Tarajalejo o Las Playitas, donde tanto el paseo marítimo como otros servicios de las playas y de la costa se han visto afectados, zonas que también están incluidas dentro del informe que se hizo con ocasión de evaluar los daños del temporal tanto por el Gobierno de Canarias como por el propio ayuntamiento y la Delegación del Gobierno de Canarias. Por tanto, sería bueno ampliar el marco de la intención de esta moción y que no solo se centre en el puerto de Gran Tarajal, sino también en el litoral del municipio de Tuineje.

Yo comparto la exposición de motivos cuando habla de que ha habido errores a la hora de tomar decisiones por parte de Puertos Canarios, porque hay que recordar que este es un puerto de competencia exclusivamente de la Comunidad Autónoma de Canarias. Por tanto, todos los asuntos que hay que plantear, incluso cuando hemos hablado de comisión de investigación, se deberían de plantear en el ámbito autonómico, y por tanto en el Parlamento de Canarias. Sin embargo, ya existe una investigación en marcha por parte de la propia Guardia Civil que intenta buscar la respuesta a si finalmente las decisiones adoptadas en esos momentos fueron o no adecuadas y oportunas. Hay muchas dudas de que las decisiones adoptadas por parte de los responsables de Puertos Canarios fueran las más adecuadas en un puerto que tiene dificultades operativas en la época del año que vivimos, porque en invierno se producen temporales del sur que suelen afectar gravemente a la operatividad del puerto. Por tanto, no se entiende cómo se autorizó a que estas embarcaciones estuvieran situadas precisamente en el puerto de Gran Tarajal. Por eso creo que sería bueno que supiéramos todos quiénes fueron los tomaron las decisiones, el alcance que tuvieron y las consecuencias que han producido el temporal, especialmente en el puerto de Gran Tarajal.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

30 de mayo de 2018

Pág. 4

El ayuntamiento está empeñado hace mucho tiempo en recuperar este puerto desde el punto de vista de sostenibilidad comercial. Quiero recordar que hace más de medio siglo este puerto era prácticamente el central, donde se centraba la actividad económica de la isla de Fuerteventura, fundamentalmente en el sector primario. A partir de la transformación económica de la isla, producto del turismo, prácticamente todo el desarrollo económico de la isla ha estado centrado en el norte y en el sur, fundamentalmente en municipios turísticos como Pájara o La Oliva. Este puerto que era fundamental hace cincuenta años atrás, ahora se ha quedado con escasa actividad económica. Por eso, tanto el Ayuntamiento de Tuineje como el Gobierno de Canarias, el Cabildo insular de Fuerteventura, están comprometidos en un plan para situar a este puerto en las mejores condiciones de competitividad de cara al futuro, para recuperar lógicamente que sea un puerto también de pasajeros, para que tenga una actividad comercial y de transporte que en este momento no tiene y para ayudar a ese municipio de la isla de Fuerteventura a recuperar en términos económicos lo que era hace cincuenta años atrás.

Por tanto, nos parece acertada la intención, pero, insistimos —eso es lo que le planteamos a la proponente de la proposición no de ley—, en que se amplíe el ámbito de aplicación de esta iniciativa y que no solo se centre en el puerto de Gran Tarajal, sino también que se incorpore la costa del municipio de Tuineje que fue desgraciadamente también afectada por el temporal.

Muchas gracias.

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

A continuación, por el Grupo Parlamentario Popular, para defender su enmienda, tiene la palabra doña Ana Zurita.

La señora **ZURITA EXPÓSITO**: Muy buenas tardes a todos. Gracias, presidente.

Ante esta propuesta de Podemos lo primero que tenemos que decir es que nos solidarizamos con esta desgracia ocasionada por el temporal Emma, que además causó daños en otros puntos de las islas, tanto en el interior como en nuestros puertos y nuestras costas. En este caso hay que decir que no solo es una actitud solidaria como ciudadana canaria y como diputada canaria, sino que además hay que poner en valor el trabajo realizado y la ayuda prestada desde el inicio de este problema por la Administración marítima y la Sasemar, a través del Centro de Coordinación de Salvamento de Las Palmas de Gran Canaria. También hay que decir que la actitud del Sasemar y de la Dirección General de la Marina Mercante fue de colaboración; colaboración como la que le proponemos en nuestra enmienda, que plantea seguir trabajando juntos en la esencial tarea que hacen estas entidades en el ámbito de la seguridad marítima y la lucha contra la contaminación, tal y como ocurrió en el puerto del Gran Tarajal. Por otra parte, hay que decir que este es un puerto autonómico y por tanto no tiene competencia el Estado; es decir, Gran Tarajal pertenece a Puertos Canarios que es un ente público adscrito a la Consejería de Obras Públicas del Gobierno de Canarias, con lo cual el Ministerio de Fomento poca competencia tiene en las determinaciones que se piden en esta proposición no de ley.

Esa colaboración se produjo desde el minuto uno, según el informe —que entrecomillo— del Ministerio de Fomento, que me gustaría que apareciera en el *Diario de Sesiones*. Ese informe dice que el día 25 de febrero el vigilante de seguridad del puerto de Gran Tarajal informó al Centro de Coordinación de Salvamento de Las Palmas que había unas pontonas a las que se les había roto los cabos y estaban en dificultades. En ese momento Sasemar movilizó una salvamar y posteriormente el buque *Miguel de Cervantes*. El día 26 de febrero, habiéndose constatado ya la dificultad de las gabarras para mantenerse bien amarradas, Consignatario solicitó permiso de fondeo de las mismas fuera del puerto. Permiso que la Capitanía Marítima denegó porque, aunque el puerto no se encuentre abrigado en los vientos esperados, se considera que fuera del mismo empeoraría las condiciones de seguridad, además de poder provocar la afectación del tráfico marítimo y suponer un peligro para el medio marino.

El informe del capitán marítimo recoge también que la solicitud causó un extraordinario estupor, por cuanto que las buenas prácticas en el mundo marítimo ante la llegada del mal tiempo nunca consistirán en abandonar a los buques a su suerte fuera del puerto y siempre se han de basar en la adopción de medidas razonables como el reforzado de amarras, el cambio a otro atraque o puerto que ofrezca abrigo seguro o, en su caso, la salida al mar con los buques debidamente tripulados. Las unidades amarradas en Gran Tarajal habían sido abandonadas por sus tripulaciones, por cuyo motivo no se pudieron adoptar esas medidas imprescindibles para su seguridad. El fondeo en las inmediaciones del puerto de Gran Tarajal con los buques y artefactos flotantes sin propulsión y sin tripulación a bordo, indefensos antes los embates del temporal, habían tenido como consecuencia su dispersión a la deriva con gran peligro para

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

30 de mayo de 2018

Pág. 5

la navegación marítima y su embarrancamiento o varada en la costa de Fuerteventura, precisamente en una de las áreas de mayor importancia turística de la isla. Y aquí acaba el informe del capitán marítimo.

A mí me llama mucho la atención esta preocupación repentina por el Grupo de Unidos Podemos por Fuerteventura y por el puerto de Gran Tarajal. Presentan una PNL en el Parlamento de Canarias donde dicen que meses antes de que Emma asolara el archipiélago ya se había incidido en el peligro que representaban estas embarcaciones, ahora siniestradas en el puerto de Gran Tarajal. ¿Pero quién lo había advertido? Hay que decir que quien había advertido de este peligro era el Grupo Popular en el Ayuntamiento de Tuineje con una moción que fue rechazada por los grupos que allí gobiernan, que son Coalición Canaria y el Partido Socialista. Aunque Podemos sí que está en el Cabildo de Fuerteventura, no se conoce en meses atrás ninguna iniciativa —ninguna— que hiciera referencia a la seguridad de estas embarcaciones en el puerto de Gran Tarajal. Es decir, ha sido el Grupo Popular el único que se ha preocupado en Fuerteventura por la seguridad de estas embarcaciones y por la seguridad del puerto.

En nuestra enmienda le ofrecemos colaboración continua, frente a lo que piden en la moción, que no puede ser porque ya le hemos dicho que el Ministerio de Fomento no tiene competencias en el puerto de Gran Tarajal. Yo también le hubiese pedido al Grupo de Unidos Podemos, señora Valido, colaboración para aprobar la convalidación del Decreto de disposición de seguridad de hidrocarburos en el medio marino, que al fin y al cabo es de lo que se trata. En este decreto debemos recordar que el único objetivo es prevenir y reducir accidentes que se puedan producir en los medios marinos y limitar las consecuencias. No se entiende que ahora se pida un decreto específico para solventar estos males, cuando hace seis meses el Grupo de Unidos Podemos votó en contra de un decreto específico que tenía muchas más medidas de prevención y protección, simplemente votaron en contra porque era una propuesta del Partido Popular. Nosotros hemos presentado una enmienda, que esperemos la acepten.

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

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

Para tomar posición, por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra doña Melisa Rodríguez.

La señora **RODRÍGUEZ HERNÁNDEZ** (doña Melisa): Gracias, presidente, por recibirme en esta Comisión.

En primer lugar, quiero decir que estamos aquí porque es nuestro trabajo pero que esta Comisión y esta legislatura para nosotros están totalmente agotadas. La única salida es la convocatoria de unas elecciones y que, como bien dijo el presidente del Gobierno esta mañana, sea la ciudadanía quien diga al Gobierno que quiere. Una vez que he dejado claro que cumplimos con nuestro trabajo, entraré de lleno en la proposición no de ley.

En las islas Canarias en los primeros meses de este año lamentablemente hemos sufrido distintas borrascas y diferentes fenómenos medioambientales adversos que han puesto en cuestión no solo la seguridad de nuestras costas, sino también incluso de parte de nuestra fauna y de nuestra ciudadanía. Las borrascas, como ha pasado con Emma y recoge la proposición, son unos fenómenos a los que cada vez estamos más acostumbrados. Además sabemos de lo que hablamos porque al estar en medio del Atlántico no tenemos ningún tipo de protección territorial que pueda hacer que este tipo de inclemencias meteorológicas puedan llegar de una manera más suave a las islas. Por eso deben saber que en las islas padecemos muchas de estas inclemencias y somos conscientes de lo que está pasando.

El fuerte oleaje hizo que una gabarra con 10 toneladas de combustible en su depósito se hundiese en el puerto de Gran Tarajal. Podríamos decir —como la señora Zurita también ha dicho, al igual que yo lo he dicho en otras intervenciones— que el cien por cien del agua que se toma en Fuerteventura y Lanzarote viene de agua desalada, con lo cual cualquier tipo de vertido siempre va a poner en riesgo la salubridad de nuestra agua y también la salud de nuestros ciudadanos. Por tanto, desde nuestro grupo parlamentario nos parecen buenas ideas todas aquellas medidas que se quieran tomar para proteger, coordinar y prevenir, pero, sobre todo, para actuar y paliar los daños que tanto esta borrasca como cualquier otro fenómeno medioambiental puedan causar, no solo en nuestras costas y nuestro litoral sino también en todo el interior de nuestras islas.

Por otra parte, quedan muchísimas preguntas sin resolver: ¿por qué estaban las gabarras en el puerto?, ¿quién lo autorizó?, ¿está el puerto autorizado para ello?, ¿qué coordinación existe y qué jerarquía de mando se ha establecido?, ¿no tiene capacidad Capitanía para ordenar la salida de las gabarras del puerto protegido? Señorías, ¿por qué planteo estas preguntas? Porque estamos al final ante el mismo problema de siempre: una lucha entre competencias que hacen que la incompetencia acabe

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

30 de mayo de 2018

Pág. 6

haciendo que los daños sean mayores de lo que podrían haber sido. Si tuviésemos un marco competencial en este país que dejase claro hasta dónde llegan las competencias de uno y dónde empiezan las de otros, podríamos ahorrarnos muchísimos sustos, incluso desastres, de índole natural.

Sin embargo, el cuarto punto de la proposición no de ley que ha presentado la compañera de Unidos Podemos, donde se instaba al Gobierno a convocar junto al Gobierno de Canarias una comisión de investigación, no lo vemos, porque teniendo ese grupo también diputados en el Parlamento de Canarias, y habiendo ya iniciado la comisión de investigación en el Parlamento de Canarias, no tiene ningún sentido que sea en este caso el Congreso de los Diputados quien inste a la institución autonómica. Por eso rechazamos este punto, aunque en el resto de la iniciativa sí que estamos de acuerdo. Por tanto, estamos de acuerdo con el texto que nos acaba de facilitar la compañera del Grupo de Unidos Podemos.

Solo quisiera hacer una reflexión sobre el Real Decreto de Hidrocarburos en Medios Marinos, al que ha hecho referencia la señora Zurita. Nosotros solicitábamos que se tramitase como proyecto de ley de urgencia. ¿Por qué? Porque queríamos incluir mayores medidas restrictivas en cuanto a criterios medioambientales. Sin embargo, he de decir que tanto el Partido Popular como el Partido Socialista decidieron que no. ¿Por qué? Porque ni les preocupaba en este caso que se fuese mucho más allá en la trasposición de esa directiva, ni tampoco les preocupaba realmente la protección que se tiene que tener en un medio marino. El medio marino —repito— no tiene fronteras físicas, con lo cual que haya un desastre en las costas de Marruecos afecta directamente a las islas Canarias y a la vida de todos los canarios. Lo único que les pediría es un poquito de coherencia, porque si cuando desarrollan la iniciativa no quieren ahondar en esos criterios de protección medioambiental, no tiene lugar que saquen aquí este tema para usarlo como arma arrojadiza, ya que hace seis meses podíamos haberlo aprobado y ya tendríamos una nueva normativa con muchísimas más restricciones medioambientales sobre la mesa.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Rodríguez.
Doña Carmen, ¿tiene la transacción con el Grupo Socialista?

La señora **VALIDO PÉREZ**: Sí, también la va apoyar Ciudadanos. Los tres primeros puntos quedarían como el texto de las enmiendas del Partido Socialista y en el cuarto añadiríamos nosotros la creación de los protocolos y la actualización de los mismos.

El señor **PRESIDENTE**: Nos hace llegar el texto a la Mesa, cuando pueda.

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

— RELATIVA AL IMPULSO DE LOS PUERTOS INTELIGENTES. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/002954).

El señor **PRESIDENTE**: A continuación pasamos a debatir la proposición no de ley relativa al impulso de los puertos inteligentes, presentada por el Grupo Parlamentario Popular. Para su defensa, tiene la palabra el señor García Egea.

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

Estamos en el ecuador de la legislatura, todos con mucho ánimo y mucha fuerza para seguir haciendo que España crezca, que el empleo se cree, como lo está haciendo y que España siga prosperando por encima de la media de países europeos. Por tanto, no estamos —como algunos dicen— ante una legislatura agotada, sino que estamos ante algunos diputados agotados, quizás fruto de esa intensa negociación de presupuestos que han dado como resultado unos presupuestos muy buenos para España, para los ciudadanos, y que seguro tendremos ocasión de repetir el próximo año en la presente legislatura porque todavía queda mucho trabajo por hacer.

El futuro de España desde mi punto de vista será digital, o no lo será. Por tanto, es necesario que nos ocupemos de estos temas, es necesario que nos preocupemos en seguir digitalizando nuestra economía productiva y en que la industria 4.0 no se vea como algo del futuro, sino que se vea como algo del presente, porque son muchos los procesos productivos que ya incorporan tecnología para hacer más fácil la vida de los trabajadores, hacer más productivo su desempeño y conseguir que España siga siendo el referente tecnológico, como así ha sido en muchos ámbitos. Por tanto, es necesario actuar en todos los

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

30 de mayo de 2018

Pág. 7

ámbitos. Esta proposición no de ley va en línea del plan que presentó en esta Cámara el ministro de Fomento para el impulso y la innovación en las infraestructuras.

Por tanto, del desarrollo de los puertos inteligentes —por eso hemos presentado esta iniciativa aquí— depende el futuro de muchos jóvenes, ya que no tendrían que salir fuera de España a buscar trabajos especializados porque podrán encontrarlo en el entorno de los puertos que ya están empezando a digitalizarse. Queremos impulsar su digitalización a través de esta proposición no de ley porque impulsar la digitalización de los puertos significa impulsar también a las pequeñas y medianas empresas altamente innovadoras, en tanto en cuanto son estas empresas las que son capaces de innovar y expertas en tecnologías habilitadoras como son la realidad aumentada, el *big data*, la inteligencia artificial, la tecnología *blockchain*, etcétera. Son ellas las que van a conseguir digitalizar los procesos productivos en nuestros puertos, y por tanto, impulsar los puertos inteligentes es impulsar también a nuestras pequeñas y medianas empresas.

También es importante no solo impulsarlas, no solo desarrollar proyectos que les permitan trabajar en proyectos de colaboración público privada, sino también —ahí va una de estas iniciativas importantes a las que merece la pena dedicar tiempo— conectar el ecosistema de las pequeñas y medianas empresas y el ecosistema portuario de forma no solo horizontal sino también vertical. Es decir, que no solo se trate de una transformación del entorno portuario, de las autoridades portuarias hacia dentro, de sus procesos y de su toma de decisiones, sino que también se integre a toda la cadena de valor, es decir, a clientes, proveedores, etcétera. Por eso hemos creído conveniente hacer una autoenmienda para dejar algunos aspectos claros.

También queremos promover y potenciar el astillero 4.0, que tantos éxitos está suponiendo ya en Navantia, en las factorías de Cartagena, de Cádiz o de Galicia. Este astillero 4.0 supone que los productos están ya saliendo hoy del teclado al mercado, como bien decía uno de los directores de una de las factorías que Navantia tiene en nuestro territorio nacional. Eso está posibilitando que nos posicionemos en mercados internacionales de una forma importante y que nuestros productos sean valorados no solo por su terminación final, sino también por el proceso innovador, por el proceso productivo que tiene lugar desde su concepción hasta su fabricación.

Asimismo, creemos importante analizar la posibilidad de explotar para mejorar otros tipos de procesos los datos recopilados por los puertos españoles. Estamos en un proceso en el cual todos nosotros generamos datos diariamente navegando por Internet, una huella digital cuyos datos nos pertenecen. Tenemos que saber administrar, procesar o entregar estos datos a aquellas entidades que puedan sacar mayor partido de ellos, si así lo decidimos. Por tanto, estos datos que diariamente se generan en miles y miles de sensores, de procesos y de actividades en los puertos españoles es posible recopilarlos con las tecnologías actuales y analizarlos para extraer patrones de comportamientos, extraer conclusiones que nos permitan mejorar otros procesos. Por tanto, todo esto nos lleva a impulsar que a través de los puertos españoles se creen mecanismos de colaboración para compartir información, crear repositorios de aplicaciones y documentos que nos lleven a una mayor eficiencia del sistema portuario. Con ello estamos consiguiendo que los puertos españoles no solo sean receptores y emisores de mercancías, sino que al final se desarrollen auténticos puertos de innovación.

Por todo ello, les pido que apoyen esta iniciativa. Como siempre decimos desde el Grupo Parlamentario Popular, que nuestro trabajo no solo termine una vez debatidas estas iniciativas sino que también ayudemos al ministerio a llevar a cabo todas estas medidas. Algunas están contempladas ya en el Plan de innovaciones de las infraestructuras y en otras podremos seguramente echar una mano al Ministerio de Fomento, en esa extraordinaria labor que está llevando a cabo el ministro Iñigo de la Serna por modernizar y por conectarnos al futuro.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor García Egea.

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

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Muchísimas gracias, señor presidente.

Empezaré recordando al portavoz del Grupo Popular (a quien ya le anticipo que apoyaremos esta iniciativa aunque hayamos presentado una enmienda, que espero que acepte porque viene a mejorar el contenido) que el crecimiento de nuestros puertos no llega de la mano del ministro don Iñigo de la Serna, que se está preocupando como es su responsabilidad y competencia, sino que lleva realizándose hace

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

30 de mayo de 2018

Pág. 8

muchos años, sobre todo desde la auténtica modernización de nuestro sistema portuario español que se realizó con Josep Borrell, cuando fue ministro, y posteriormente, con don Fernando Palao, secretario de Estado. Ahí empieza la modernización de España, que tenía puertos del siglo XIX y que han pasado a ser puertos del siglo XXI. Esa auténtica modernización ha supuesto una serie de modificaciones, de reformas de leyes, entre ellas la pactada entre el Partido Socialista, que gobernaba entonces, y el Partido Popular, y que ha significado un gran impulso, como dejó claro el presidente de Puertos del Estado en su comparecencia para la presentación de los presupuestos. Esta iniciativa tiene un contenido más europeo, que obviamente, el Gobierno de España, el Grupo Parlamentario Socialista en el Congreso apoya, que es la puesta en marcha de la Estrategia 2020 por parte de la Comisión Europea, que pretende un crecimiento de los puertos llamados inteligentes en cuanto a innovación, desarrollo, tecnología, etcétera. La apoyamos, pero también tenemos que ser autocríticos, porque es muy bonito decir puertos inteligentes, pero antes tenemos que solucionar las carencias que tienen todavía, sobre todo de acceso ferroviario. Siempre hablo del Puerto de Algeciras —vengo de una reunión donde he estado hablando de él, y lo volveré a decir aquí—, pero es que es el primer puerto de España que no tiene transporte ferroviario y está aislado, lo que se contradice con esos puertos inteligentes. Por tanto, además de apoyar los puertos inteligentes, tenemos que seguir apostando por las inversiones reales en innovación, en desarrollo ferroviario, en cadena logística global, en eficiencia energética, en optimización de la explotación y gestión portuaria, que es lo que viene reflejado de alguna manera en nuestra enmienda a esta iniciativa, que nos parece correcta y que apoyamos, como no puede ser de otra manera.

Para finalizar, quiero decir que otro aspecto, una vez superada ya la crisis de la estiba portuaria, debe ser la mejora del rendimiento y de la productividad de las operaciones portuarias, que conllevaría minimizar el tiempo de estancia en los puertos de los buques, de las mercancías y de los pasajeros. Esas nuevas tecnologías de la innovación que se ponen en marcha con esta estrategia, deben ir acompañadas de la productividad necesaria para generar empleo en los puertos, que hoy ya empiezan a tener una importancia de primera magnitud. Esta iniciativa nos parece correcta, la apoyamos y espero que también puedan aceptar parte de nuestra enmienda. Si no fuera así, lo hablamos para intentar llegar a un acuerdo.

En todo caso, tiene nuestro apoyo. **(Aplausos)**.

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

Para fijar su posición, por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra don Isidro Martínez Oblanca.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Muchas gracias, señor presidente. Buenas tardes a todos.

Permítanme que comience discrepando, con todo respeto, del portavoz del Grupo Socialista, el señor De la Encina, que atribuía determinados méritos en el impulso portuario a unos respetables compañeros suyos, ministros y responsables portuarios. Yo afirmo que el gran impulso en la política portuaria en España se da con el Plan de Infraestructuras de Transporte del año 2000 y tiene como protagonista principal, o como uno de los protagonistas principales, al que hoy es todavía presidente de Puertos del Estado, el señor Llorca. Yo creo que es justamente en ese momento cuando el impulso a los puertos españoles cobra un especial valor.

Dicho esto —creo que es de justicia, por lo menos por mi parte, reconocer los méritos portuarios a quien corresponde desde mi punto de vista—, esta iniciativa que estamos tratando afecta, efectivamente, a uno de los grandes referentes económicos de nuestro país, que no es otro que la política portuaria, sobre la que gira una parte muy sustancial de nuestra economía, porque en lo que va de siglo se ha hecho un gran esfuerzo para su modernización, que cobra muchísimo valor con los procesos de digitalización que paulatinamente se van incorporando a todos los sectores económicos. Por tanto, nuestros puertos no pueden ser excepción, sino que deben de ser santo y seña, porque España es una de las grandes potencias del transporte marítimo de la Unión Europea y, por tanto, aspiramos a mejorar.

La iniciativa de digitalización portuaria toma como referencia a varios de los puertos españoles, donde ya se vienen llevando a cabo algunos proyectos y acciones en los que se han implicado tanto las administraciones públicas como los agentes relacionados con la economía, el comercio, la navegación y el transporte, entre otros sectores. Me parece oportuna esta proposición no de ley, y me parece correcto que se tome como referencia el modelo de crecimiento azul y su implantación en otros puertos españoles. Se lo dice el representante de una comunidad, Asturias, que tiene dos grandes puertos, El Musel y Avilés, que también tienen que incorporarse a esta estrategia de la Comisión Europea para aprovechar la economía marítima, sobre la que giran más de cinco millones de puestos de trabajo en toda Europa y que,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

30 de mayo de 2018

Pág. 9

como todos los puertos, tienen un enorme potencial para generar nuevos puestos de trabajo en España, que es la gran prioridad política, social y económica de nuestro país.

Mi voto será favorable a esta iniciativa, que se refuerza además con la propia autoenmienda del Grupo Popular, y que supongo que también tendrá en consideración la enmienda del Grupo Socialista, porque me parece que es muy oportuna y muy correcta. Urge que las acciones para llevar a cabo esta política de crecimiento azul sean aplicadas cuanto antes porque en realidad estamos hablando de una iniciativa que comenzó en Europa a finales del año 2012, por lo que urge que nos incorporemos cuanto antes. Confío en que esta iniciativa inste al Gobierno a que vaya en esa línea.

Muchas gracias.

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

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

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

Respeto mucho al diputado del Grupo Popular que ha presentado la iniciativa, porque me parece que es de los pocos que dentro de su grupo tiene una visión de futuro sobre cómo apostar por una economía digital y cómo conseguir esa transformación. Pero él decía que estábamos poco más o menos a mitad de legislatura, y no en una legislatura agotada que se ha venido abajo por el tema de la corrupción y también por la falta de impulso político, como demuestra esta iniciativa en la que este diputado, que es un buen diputado, le pide a su propio Gobierno que haga cosas que tendría que haber hecho *de facto*, simplemente por seguir los mandatos de la Unión Europea.

La Comisión de la Unión Europea ha marcado una estrategia con respecto al tema de la economía azul. Él mismo hace mención a la Declaración de La Valeta del 29 de marzo de 2017, también a que ya hubo una reunión con Puertos del Estado y una serie de agentes el 27 de julio de 2016, donde presentaron propuestas, iniciativas para poder hacer que todo esto fuera adelante. Además, estamos en un contexto muy importante para adaptar el sistema portuario, tanto por los acontecimientos políticos, por el tema del *brexit* o el de la política que a nivel comercial está siguiendo Estados Unidos, como económicos, la descarbonización, y también la digitalización de nuestros puertos, para provocar ahorro, eficiencia y una nueva orientación del negocio portuario. Competitividad, descarbonización y digitalización son tres de los elementos claves que vienen dentro de este cambio de modelo, que más que basarse en términos de volumen dentro de nuestros puertos, se basa más en términos de valor añadido.

Por eso, vamos a votar a favor de esta proposición, pero, aunque vayamos a hacerlo, esta iniciativa (que dice impulsar la digitalización, estudiar la viabilidad del modelo de crecimiento azul, en vez de hacer un estudio de impacto de esa energía y después, viendo los resultados, hacer el diseño de una estrategia portuaria nacional, que dice ahora empezar a reunir a los agentes de la economía azul, que ya he dicho que se reunieron en 2016 y que ya hicieron una serie de aportaciones) demuestra que este es un Gobierno que no solamente se ha venido abajo ya por la corrupción, sino que también carece de iniciativa política, porque hasta su grupo y el diputado más innovador que tienen, tiene que decirle a su Gobierno que empiece a hacer las cosas que *de facto* tenían que haber hecho hace unos años.

Muchas gracias.

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

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

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

El crecimiento azul pretende un crecimiento inteligente, sostenible e innovador. *A priori* nadie se puede oponer a eso, pero la realidad difiere de lo teórico. No podemos confundir y utilizar conceptos eclécticos, como desarrollo sostenible, crecimiento verde o crecimiento azul para enmascarar con la retórica del lenguaje prácticas que esquilman y explotan los recursos naturales y los derechos laborales. Con esta iniciativa no se cambia nada, excepto tener un capitalismo más azul, es decir, *marketing* y lavado de cara, acuicultura industrial e intensiva, turismo multitudinario de cruceros de hola y adiós, reformas salvajes con las condiciones laborales de la estiba, explotación minera de los fondos marinos, petróleo, gas o incluso *fracking*. Todo cabe en el marketing azul bajo la bandera de la promesa de la creación de empleo. Por supuesto que es necesaria la implantación de nuevas tecnologías y digitalización, pero lo realmente urgente es transformar el modelo productivo, económico y social, empezando a luchar contra las grandes amenazas de los ecosistemas marinos: la contaminación, la pesca ilegal y la sobreexplotación, la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

30 de mayo de 2018

Pág. 10

precarización del empleo portuario y marino y la pérdida de la forma de vida de miles de municipios. Para ello hay que proteger y favorecer la pesca sostenible tradicional y la acuicultura tradicional, velar por la generación y mantenimiento del empleo local digno y de calidad, aumentar el diálogo social y la participación ciudadana en la toma de decisiones clave que afectarán al futuro de las ciudades, puertos y mares. Digitalización sí, inversión sí, empleo sí, sostenibilidad sí, pero no a cualquier precio.

Por ello, este Grupo Confederal no puede apoyar la proposición no de ley que oculta tanto y enseña tan poco.

Gracias.

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

Don Teodoro, ¿tiene algo que decir en relación con las enmiendas?

El señor **GARCÍA EGEA**: Vamos a presentar a una transaccional, aglutinando parte de nuestra autoenmienda y la enmienda del Partido Socialista.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

— SOBRE EL CORREDOR CANTÁBRICO-MEDITERRÁNEO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/002889).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de la siguiente proposición no de ley, sobre el Corredor Cantábrico-Mediterráneo, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. Para su defensa, tiene la palabra el diputado don César Ramos.

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

Yo creo que la mayoría de intervenciones que tienen los diputados de los distintos grupos en esta Comisión son las esperables. Unos hablan de mitad de legislatura, otros de si es el final de la legislatura, y a mí me parece que si no hablamos de las PNL, que además son una declaración de intenciones de esta Comisión, la verdad es que estaremos haciendo un flaco favor a los ciudadanos, que es a los que defendemos.

Lo que queremos hacer con la iniciativa que hoy presentamos es una declaración de intenciones sobre cómo entendemos las infraestructuras de transporte en este país. Aunque hablemos simplemente de una de las redes de transporte que forman parte de los corredores europeos, lo que vamos a demostrar con nuestra iniciativa es qué defendemos los socialistas cuando hablamos de infraestructuras de transporte, porque en esta Comisión, en este Parlamento, estamos muy acostumbrados a oír hablar de un solo corredor; nos da la sensación de que en España solo hay un corredor de transportes, que es el que está definido y que es el mediterráneo. Al Gobierno le escuchamos hablar del corredor mediterráneo, a los grupos que están representados en esta Comisión les escuchamos hablar del corredor mediterráneo, y a nosotros nos parece muy importante —sí, es muy importante y nosotros lo apoyamos—, pero creemos que para que este país se desarrolle y para que los ciudadanos se sientan iguales, es imprescindible que lo hagamos a través de las infraestructuras de transporte. Para nosotros las infraestructuras de transporte tienen que significar siempre garantizar la igualdad de oportunidades de todos los ciudadanos y la cohesión territorial.

Hoy traemos aquí una iniciativa que nos parece imprescindible, que es el corredor cantábrico-mediterráneo, y voy a decir por qué. Aparte de que discurre por las provincias de Valencia, Castellón, Teruel, Zaragoza, La Rioja, Navarra, Burgos, Álava, Gipuzkoa, Vizcaya y Cantabria, que ya da importancia al corredor por toda la gente a la que afecta, creemos que es imprescindible que esos ciudadanos se puedan sentir iguales y tengan las mismas oportunidades. Y como digo, el Gobierno en este país solo está planificando una parte de las infraestructuras.

¿Por qué es importante este corredor? Por varios motivos. Primero, porque transcurre por La Rioja, que es una comunidad autónoma que el Partido Popular ha abandonado en lo que se refiere a infraestructuras de transporte. Nadie se acuerda de La Rioja excepto el Partido Socialista con iniciativas como esta. Como digo, es una región olvidada por el Partido Popular. No sabemos qué va a pasar ni qué tren defienden el Gobierno y el resto de grupos para esa región, pero nosotros defendemos el mismo tren que van a tener el resto de españoles, porque los ciudadanos de La Rioja también son españoles y tienen que tener los mismos derechos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

30 de mayo de 2018

Pág. 11

Otro de los elementos que creemos importante es que une el corredor atlántico y mediterráneo, dos corredores importantes que transcurren por la península ibérica. Pero es que, además, une puertos del norte, del cantábrico y de la parte del mediterráneo, por lo que es un corredor que por donde discurra va a permitir que las empresas y nuestra economía puedan ser mucho más competitivas. Y hay un elemento que también le da importancia a este corredor, y es que pasa por Teruel. Siempre hemos escuchado la frase Teruel existe, pero da la sensación de que solo existe para el Partido Socialista, porque aquí nadie ha venido a hablar de Teruel, nadie ha venido a hablar de este corredor y nadie ha venido a hablar de lo que puede interesar a una gran parte de los ciudadanos.

Como digo, para los socialistas es imprescindible que este corredor se planifique, y por eso pedimos al Gobierno que lo haga, que ponga fechas, que se ponga de acuerdo con las comunidades autónomas, que lo proyecten, que las obras que a día de hoy están paradas o que van a un ritmo muy lento se aceleren y que busquen la forma de que se pueda financiar también con fondos europeos. Pero también decimos una cosa, si este corredor no se financia con fondos europeos, no es justificación para que el Gobierno no lo haga. Nosotros decimos al Gobierno del Partido Popular que busque financiación europea, pero si no es capaz de conseguirla tiene que garantizar que se hace con fondos españoles.

Como digo, los socialistas defendemos, y lo hacemos con esta iniciativa, ciudadanos de primera en todos los casos, los que vivan en el oeste español, los que vivan en el sur, los que vivan en el norte, los que vivan en cualquier comunidad autónoma, porque pensamos que con las políticas de infraestructuras que está llevando a cabo este Gobierno se está provocando un desequilibrio territorial y una sensación de que hay ciudadanos de primera y de segunda. Nosotros queremos cambiar la España radial que programó el Partido Popular por una España vertebrada en su conjunto, de norte a sur, de este a oeste, y que también pueda conectarse con el centro. Los socialistas defendemos ese modelo porque creemos que es imprescindible para España y para estas comunidades autónomas. A todos los grupos parlamentarios se les llena la boca hablando de España, pero normalmente solo hablan de una parte de España, y los socialistas hemos demostrado con esta iniciativa, y con otras, que hablamos de todos los españoles y de todas las comunidades autónomas de España.

Nada más y muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

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

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

No estamos disconformes con las palabras del representante del Partido Socialista, sino todo lo contrario. Entendemos que el tren de alta velocidad es un elemento vertebrador, una oportunidad y es también un elemento cohesionador de muchas sociedades y también del resto de sociedades diferentes de la vasca. Por supuesto que queremos para los demás lo que queremos para nosotros, pero también lo queremos hacer de la mejor forma posible. Por eso hemos planteado una enmienda a la proposición no de ley del Grupo Socialista, relativa a que una de las dos alternativas que se manejaban para el trazado del corredor mediterráneo-atlántico pasaba por terrenos de La Rioja Alavesa —esto además enlaza con otra proposición no de ley que también se va a tratar hoy—, cosa que resultaría perjudicial porque afectaría a terrenos de gran valor añadido. Esa es la situación y por eso hemos planteado que el recorrido de ese corredor debe estar ligado también a la cohesión, al acuerdo con las entidades territoriales que vayan a resultar afectadas. Decía que eran territorios de Álava en los que puede darse ese posible efecto invasivo y por eso planteamos la necesidad de acuerdo con las entidades territoriales que vayan a tomar parte en esa decisión.

Sin más, y entendiendo que nuestra propuesta es razonable y que va a poder ser admitida la enmienda, vamos a apoyar la iniciativa.

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

Es el turno ahora del Grupo Parlamentario Confederal. Tiene la palabra don Ricardo Sixto.

El señor **SIXTO IGLESIAS**: Gracias, señor presidente.

Mi grupo parlamentario ha presentado una enmienda a esta proposición porque lo que trata de hacer el Grupo Socialista con la PNL que nos plantea es resucitar o poner en valor la propuesta que el ministro de Fomento del Gobierno Zapatero hizo en noviembre del año 2009, en la cual se hablaba de un tren de alta velocidad, de ancho europeo, de electrificación a 25 000 voltios, de todo el recorrido entre Santander

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

30 de mayo de 2018

Pág. 12

y Valencia. Esto es algo que a fecha de hoy —después de la crisis que hemos vivido y de haber comprobado cómo funciona el modelo de la alta velocidad y cómo deja en la estacada a algunos pueblos por donde pasa, pero donde jamás para— no resulta el más operativo para todos los territorios. No nos vale eso de decir AVE para todos, como no nos vale aquello de decir agua para todos.

Mi grupo parlamentario plantea una enmienda en la cual, estando absolutamente de acuerdo con la necesidad de mejorar el trazado ferroviario entre Valencia-Sagunto, Teruel-Zaragoza y la cornisa cantábrica y conectar los dos futuros corredores, como es el corredor mediterráneo y el corredor atlántico —repito que estamos absolutamente de acuerdo en ello—, disentimos del modelo de la alta velocidad y apostamos por la mejora de aquello que ya tenemos. Básicamente lo que planteamos es que, dado el altísimo coste, los efectos de impactos medioambientales y paisajísticos que tendría esa nueva infraestructura, pasemos a adaptar lo que tenemos ahora mismo, electrifiquemos las líneas actuales, eliminemos puntos de afectación por limitaciones de velocidad, implantemos los sistemas de seguridad de circulación que permitirían incrementar de una forma exponencial la capacidad de circulación, construyamos todos los apartaderos necesarios para los trenes de más de 750 metros, adaptemos trazados que son muy problemáticos, porque están contruidos hace muchísimos años y no se adaptarían a las velocidades crucero a las que podrían adaptarse el resto de las líneas. Es decir, incrementemos la dotación presupuestaria, como dice la parte final de la proposición no de ley del Grupo Socialista, pero dirijamos los recursos públicos a mejorar las infraestructuras existentes y a garantizar que no simplemente se va a llegar muy rápido, como ya pasa, de Valencia a Madrid, parando en Cuenca, o de Valencia a Zaragoza, parando en Teruel, porque entre Cuenca y Valencia y entre Cuenca y Madrid el tren no para, señorías, el tren no para, y la línea convencional Madrid-Valencia, pasando por Cuenca, está absolutamente abandonada, en toda su extensión y en la parte que afecta además a las cercanías de Valencia, entre Valencia y la zona de Utiel-Requena.

Con muchísimos menos recursos podemos conseguir unas infraestructuras muchísimo más productivas, muchísimo más válidas para la mayoría de los ciudadanos, en lugar de plantearnos objetivos quiméricos que, además, como digo, después de la crisis son absolutamente inalcanzables. Por eso planteamos la mejora de la infraestructura existente, una inversión razonable y no ir a quimeras que no nos conducen a nada.

Nada más y muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Popular, para defender su enmienda, tiene la palabra don Miguel Blasco.

El señor **BLASCO MARQUÉS**: Buenas tardes, señor presidente.

Yo creía que las comisiones, como decía el señor Ramos, son para hacer propuestas positivas, que sean buenas para los ciudadanos e intentaré al final decir algo sobre esto, pero no puedo dejar de hacer mención a dos intervenciones. En primer lugar, me referiré a la de la portavoz de Ciudadanos, Melisa Rodríguez, que insiste en el mantra en el que llevan toda la semana insistiendo. Al Grupo Ciudadanos le tengo que recordar que las últimas tres veces el pueblo español ha votado que gobierne el Partido Popular, y en las últimas elecciones, con respecto a las anteriores, el Grupo Ciudadanos perdió apoyos, perdió escaños. Por tanto, no entiendo —lo digo con mucho pesar, y me disculpo de antemano— la chulería y la prepotencia con la que actúan ustedes con 32 diputados. Tienen 32 diputados y se están dirigiendo al grupo que tiene 134 con una prepotencia que desde aquí yo no les consiento. No quiero ni pensar lo que ocurriría en España si ustedes llegaran a tener alguna vez la representación que tiene el Partido Popular.

En segundo lugar, me referiré al señor Ramos. A usted tampoco le puedo consentir que venga aquí a la Cámara a hablar de Teruel. Usted es de Cáceres, el que soy de Teruel soy yo, el que ha nacido en Teruel soy yo, el que vivo en Teruel soy yo y el que va al Ministerio a pedir que se arregle la vía soy yo. El Partido Socialista cada semana, cada mes, cada año propone el corredor de Extremadura, que usted lo ha hecho, el corredor a Galicia, el corredor a Asturias, el corredor a Cantabria, el corredor mediterráneo. El Partido Socialista cuando no gobierna defiende todos los corredores. Pero el Partido Socialista gobernó en España trece años con Felipe González y ocho con Zapatero, en total veintiuno, y en la provincia de Teruel no invirtió ni un euro, ni un euro, ni uno, al revés, desclasificó la línea y a partir de ese momento se dejó de invertir. En esa línea, en este corredor solo ha invertido el Partido Popular, con el Gobierno de Aznar, con Álvarez-Cascos —mire la hemeroteca—, y ahora en este momento.

Estoy mucho más cerca, y represento al Partido Popular, de la intervención que ha hecho el portavoz de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, porque ha sido sensata y de sentido común. Señor

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

30 de mayo de 2018

Pág. 13

Ramos, he intentado llegar a un acuerdo con usted y se ha cerrado en banda; le he pedido que permita votación separada y se ha cerrado en banda. A usted le da igual lo que pase en Teruel, usted viene aquí a montar el numerito y a criticar al Gobierno.

En cualquier caso, y me centro en la proposición, sí que es verdad que afecta a seis comunidades autónomas, a nueve provincias, a los puertos del Cantábrico y del Mediterráneo, y por eso el Gobierno ha hecho una planificación, que está reflejada en los presupuestos desde el 2017 al 2023, que tiene dos tramos muy diferenciados: del Cantábrico a Zaragoza, que es doble línea electrificada, y lo que hay en este momento de Zaragoza-Teruel-Sagunto, que es arreglar, como decía el último interviniente, el tramo que abandonó el Partido Socialista en veintinueve años. Esa es la realidad de las cosas. Si quiere y tiene interés en saber cómo está el ferrocarril en esa zona, yo le invito a que hagamos una reunión, le invito a que vayamos a ver las obras que hoy se están haciendo y que no se hicieron durante los mandatos del Partido Socialista.

Si se hubiera avenido a pactar, hubiéramos aprobado tres de los cuatro puntos. Como no quiere llegar a un acuerdo, votaremos en contra de su PNL.

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

Para fijar la posición del Grupo de Ciudadanos, tiene la palabra don Fernando Navarro.

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

La verdad es que lo de la chulería de los treinta y dos diputados no lo hemos entendido. Aquí lo que hay es una crisis de confianza que a nadie se le escapa —creo que para todo el mundo es obvio— y una crisis constitucional. Nosotros creemos que, puesto que esa crisis de confianza hace que el Gobierno ahora esté en una posición muy inestable y que hay una crisis constitucional en la que unos partidos en Cataluña han dado un golpe a la democracia, no parece muy sensato apoyar esa moción que van a apoyar también ellos, con lo cual, lo que nosotros defendemos es que se dé la palabra a los ciudadanos. **(El señor vicepresidente, De la Encina Ortega, ocupa la Presidencia).**

Dicho esto —ya no lo diremos más, o sí, no sé—, vamos con la PNL. La verdad es que, señor Ramos, le ha quedado un poquitín populista. Curiosamente, los diputados de Podemos parece que con el tiempo se van asentando, van haciendo propuestas más sensatas, la del Eje Atlántico que ya han traído estaba muy bien, y esta se la han currado más que ustedes. Usted se ha vuelto un poquito populista, ha hecho la típica de venta al público, diciendo que los socialistas son los únicos que se preocupan por La Rioja, los únicos que se preocupan por Teruel, los únicos que se preocupan por Zaragoza. Oiga, tampoco ha estado muy bien la respuesta del Grupo Popular, que nos ha recordado que de Teruel solo puede hablar él, cosa que tampoco acabamos de entender muy bien.

En todo caso, es una PNL bastante desganada, se limita a describir las comunidades por donde pasará el corredor cantábrico-mediterráneo y que reducirá tiempo. No dice nada del coste, no dice que se trata de una infraestructura que podría estar costando entre 7000 y 12000 millones de euros, eso no lo dice, tampoco habla de la consideración que tiene en el Reglamento europeo, no dice que haya algunas de las líneas que están en la red básica y otras en la red global, todo esto le da igual. No menciona ni por un momento el acuerdo de infraestructuras, esto ya se le ha olvidado, no menciona la estrategia indicativa, no menciona la consiguiente planificación operativa que debiera derivar de esta; nada de estudios de rentabilidad socioeconómica, nada de que se prioricen las infraestructuras, la oficina independiente para qué, todo esto les da igual. Pero eso sí, por otro lado es maximalista: hágase, inclúyanse en los presupuestos las cantidades necesidades. ¿Cuáles? No lo pone, con lo cual queda bastante abierto, que también es una ventaja.

Obviamente, para nosotros los corredores son infraestructuras imprescindibles para vertebrar el territorio y generar mayor cohesión social, y concretamente el corredor cantábrico-mediterráneo es fundamental en la conexión de las fachadas mediterránea y atlántica, y supondrá una mejora en la competitividad del conjunto de las comunidades que atraviesa. Actualmente el estado de la infraestructura hace que la circulación sea muy lenta, luego, en trenes cortos además, con poca capacidad de carga y tracción diésel, a pesar de que haya algunos tramos electrificados, hay numerosas deficiencias, como se ha comentado por uno de los anteriores participantes, lo que se traduce en importantes limitaciones de velocidad y carga que condicionan la explotación de trenes de mercancía. Recordemos que esto es imprescindible, lo que determina que un servicio de mercancías sea rentable es que puedas tener trenes largos y con horarios, con servicios fiables y realistas.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

30 de mayo de 2018

Pág. 14

Del análisis presentado, como digo, dice que se dotará una financiación suficiente y adecuada, pues bien está, no dice cuáles; mantendrá la programación económica, pues bien está. Todo lo que dice, que es muy genérico, nos parece que es un poquitín carta a los Reyes Magos, pero nosotros nos reservaremos nuestra decisión hasta el final.

Muchísimas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): Gracias, señor Navarro.

Tiene la palabra el portavoz del Grupo Socialista, señor Ramos, para definirse sobre las enmiendas.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Voy a ser muy breve.

Voy a reconocer que estoy anonadado con las palabras del portavoz del Partido Popular, porque hemos hablado previamente sobre su enmienda, le he hecho una propuesta transaccional y me ha dicho: Vale, después le contestaré. Y ahora me dice que he rechazado su propuesta. La verdad es que o yo estoy muy mayor y ya no me entero de las cosas o, sinceramente, hemos tenido conversaciones distintas. Yo le he hecho una propuesta de transaccional estando dispuesto en uno de los puntos a ampliar el plazo, y estoy esperando a que me conteste si lo acepta o no. Entonces, depende de si el Grupo Parlamentario Popular acepta esa transaccional. El texto del Grupo Parlamentario Vasco lo vamos a aceptar porque incluye una palabra que nos parece correcta. Y en cuanto a Ciudadanos, lo único que hace es reservarse el voto hasta el final, creo que es una costumbre que se está cogiendo en esta Cámara para parecer más interesante. Bueno, si así quieren parecer más interesantes, me parece muy bien, pero supongo que después de tanto tiempo ya tendrán una postura fijada sobre este tema. Ustedes proponen una oficina técnica, y nosotros decimos que los políticos somos los que definimos las infraestructuras de este país y no los técnicos, porque cuando deciden los técnicos hay ciudadanos de primera y ciudadanos de segunda, que es lo que quieren el Partido Popular y Ciudadanos.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): Muchas gracias, señor Ramos. En todo caso, tienen tiempo hasta la votación para decidir el sentido del voto.

— RELATIVA A LA CREACIÓN DE ÁREAS DE DESCANSO SEGURAS PARA LOS TRANSPORTISTAS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/002928).

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): Pasamos al punto siguiente, punto 4.º, relativo a la creación de áreas de descanso seguras para los transportistas, presentada por el Grupo Parlamentario Popular. A continuación, intervendrá don Miguel Barrachina, portavoz del Grupo Parlamentario Popular, para defender su iniciativa.

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

Yo soy vecino de la vía a la que han hecho referencia y, efectivamente, soy testigo de la recuperación del tráfico con 335 millones de euros invertidos. He puesto en Google vía férrea Sagunto-Teruel-Zaragoza, la que pasa por Segorbe y, efectivamente, la apuesta anterior por el tren era para que lo viésemos bien y nos recreásemos, puesto que había ocho limitaciones de 20 kilómetros/hora y no se utilizaba. Ahora sí se utiliza y leo literalmente un titular del *Periódico de Aragón*: La línea Zaragoza-Sagunto revive. Es un titular de la semana pasada similar al del diario *Las Provincias*, que dice: La línea Valencia-Zaragoza recupera el tráfico de mercancías. Por lo tanto, una cosa son las realidades y otra cosa son las promesas.

Efectivamente, en materia de transporte sucede igual que en el resto de ámbitos hoy en la política nacional; el transporte por carretera está creciendo. Es un sector esforzado con más de medio millón de empleados y 14 000 empresas, en concreto se ha pasado de algo más de mil millones de toneladas de mercancías transportadas por vía terrestre dentro del territorio nacional a 1300 millones de toneladas, un crecimiento de un 25 % en los últimos cuatro años. Esto es el mismo crecimiento que están teniendo nuestros aviones con un 16 %, nuestros puertos con un 14 % y nuestros ferrocarriles. Nada es fortuito, el crecimiento nacional en todos los sectores del transporte es producto de los 2 520 000 nuevos empleos que han propiciado las reformas en solitario del Gobierno del Partido Popular. Por eso entiendo perfectamente el ansia, el deseo del Grupo Parlamentario Socialista y de otros por heredar un presupuesto que multiplica la inversión; un presupuesto que sube las pensiones que ellos congelaron; un presupuesto que sube los salarios públicos que ellos bajaron un 5 %. Si yo fuese socialista, después de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

30 de mayo de 2018

Pág. 15

haber enviado a 3400 000 españoles al paro en la última legislatura, también querría heredar un Gobierno del Partido Popular que sube pensiones, sube salarios públicos y va a permitir la creación de medio millón de empleos. Yo también quisiera heredar de un Gobierno que ha resuelto los problemas que el Partido Socialista nos dejó.

Por eso la propuesta que hacemos hoy es para mejorar la seguridad, la comodidad y la fiabilidad de aquellos transportistas españoles y ajenos a España que tienen que transitar por 166 000 kilómetros de carreteras. Es la red de carreteras más tupida de Europa y, además, con la natural complejidad de nuestra nación donde hay algunas vías, las principales, 26 000 kilómetros, que son titularidad del Estado, pero también de titularidad autonómica, provincial, incluso en algunos entornos propiamente urbana. **(El señor presidente ocupa la Presidencia)**. Por tanto, a raíz de una reunión que tuvo lugar en diciembre entre todas las comunidades autónomas y el Ministerio de Fomento, debido al creciente uso del transporte terrestre —en el que a pesar de ser una prestación nacional y un sector de interés estratégico, desgraciadamente ha habido movimientos políticos que han tratado ocasionalmente de demonizarlo— se concluyó que sería bueno dar a los transportistas la mayor comodidad y la mayor seguridad en las áreas de descanso. Por lo tanto, se propone, en coordinación con las comunidades autónomas y en el ámbito de su competencia, disponer de un mayor número de áreas seguras para que nuestros transportistas puedan tener el merecido y también obligatorio descanso por su seguridad y, además, eso vaya acompañado de los indispensables servicios complementarios que merecen y precisan en cada una de las áreas de descanso, y se haga uso de la tecnología disponible para que ellos o la empresa en que trabajan puedan hacer la reserva, si fuese preciso, del lugar idóneo para el descanso de su trabajador. En suma, dignificar el trabajo de un colectivo de hombres y mujeres españolas enormemente esforzado, en muchas ocasiones criticados por hacer un transporte tradicional, que está viviendo una renovación gigante con una apuesta ambiental espectacular que permite mejorar enormemente sus índices de calidad ambiental y que, por tanto, merece el esfuerzo de todos porque, como digo, no solo pedimos un esfuerzo al Gobierno de España, sino también en coordinación con las comunidades autónomas.

Se ha presentado un grupo de enmiendas y todas ellas nos han parecido enormemente razonables. En el caso de las presentadas por el Grupo Parlamentario Confederal Unidos Podemos ya las defenderán ellos, pero serían perfectamente asumibles; más difícil nos resulta aceptar la del Grupo Parlamentario Socialista porque apela a un artículo de la Ley 37/2015 que no es aplicable a áreas de descanso ni a aparcamientos, es tan solo para las áreas de servicio que, como la norma establece, son claramente distintas.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Confederal Unidos Podemos para defender la enmienda, tiene la palabra don Sergio Pascual.

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

Señorías, como ha dicho ya el representante del Grupo Parlamentario Popular, nosotros hemos presentado un par de enmiendas que ahora pasaré a defender porque la letra de la proposición no de ley en principio nos gusta, lo que sucede es que no podemos dejar de apuntar algo que no sé si describir como cínico o producto de ese olvido selectivo, en el que últimamente incurre mucho el Partido Popular cuando en las Comisiones se olvidan los nombres de los maridos cuando aparecen los papeles de Bárcenas y este tipo de cosas, porque es sorprendente cómo se apuesta aquí por la mejora de las condiciones de trabajo de los transportistas, mientras que en Europa, donde hay competencias para mejorar esas condiciones porque precisamente ahora se está discutiendo el Mobility Package con varias reformas de distintas directivas, el Partido Popular Europeo está apostando justo por lo contrario, por alinearse con los países del Este, Ucrania, Polonia, etcétera, en posiciones que son claramente lesivas no solo para los trabajadores españoles, sino para las empresas españolas que van a ver gravemente afectada su competitividad por estas empresas buzón que básicamente hacen *dumping* social. Por ejemplo, se está alineando con la postura de pasar de dos a tres semanas el tiempo en el que los trabajadores deben tener un periodo de descanso, que además pasará de tres días en dos semanas ahora a dos días en tres semanas; es decir, mermando gravemente las posibilidades de descanso de los trabajadores. También se está apostando porque el sábado sea laborable, de modo que los trabajadores van a poder disfrutar de menos fines de semana en sus lugares de origen con sus familias. Además, están trabajando en la línea de que la directiva sobre trabajadores desplazados sea modificada en perjuicio de las empresas y los trabajadores españoles. Así que, insisto, me agrada que el señor Barrachina traiga esta proposición no de ley, pero lo ideal sería que hablara con Luis de Grandes, su representante en el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

30 de mayo de 2018

Pág. 16

Parlamento Europeo, y trataran de corregir la dirección allí porque dicen una cosa en un sitio y otra radicalmente diferente en el otro. Debe ser esa epidemia de olvido selectivo o que han dejado de saber leer documentos, como ocurre con la sentencia de Bárcenas que parece que ustedes no saben leer o algo similar.

En definitiva, evidentemente, estamos de acuerdo con todas aquellas medidas a favor de mejorar las condiciones de los trabajadores. La flexibilidad no puede ir de la mano de la reducción del tiempo de descanso, sino que tiene que comportar una compensación apreciable en términos de tiempo de descanso. Por lo tanto, nuestra apuesta es mejorar las estaciones de servicio donde puedan pernoctar los trabajadores, al tiempo que se les interroga sobre sus preferencias. Por eso pretendíamos que hubiera una enmienda para incluir a los agentes sociales en el debate con el fin de saber qué prefieren ellos, si quedarse en hoteles, utilizar las cabinas de sus camiones como algunos están pidiendo; es decir, esto tiene que ser debatido entre ellos, nadie se puede arrojar la potestad de hablar por ellos. Y la última de las enmiendas apuesta porque el Gobierno y los grupos parlamentarios nos alineemos con lo que está defendiendo el sector en Europa, en lugar de defender una cosa aquí y la contraria allá.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

Para defender la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra doña Natalia González.

La señora **GONZÁLEZ PELÁEZ**: Buenas tardes. Gracias, señor presidente.

El Grupo Parlamentario Popular vuelve a traer al seno de esta Comisión una iniciativa que en realidad no hace más que instar al Gobierno a llevar a cabo las actuaciones que legalmente le competen y, además, a las que ya se ha comprometido en esa comisión donde se reúnen los responsables de transporte del Estado y de las comunidades autónomas a la que se hace referencia en la propia proposición no de ley, algo que nos ha demostrado claramente con su intervención el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, que ha aprovechado el tiempo para defender su proposición no de ley, primero, para hablar del corredor Cantábrico-Mediterráneo y, posteriormente, para hacer una publicidad partidista. Parece olvidarse de que en este periodo de tiempo la desigualdad ha aumentado en este país, y esto se lo podría decir a los trabajadores que ven cómo ha aumentado su precariedad, que no pueden llegar a fin de mes o, como muy bien ha dicho el representante del Grupo Parlamentario Confederal Unidos Podemos, la precarización existente entre los propios trabajadores del sector del transporte por mercancías que hoy nos ocupa. En todo caso, bienvenida sea porque nos da la posibilidad de abordar una de las cuestiones que preocupan en el seno del transporte y que afecta muy especialmente a los y las trabajadoras.

Como ya sabemos, la legislación europea insta a los Estados miembros a llevar a cabo las acciones necesarias para garantizar la existencia de una zona de descanso segura para vehículos industriales cada cien kilómetros, y a desarrollar un sistema de información que garantice su conocimiento y una gestión óptima de las mismas que facilite su acceso y uso. En nuestro país estamos muy lejos de cumplir esa ratio, en primer lugar, debido a la existencia de zonas de aparcamiento de camiones que no cuentan con ninguna medida de seguridad o que carecen de servicios complementarios; en segundo lugar, por el coste de estas estructuras y porque sigue existiendo una resistencia a su uso, en ocasiones debido a lo elevado de sus tarifas y otras veces porque los servicios que se ofrecen no se adecuan ni cubren las necesidades actuales de las empresas transportistas y de las y los trabajadores. A esto debemos añadir la escasez de las plazas necesarias en las zonas de especial interés logístico. Facilitar la instalación de áreas de descanso y aparcamientos seguros es competencia del Ministerio de Fomento, tal y como viene recogido en el artículo 26 de la Ley de Carreteras 37/2015, de 29 de septiembre. Conforme a lo establecido en el apartado cuatro de ese mismo artículo, para dar servicio estas áreas podrán ser explotadas directamente por la Administración o por cualquier sistema de gestión indirecta de servicios públicos, como se recoge en la Ley de Contratos del Sector Público. En este último caso, mayoritario en nuestras áreas de descanso, el concesionario queda obligado al abono al Estado de un canon anual proporcional al que sirvió de base para el otorgamiento de la concesión en el correspondiente procedimiento de adjudicación del contrato.

En nuestro grupo siendo conscientes de la necesidad no solo de incrementar el número de áreas de servicio con la construcción de nuevas estructuras, sino también de la necesidad de mejorar la seguridad y el mantenimiento de las existentes, adaptando tanto el sistema de seguridad como sus prestaciones a las nuevas necesidades que se plantean en el transporte de mercancías por carretera con las posibilidades que nos ofrecen las nuevas tecnologías, hemos planteado a través de esta enmienda que los ingresos obtenidos con el abono anual de dichos cánones sean destinados a la financiación de programas de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

30 de mayo de 2018

Pág. 17

creación y mantenimiento de áreas de descanso y aparcamientos seguros en las carreteras. Por otra parte, no hemos de olvidarnos que garantizar el acceso de las y los trabajadores del transporte comercial o de mercancías por carretera significa garantizar el ejercicio de sus derechos laborales posibilitando su descanso en unas condiciones dignas y seguras. De ahí que planteemos que estas áreas sean concebidas como un servicio público, en las que el acceso y estacionamiento no supongan un coste para los y las transportistas, con independencia, lógicamente, del coste que pueda suponer el acceso a los servicios complementos que se oferten. De esta forma favoreceremos su uso frente a otras alternativas que puedan suponer un riesgo para las y los trabajadores. Entendemos que estas dos cuestiones complementan y mejoran el texto de la proposición, por otra parte demasiado genérica y que no aporta ninguna medida concreta más allá de la necesaria coordinación con las comunidades autónomas.

Por último, debemos insistir también en la necesidad de implementar los instrumentos de información sobre la existencia de estas áreas de descanso, así como sobre los servicios que prestan, la forma de acceder a los mismos, la creación de sistemas de gestión que permitan reservar plaza o el acceso a otras áreas cercanas. Sabemos que el ministerio ha puesto en marcha una plataforma en la que es preciso seguir trabajando. Y no debemos olvidarnos de que las nuevas tecnologías van a suponer una revolución también en el ámbito del transporte de mercancías por carretera, y nos deberíamos adelantar creando áreas logísticas que permitan cubrir todas las necesidades del sector.

Muchas gracias.

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

Es el turno ahora para fijar posición. Por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra don Isidro Martínez Oblanca.

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

Interesante proposición no de ley que responde a una de las grandes demandas de nuestros transportistas como son las áreas de descanso, que aunque han recibido muchas mejoras en los últimos años, su evolución no ha ido acompañada al crecimiento de nuestro transporte por carretera que, con la mejora de la economía, ha crecido más rápido que la adaptación de las áreas de reposo y descanso o la creación de nuevas áreas. Un impulso como el que propone esta iniciativa tiene que incluir una mejora sustancial de las condiciones de seguridad, porque los robos continúan siendo una de las grandes lacras que afectan a nuestros transportistas, y eso pasa no solamente por la existencia de lugares y espacios adecuados, con tecnologías modernas, sino también por una vigilancia acorde por parte de la autoridad que corresponda. En general las áreas de descanso para nuestros transportistas suelen ser modificaciones de las áreas de descanso para usuarios de vehículos convencionales y, por lo tanto, el esfuerzo tendría que hacerse para que en los trayectos más habituales de nuestros camioneros, estos grandes profesionales de la carretera contaran con zonas de descanso exclusivas. Se viene reclamando tanto por asociaciones de transportistas como por las propias comunidades autónomas.

La proposición no de ley me parece oportuna, necesaria y, además, desde mi punto de vista se enriquece con las enmiendas que se acaban de defender. Confío en que haya un texto transaccional que permita un acuerdo lo más amplio posible, tal y como ha señalado el portavoz del Grupo Parlamentario Popular.

Muchas gracias, señor presidente.

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

Por el Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), tiene la palabra el señor Barandiaran.

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

Desde luego, es lógico y bien intencionado el propósito de la proposición no de ley. El transporte por carretera, sobre todo en su modalidad comercial, no solo no ha perdido, sino que está en auge y más después de la última sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de febrero de este año 2018, que permite que pueda haber empresas con un solo camión para poder desplazarse, y de la normativa que permite también los desplazamientos a todos los países europeos, siendo un fenómeno que tiene unas características determinadas vinculadas no solo a la seguridad vial, sino también a las condiciones laborales en las que se ha de desempeñar, entre ellas se contempla la seguridad. En ese sentido entendemos que la propuesta resulta oportuna como recordatorio de aquellas obligaciones que son imputables a las administraciones públicas. Sin embargo, en este momento voy a expresar una

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

30 de mayo de 2018

Pág. 18

discrepancia con la proposición no de ley porque su redacción permanece ajena a una realidad, ya que al menos en el territorio del País Vasco las competencias en materia de carreteras y la posibilidad de implementar cualquiera de estas medidas corresponden a los territorios forales y, por tanto, a las diputaciones forales. En consecuencia, respecto a las tres propuestas que contempla, la primera de ellas, implantar medidas, en todo caso corresponderá a las administraciones competentes en el ámbito del Estado, pero no en aquellas en las que no es competente el Gobierno del Estado, como ocurre con las carreteras del País Vasco. Sí es cierto que la segunda propuesta, que trata de impulsar servicios complementarios en las áreas de descanso con el objetivo de garantizar sobre todo la seguridad, es una medida que deriva de la ejecución de la última directiva sobre transporte y, por lo tanto, sí la podríamos apoyar en este punto. Y respecto a la tercera para coordinar y consensuar las medidas con las comunidades autónomas, parece que está haciendo un llamamiento a otro tipo de cuestiones con las que también podríamos estar de acuerdo. No obstante, sí nos gustaría precisar que el primer punto nos hace dudar si realmente lo que se pretende es no ya implantar medidas, sino implementar modos de ejecución forzando a administraciones respecto a las que no tienen competencias a actuar de determinada manera. En ese sentido, ya manifestamos que posiblemente nos abstendremos porque la proposición no aclara esa cuestión y su redacción no nos deja tranquilos.

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra don Miguel Ángel Garaulet.

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

Parece como si esta Comisión fuera la última porque veo cada cosa; veo responder al portavoz del Grupo Parlamentario Socialista sobre las enmiendas que íbamos a hacer y veo movimientos que indican que esta Comisión puede ser la última. **(Risas)**.

Volviendo al tema me gustaría decir que, efectivamente, coincido con el señor Barrachina en que el sector del transporte es estratégico para nuestro país; un sector que genera empleo, crea riqueza y que tenemos olvidado prácticamente todos los partidos políticos. No nos hemos centrado y no estamos incidiendo en desarrollar un sector que está generando puestos de trabajo y riqueza. Estoy totalmente de acuerdo en que existe inseguridad en las áreas de servicio, pero no solamente porque no hay vigilancia o sistemas de seguridad, sino porque sabemos que la Unión Europea establece en el reglamento que el descanso de 45 horas no se puede hacer en el camión, se tiene que hacer en un hotel. Si tienes un camión que transporta mercancías peligrosas y llegas al séptimo periodo de descanso y hay que parar, ¿dónde lo dejamos? Tienes que irte a un hotel. O imagínense que transporta mercancías perecederas o congelados que, por cierto, son las que más roban últimamente, ¿dónde aparcamos el camión? ¿Qué hacemos con las mercancías peligrosas? ¿Qué hacemos cuando tienes que parar el camión, cerrar el tacógrafo y esperar a que vengan con una furgoneta, si es que llega porque esté a determinada distancia o, si no, dejar el camión allí porque no lo puedes mover hasta 24 horas después? ¿Qué hacemos con ese camión si lleva mercancía peligrosa? Nadie piensa en el conductor. Tampoco se piensa en el conductor y lo que se le obliga a hacer cuando no está conduciendo, como las cargas y descargas cuando tienen más de 3,5 toneladas, los intercambios de palés, los controles de temperatura, los tiempos de espera. ¿Se registran en los sectores de actividad en todos los países? No, en España sí, pero en el resto de los países no, con lo cual hay una diferencia de competitividad. Si te paran en Francia te cuesta una multa de 4000 euros. Además, te paran y ya no es como antes, cuando podías pagar la multa y seguir; no, ahora te dicen: pare usted, coja los papeles y ya se los daré dentro de 24 horas. ¿Qué haces con el camión?

Tenemos que hacer que nuestros conductores y conductoras trabajen y tengan un entorno laboral en condiciones, tenemos que centrar todos nuestros esfuerzos en mejorar las condiciones de nuestros trabajadores. El portavoz del Grupo Parlamentario Confederal Unidos Podemos lo ha dicho claramente, tenemos que luchar por nuestros trabajadores, por hacer atractivo este sector. Faltan 15 000 conductores en nuestro país, y no hemos hecho atractivo este sector porque no lo consideramos estratégico. Por eso agradezco la presentación de esta PNL al Grupo Parlamentario Popular y todos los comentarios que han hecho los distintos grupos políticos. Trabajemos aquí unidos para intentar hacer un único mercado donde las comunidades autónomas no se peleen en función del convenio colectivo, y trabajemos allí donde tenemos que trabajar, en la Unión Europea, luchando todos por un sector estratégico que genera mucho empleo y mucha riqueza.

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

30 de mayo de 2018

Pág. 19

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Garaulet.
Señor Barrachina, para manifestar si acepta o no las enmiendas.

El señor **BARRACHINA ROS**: Muchísimas gracias, señor presidente.
Aceptamos la enmienda propuesta por el Grupo Parlamentario Confederal Unidos Podemos, a pesar del discurso de su portavoz, don Sergio Pascual, y rechazamos la del Grupo Parlamentario Socialista porque, como he dicho, hace referencia a una norma no aplicable a este tema.
Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.
Pongo en su conocimiento que hemos empezado la sesión a las cuatro de la tarde y ahora son las cinco y media y hemos logrado llegar al ecuador del orden del día. Por lo tanto, hay que estimar que lo que nos queda puede durar lo mismo que hasta ahora; es decir, en torno a las siete o siete y cuarto estaremos votando. Lo digo a efectos de las votaciones.

— SOBRE LA NO DISCRIMINACIÓN POR TERRITORIO EN LAS TARIFAS DE CORREOS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/003097).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente proposición no de ley sobre la no discriminación por territorio en las tarifas de correos, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. Para su defensa, tiene la palabra la señora Peña.

La señora **PEÑA CAMARERO**: Muchas gracias, señor presidente.
Buenas tardes, desde el Grupo Parlamentario Socialista traemos una proposición sobre la gestión de la Sociedad Estatal Correos y Telégrafos S.A., tras unos años en los que con el Gobierno del Partido Popular las palabras que encontramos sobre su labor en esta entidad pública son discriminación, denuncias e incumplimiento de leyes. Con la situación que nos ha dejado el Partido Popular tenemos que hablar y mucho de la mejora de la prestación del servicio postal universal y el derecho de los ciudadanos a las comunicaciones postales; de la situación de los trabajadores y trabajadoras y la discriminación que ustedes han generado en función de los territorios con las tarifas de Correos. Podemos empezar y no acabar porque el modo de actuar de este Gobierno es un auténtico desastre, pareciera como si quisieran acabar también con este servicio público, pareciera, ¿verdad? Con esta propuesta queremos tres cosas concretas; queremos que esta empresa pública, Correos, continúe jugando su papel de cohesionador social, territorial y económico de nuestro país prestando un servicio público a la ciudadanía, empresas y administraciones en todos los núcleos de población. Queremos que Correos sea un servicio público que siga llegando a todos los rincones del país y aprobar el plan de prestación del servicio postal universal previsto en la ley, fijando un servicio universal de calidad suficiente para atender a las demandas de los ciudadanos, usuarios y empresas; garantizando el coste real de la carga financiera injusta del servicio, la prestación del servicio postal universal de calidad y regularidad y la red física, esto es muy importante, que le da soporte, con especial atención al ámbito rural a través de una financiación adecuada. Y queremos también que se adopten de manera urgente las medidas para corregir los obstáculos en relación al derecho a comunicar y recibir información y acceso a la cultura, que se derivan de la discriminación tarifaria que afecta a las personas del medio rural y ciudades menores de 50 000 habitantes, en concreto con las tarifas aprobados para Correos por este Gobierno para el envío de publicaciones periódicas.

Además, queremos hablar de empleo. En Correos es incuestionable el esfuerzo e implicación de los trabajadores y las organizaciones sindicales para garantizar la viabilidad del operador público en un contexto de fuerte merma de sus condiciones y derechos laborales, con siete años de recortes, con un convenio colectivo congelado desde diciembre de 2013, con la pérdida de más de 15 000 empleos y la consiguiente sobrecarga de trabajo y gran incertidumbre de futuro. A lo que se añade que este Gobierno está haciendo trampas permitiendo que puestos de trabajo de carácter permanente se estén cubriendo con contratos temporales. ¿Acaso es de recibo que en una sociedad estatal el Gobierno sea el promotor de la precariedad laboral? Así que quiero decir que desde el Grupo Parlamentario Socialista apoyamos y nos sumamos a las concentraciones y manifestaciones que el próximo día 7 de junio se celebrarán por todo el país, porque desde el Partido Socialista apostamos por un nuevo pacto colectivo que busque garantizar la tasa de reposición, la estabilidad en el empleo mediante la convocatoria de consolidación, la mejora de las condiciones laborales y el necesario pacto salarial para recuperar lo perdido en estos años.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

30 de mayo de 2018

Pág. 20

Y más ejemplos del desastre, el pasado 1 de enero conocimos que se había decidido aplicar un aumento del precio en uno de los envíos postales, el de las publicaciones periódicas para los municipios menores de 50 000 habitantes. Por ejemplo, esto afecta a las revistas educativas que trimestralmente llegan a los colegios; pues la tarifa ha aumentado de manera unilateral, un tanto secreta, con un incremento del 30 %. La verdad es que no logramos entender este enañamiento con el medio rural, se lo digo con preocupación. Lo sabemos bien en Castilla y León, yo soy de Burgos, la provincia con más municipios de España, donde esta medida afecta a 370 municipios. Este Gobierno ha decidido, por tanto, olvidarse de muchas cosas; del artículo 12 de la Directiva sobre servicios postales que establece que hay que prestar un servicio de correos asequible, transparente, independientemente de la situación geográfica. También se olvida del artículo 20 de nuestra Constitución, tan manoseada últimamente, que marca el derecho a comunicar o recibir libremente información veraz por cualquier medio de difusión, cuando desde principios de este año ha decidido incumplir uno de los principios del servicio postal universal y encarecer una media del 30 % algunos de estos envíos, una decisión que afectará a 22 millones de ciudadanos en nuestro país; 22 millones de ciudadanos que viven en municipios menores de 50 000 habitantes. Esto les decía que tenía que ver con las denuncias, porque la propia Asociación de Editores de Publicaciones Periódicas ha tenido que denunciar a Correos ante la CNMV. Y todo esto pasa porque ustedes desde el Partido Popular no desarrollan las leyes, porque el vacío les permite recortar y recortar sin parar, 15 000 puestos de empleo perdidos, 311 oficiales auxiliares por ejemplo cerradas en los últimos cuatro años. Han pasado seis, en este caso seis años sin que el Gobierno haya cumplido con la obligación legal, no lo olvidemos, obligación legal de establecer un Plan de Prestación del Servicio Público Universal para que este operador público pueda cumplir su labor.

En definitiva, con esta proposición queremos parar ya el desmantelamiento silencioso y silenciado por el que el Gobierno castiga a Correos, poner fin de manera inmediata el constante recorte presupuestario, asegurar que los ciudadanos vivan donde vivan reciban el reparto de correspondencia, como así mandata la directiva postal, independientemente de donde vivan, acabar con la discriminación tarifaria en función del lugar donde se viva y defender la viabilidad de Correos como la mayor empresa pública del país, una empresa que para los socialistas debe de seguir siendo estratégica en el ámbito del servicio público, de la prestación de servicios públicos prestados a la ciudadanía. Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

Por el Grupo Parlamentario Confederado de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, para defender su enmienda tiene la palabra doña Yolanda Díaz.

La señora **DÍAZ PÉREZ**: Gracias, presidente. Buenas tardes.

Sin lugar a dudas, trae el Grupo Socialista una iniciativa de máxima relevancia en nuestro país, toda vez que estamos hablando de una de las grandes empresas públicas de nuestro país y que lidera nada más y nada menos que más de 53 000 trabajadores y trabajadoras, pero, si me permiten, la grandeza de esta empresa es que hace algo fundamental, que es en principio, o debería de hacerlo, garantizar un derecho fundamental de los ciudadanos y las ciudadanas españolas a tener una comunicación en condiciones igualitarias, pero sobre todo lo que debería de hacer esta gran empresa pública que se llama Correos sería cohesionar territorialmente el compendio de nuestro Estado. Esto es justamente lo que se está poniendo en solfa en la actualidad con el desgobierno que está practicando, lamentablemente, el Partido Popular. Espero y deseo con absoluto respeto que el desgobierno, final de un Gobierno ya al límite y que nos permita pasar página para empezar a trabajar en condiciones de decencia, de rigor y sobre todo defendiendo el bien común y los servicios públicos fundamentales, como es este caso la administración postal.

Efectivamente, ya hemos traído desde nuestro propio grupo iniciativas semejantes, que han obtenido el respaldo de esta Cámara, pero es evidente que el Partido Popular tiene un gusto especial por el recorte en esta empresa en particular, y no es un recorte casual, cuando cambiaron, como ustedes saben, a la presidenta de la SEPI, nos construyeron un relato indicándonos que había como un desajuste entre el ministro de Fomento y la presidenta de la SEPI, que acababa de llegar, pero ya hemos visto, ya ha pasado tiempo y no era un problema de desajuste, es un problema de pura voluntad política en la que ustedes siguen recortando en la prestación del Servicio Público Postal. Está claro que están incumpliendo, es cierto que tienen un mandato que tenía que estar consumado hace seis años, pero la Ley Postal es de hace siete años y no han avanzado nada. Es una desvergüenza que un Gobierno tenga a día de hoy sin negociar el cuarto convenio colectivo, no se explica, no pueden ser ustedes, con todo el respeto, señoras

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

30 de mayo de 2018

Pág. 21

y señores del Partido Popular, tan nefastos gestionando algo, es imposible que en una materia, insisto, tan sensible, no seamos capaces de tener una norma fundante para un colectivo tan importante como es su convenio colectivo, pero es que además necesitamos de una vez por todas tener nuevamente el Servicio Postal Universal definido, con claridad, que sepamos de qué estamos hablando, cuánto nos va a costar y además cómo lo vamos a financiar y que evitemos los bochornos que estamos sufriendo, los bochornos de todo tipo. El informe del Tribunal de Cuentas es esclarecedor respecto de la gestión del Gobierno del Partido Popular.

Pero vamos a apoyar, aunque hemos formulado enmiendas, efectivamente, incorporamos las mismas enmiendas que ya fueron aprobadas por esta Cámara, las vamos a apoyar, si me permiten, por una razón clave, y es que se están cargando el Servicio Público de Correos, lo que es más grave, están además desmantelando el Servicio Público de Correos y favoreciendo una España desigual, sobre todo una España, la España despoblada y la España rural, como sabe el presidente, igual que yo misma, somos gallegos pues claro, en nuestra comunidad autónoma esto es clave, están despidiendo a cientos de trabajadores, carteros y carteras que se denominan rurales, bueno, pues esto parece que es evidente que va mal. Y, además, como supongo que conocen todos ustedes, en estas zonas rurales no solo se presta un servicio de segunda, sino que se está repartiendo el correo, al que tenemos derecho en condiciones de igualdad como ciudadanas, una vez cada cinco días. Ustedes saben que la ley les obliga por lo menos al reparto en los días laborales.

Pero, insisto, efectivamente, tiene razón la iniciativa, hay una discriminación, es gravísimo el tarifazo que acaba de aprobar el consejo de administración, un tarifazo que divide nuestro país en dos zonas, zona A y zona B, claro, hablar de zona A en los ayuntamientos superiores a 50 000 habitantes es dejar fuera a una parte sustancial de nuestro país y encarecer los servicios justo de las partes más débiles, pues, bueno, es hablar, lógicamente, de discriminación, y aquí nos sumamos, obviamente, a las denuncias, como ya se ha dicho, que han expedido la propia Asociación de Editores y demás colectivos de nuestro país.

Por tanto, sin perjuicio de que nos estimen las enmiendas, desde luego vamos a dar el sí a esta iniciativa porque, insisto, es muy importante.

Y termino ya deseando que a partir del viernes también el Servicio Público de Correos en nuestro país pueda cambiar. **(Aplausos)**.

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

¿Por el Grupo Parlamentario Vasco desea intervenir? **(Denegaciones)**. No.

Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, don Luis Salvador.

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

En primer lugar, estamos en una etapa donde precisamente el mundo hacia el que nos dirigimos es un mundo donde vamos hacia una digitalización del mercado laboral, del mercado de trabajo, vamos también a una robotización de los procesos, que van a hacer que mucha mano de obra no se pueda emplear porque van a ser sustituidos por las máquinas y por esos procesos de automatización, y uno de los problemas más gordos que vamos a tener de cara a futuro es cómo conseguir que los servicios que tenemos que producir, que además ya son menores, porque la necesidad que tiene el conjunto de la sociedad se puede abarcar de maneras, como digo, mucho más fáciles que contratando a personas para producirlos, tenemos ahí un verdadero problema en nuestra economía y es crear suficientes empleos para poder hacer que la sociedad pueda en este sentido funcionar. Y justamente en uno de los sitios donde hay que prestar un servicio que además de atenerse a lo que se ha aprobado en la ley es algo que precisamente necesita de la mano de obra y necesita de las personas para poder desarrollarlo, pues, curiosamente, sin ninguna necesidad de digitalización y sin ninguna necesidad tampoco de robotización, el Estado y el Gobierno directamente intenta suprimirlos por la vía de los hechos en la forma de aplicar el funcionamiento del Servicio Postal de Correos. Por tanto, baste ya que tengamos que buscar fórmulas para cómo corregir el mercado laboral en el futuro, con impuestos a las máquinas, con muchas fórmulas que ahora se están intentando debatir y trabajar, para que en los sitios donde hay un trabajo que hay que hacer, que es necesario, que permite desarrollar una España de ciudadanos libres iguales, que es lo que defendemos desde nuestro partido. Pues el Gobierno directamente haga su plan de reducción también de personal, tratando en este sentido de crear problemas a ciudadanos que no tienen que tenerlos. Y si la Ley 43/2010, del Servicio Postal Universal del derecho de los usuarios y del mercado postal ya establecía las condiciones que había que desarrollar y en el artículo 21 incluía actividades como la recogida, la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

30 de mayo de 2018

Pág. 22

admisión, la clasificación, el transporte, la distribución, la entrega de envíos postales nacionales y transfronterizos, como se ha dicho aquí que el Gobierno apruebe un tarifazo, que estoy de acuerdo con el término, en donde le salga más barato a las personas que están con niveles de renta más altos en municipios donde tienen mayor capacidad laboral, etcétera, que en las zonas rurales, que es donde están más despoblados, donde tienen menos servicios y donde encima las rentas per capita son más bajas, nos parece una absoluta incongruencia más de este Gobierno.

Por tanto, vamos a apoyar esta iniciativa, ya apoyamos en su momento, como se ha comentado, la que se presentó anteriormente y lo que no entendemos es que se tenga que presentar dos veces una iniciativa similar, que ya tendría que estar cubierta por el Gobierno, y más cuando ya precisamente la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia ya recomendó el Plan de Prestación del Servicio Postal Universal y que se ha aprobado por parte del Gobierno. Por eso no entendemos de ninguna manera, repito, que en una etapa donde le problema va a ser encontrar oficios y profesiones que no puedan ser llevadas al mundo de la digitalización o de la robotización y que tengan que prestarse esos servicios, que se recorte precisamente por parte de un Gobierno en este sentido insensible, tanto a las zonas rurales de nuestro país, a las que en este sentido con lo que está haciendo está hurtando del derecho a tener la misma calidad de vida y los mismos servicios que se tienen en los ámbitos urbanos, como al mismo tiempo también a los propios trabajadores de Correos, a los que está metiendo en problemas y también generando un problema donde hacen falta puestos de trabajo y hay que cubrir y que en este sentido entendemos que es una prioridad que también tiene que tener todo el Gobierno.

Sé que esto es manido en esta comisión volver a repetirlo y volver a decirlo, un Gobierno que, dicho sea de otra parte, está dando sus últimas bocanadas. Muchas gracias.

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

Es el turno del Grupo Parlamentario Popular. Tiene la palabra el señor Herrero, don Alberto.

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

Señorías, el Partido Socialista presenta esta proposición no de ley sobre la discriminación de las tarifas de Correos en el mundo rural.

Miren, yo, que provengo de un pequeño municipio de la provincia de Teruel, quizás comparto el fondo del problema en cuestión, pero no su exposición de motivos. Ustedes en su exposición de motivos pretenden alegar una defensa de un servicio de mensajería en el mundo rural, pues déjenme decirles que el único partido político que defiende el mundo rural es el Partido Popular, porque, señora portavoz del Partido Socialista, usted no está legitimada para hablar de empleo, porque ustedes lo único que hicieron en su anterior etapa de Gobierno fue poner en la calle a miles y miles de trabajadores, poniendo en riesgo nuestro estado del bienestar, trabajadores, muchos de ellos del mundo rural, que se fueron al paro porque sus empresas tuvieron que cerrar, algunas de ellas porque dejaron de cobrar de las administraciones públicas y todos sabemos que una empresa cuando cierra en el mundo rural son familias enteras las que tienen que emigrar hacia zonas urbanas, acelerando así de este modo la despoblación de nuestras zonas. Muchas empresas pequeñas privadas desaparecieron y otras públicas tuvieron grandes problemas económicos, como por ejemplo Correos, y hoy Correos, entre otras muchas, y gracias a las difíciles decisiones que tuvo que tomar el Gobierno del Partido Popular, además de ser una empresa pública del Estado, hoy es una empresa saneada, una empresa que presta una serie de servicios necesarios, como son el servicio postal y el servicio de paquetería.

Ustedes en su exposición de motivos hablan de los envíos de las publicaciones periódicas, pero déjenme que les diga que los envíos de las publicaciones periódicas no están incluidos en el ámbito del Servicio Postal Universal. Por lo tanto, no es posible la aplicación de la tarifa única para el envío de publicaciones periódicas, según la Ley Postal 43/2010, que está en vigor. Ese servicio únicamente es prestado con criterios de mercado.

Yo lo que sí que quiero poner en valor es que Correos ha mejorado su servicio de publicaciones periódicas en dos temas muy importantes, como son el aumento de peso máximo en los envíos que se entregan a los domicilios y la reducción de los plazos de entrega, elementos muy importantes que benefician tanto a los editores como a los receptores.

Ustedes hablan además de que la discriminación de la tarifaria a la que aluden condiciona el acceso a los contenidos culturales o de divulgación científica, y nada más lejos de la realidad, señorías, la Ley Postal ya ha establecido una protección especial para todos los usuarios de los servicios postales, que en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

30 de mayo de 2018

Pág. 23

esta ley queda redactado que no puede calificar en estas zonas rurales de muy baja densidad para así de este modo mantener el reparto de al menos cinco días a la semana.

Es cierto que hoy en día existen otras vías de acceso a la información diferentes además de las de envío por papel, pero que estas son realizadas por operadores de libre competencia y que Correos en este caso no es el operador principal.

Con respecto a la aprobación del Plan de Prestación del Servicio Postal Universal, Correos ya terminó los trabajos técnicos de un Plan Estratégico para el periodo 2017-2021, con la participación además de muchos responsables de la compañía, que decidieron cinco grandes ejes de actuación, la defensa del negocio postal y de la compensación del Servicio Público Universal, la diversificación del negocio de paquetería a través de la paquetería de menos de 30 kilos, la transformación tecnológica y digital, el servicio de banca y seguro y servicios de la red de operaciones. Esto va a hacer que con el esfuerzo de la compañía y el trabajo de este Gobierno se diversifique el negocio y así aumentará la eficiencia operativa e impulsará la innovación para seguir garantizando el futuro de la viabilidad de las empresas españolas.

Ustedes, señores de la oposición, sigan mirándose el ombligo, sigan trabajando para romper España, para volver a una situación de inestabilidad y volver a llevarnos a donde el Partido Popular nos sacó. Nosotros seguiremos trabajando a pesar de ustedes para dar estabilidad, proyección y futuro a los españoles. Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Herrero.
Señora Peña, en relación con la enmienda de la señora Díaz.

La señora **PEÑA CAMARERO**: Sí, yo creo que merece la pena, merece la pena sacar del pozo en que el Partido Popular ha metido en los últimos seis años a miles de trabajadores y a esos 22 millones de personas, ciudadanos del mundo rural.

Aceptaremos las enmiendas a través de una transaccional que estamos trabajando y pasaremos a todos. Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muy bien, señora Peña.

— SOBRE EL RECHAZO A UNA LÍNEA DE TREN DE ALTA VELOCIDAD ENTRE MIRANDA Y LOGROÑO QUE ATRAVIESE LA RIOJA ALAVESA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/002757).

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a la sexta proposición no de ley de las que debatimos hoy. Es una proposición no de ley sobre el rechazo de una línea de tren de alta velocidad entre Miranda y Logroño que atraviese La Rioja Alavesa y que va a defender el diputado don Oskar Matute.

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

Yo no voy a empezar ni voy a terminar mi intervención con lo que parece que hoy es indispensable, que es una cita a lo que pueda suceder el viernes en la moción de censura. Dejemos tiempo al tiempo y que lo que tenga que ser el viernes sea.

Yo traigo una iniciativa que representa y que recoge el sentir mayoritario de los ciudadanos y de las ciudadanas del territorio afectado, en este caso del territorio de Araba, y digo que representa no porque yo haga un ejercicio de ciencia infusa aquí y me arrogue o me otorgue una representatividad en torno a estas posiciones mayoritarias, sino porque instituciones alavesas se han manifestado en los mismos términos que lo hace esta proposición no de ley en su parte dispositiva. Entiendo que con la parte que tiene que ver con la exposición de motivos pueda haber opiniones diferentes, la nuestra, la de Euskal Herria Bildu, es bien conocida en lo que tiene que ver con nuestra posición contraria, con el tren de alta velocidad y con la apuesta, desde nuestro punto de vista desorbitada, desafortada y solamente interesada para grandes constructores que se hace en el Estado español para el tren de alta velocidad, haciendo del Estado español el segundo país del planeta con más kilómetros de alta velocidad construida, por encima de países con una extensión geográfica 10 y 15 veces superior a la de España, pero, como digo, esa es la parte que seguramente cada formación política puede tener en su reflexión política.

Lo que traemos en la parte dispositiva tiene que ver con la intención del Ministerio de Fomento de llevar a cabo una línea de alta velocidad que atraviese La Rioja Alavesa dentro del trazado Miranda-Logroño. Conocíamos y conocemos que existen cuatro proyectos, dos de ellos atraviesan La Rioja Alavesa, parece que se ha descartado uno el que atravesaba Lapuebla, Elciego, Cuénaga y Bastida,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

30 de mayo de 2018

Pág. 24

eran 40 kilómetros y un coste de 750 millones de euros, pero no se ha descartado otro que también atraviesa por La Rioja Alavesa y que cuesta 710 millones de euros, que es el que atraviesa por Gatzaga, Buradon, Bastida y Zambrana.

Esta realidad no es una realidad que solo afecte a una comarca concreta del territorio histórico de Araba, sino que, por desgracia, en Araba las cicatrices de la alta velocidad en forma de cemento están cosiendo una orografía muy diferente a la bucólica, a la que medioambientalmente hemos conocido, porque podríamos hablar de Aramaio, podríamos hablar de Urbina para ver cuál es la realidad del ejercicio y la ejecución de la alta velocidad en lo que tiene que ver con su fase constructiva por el territorio de Araba. Sabemos que se está llenando Araba de cemento, probablemente también se estén llenando algunos bolsillos de mucho dinero, pero no vemos por ningún lado en qué va a beneficiar esto a un territorio.

Y decía que una de las posibilidades que atraviesa La Rioja Alavesa está descartada porque creo que en un mal ejercicio de la acción política, en el transcurso de una reunión con la Asociación de Bodegueros de La Rioja Alavesa un senador del Partido Popular se arrogó la capacidad de poder exponer al conjunto lo que iba a hacer el ministerio. No me parece que esa confusión entre el partido y la institución sea muy adecuada para el buen desarrollo del trabajo institucional. Entiendo que las decisiones ministeriales las tenía que dar a conocer el ministerio y no un senador de parte, en este caso aunque la parte sea la que sostiene al propio Gobierno.

Pero, en cualquier caso, como digo, parece que sigue estando la amenaza en torno a una de ellas, y lo que sí que podemos constatar, y ya voy finalizando, es que este proyecto ni en La Rioja Alavesa ni en ninguno de los lugares de Euskal Herria por los que está intentando atravesar nuestra orografía aporta rentabilidad social, rentabilidad económica ni rentabilidad medioambiental, que son dos requisitos que en la Unión Europea, que por lo menos en países que se tienen por avanzados en la Unión Europea, los ponen como fundamentales a la hora de llevar a cabo una infraestructura de este nivel y de este calibre. Pero, en cualquier caso, por ceñirme —y ya termino— a lo que es el texto de la moción, que es un tramo concreto en una zona concreta, en este caso en La Rioja Alavesa, señalar a sus señorías que la ejecución de este proyecto va a alterar gravemente la fisonomía de un territorio, va a alterar fundamentalmente el desarrollo industrial de una comarca asociada de manera directa, yo no voy a decir exclusiva, pero casi, a la cultura del vino y a la industria del vino, y va a afectar también al modo de vida de una comarca que lleva desarrollando una cultura asociada al vino desde hace cientos y cientos de siglos, pero supongo que eso no será obstáculo ni óbice para que cuando llegue el caso, y si está en disposición el actual presidente del Gobierno de España pueda seguir diciendo «viva el vino», aunque esta vez seguramente no se atreverá a hacerlo en La Rioja Alavesa si el proyecto consigue imponerse.

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

Por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, para defender su enmienda tiene la palabra la diputada doña Sara Carreño.

La señora **CARREÑO VALERO**: Buenas tardes, señorías.

Desde el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea compartimos desde luego la preocupación respecto al proyecto de alta velocidad entre Miranda y Logroño. El Gobierno y otros grupos parlamentarios han defendido la construcción del AVE, argumentando básicamente que reduce los tiempos de los trayectos, que si el progreso, etcétera, pero, sin duda, existen otros elementos que habría de tener en cuenta a la hora de valorar un proyecto de estas características. Desde mi grupo creemos imprescindible apostar por la vertebración en torno al eje cantábrico-mediterráneo, así lo hicimos saber durante los Presupuestos Generales del Estado, pero, desde luego creemos también que existen mejores alternativas al proyecto que ahora mismo se está planificando.

En efecto, el ministro De la Serna presentó este proyecto recientemente, con cuatro posibles trazados, explicando que el tramo Miranda-Logroño se podrá realizar en 20 minutos respecto a los 50 actuales y desde luego es un ahorro de tiempo, y esto es positivo, pero existen argumentos graves en contra de este proyecto, referidos a sus costes económicos, sociales y medioambientales.

Como diputada por La Rioja, bueno, he escuchado lo que decía el diputado de Bildu respecto a Araba, obviamente, es un problema que uno de los trazados pueda atravesar Araba, para nosotros, obviamente, el problema es muchísimo mayor puesto que no nos libramos de que un trazado atraviese nuestra tierra, que es una tierra de viñedos y creo que no será necesario explicar lo que supone la viticultura para La Rioja, tanto desde el punto de vista económico, para las bodegas y para los trabajadores que en ellas

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

30 de mayo de 2018

Pág. 25

trabajan, como desde el punto de vista paisajístico. A nuestra tierra vienen muchos turistas atraídos precisamente por estos paisajes de gran valor desde el punto de vista, ya decía, no solo económico, sino también medioambiental, que son la gran riqueza de La Rioja y son parte de nuestra cultura también los viñedos.

He de decir también que nuestra región cuenta con seis espacios incluidos en la Red Natura 2000, son un total de más de 160 000 hectáreas, es decir, el 33% de la región, y estas áreas deberían de ser protegidas y ahora mismo están en riesgo, destacar también que uno de los trayectos actualmente propuestos transcurre pegado a Sajazarra. Sajazarra es precisamente el único pueblo riojano que ha entrado en la clasificación de los pueblos más bonitos de España, por lo tanto, un lugar que atrae turistas y que ahora podría quedar al lado de una vía.

Por tanto, defendemos que tenemos que apostar por el desarrollo sostenible y proteger también nuestro medio. Rechazamos por esto los trazados que se proponen por poner en riesgo nuestro ecosistema social, cultural y económico. Creemos que es importantísimo preservar nuestros viñedos, nuestro medioambiente, nuestro paisaje, que esta ha de ser la prioridad tanto para La Rioja como para Álava, pero además recalcar que la experiencia económica respecto al AVE nos muestra que su rentabilidad económica es muy discutible, ya se han cerrado trayectos porque daban servicio a menos de 10 pasajeros, y a pesar de ello se han invertido más de 50 000 millones en los últimos años en el AVE. Sin embargo, dejamos abandonadas otras líneas ferroviarias, precisamente aquellas que son más utilizadas, que son las de cercanías. Esto es aquello en lo que nosotros creemos que habría que invertir.

La Rioja presenta un déficit histórico en infraestructuras, siendo la inversión en las mismas una de las mayores demandas de nuestra región, tanto es que se puso de acuerdo todo el Parlamento riojano, todos los grupos parlamentarios riojanos, en solicitar que se haga una mayor inversión para por ejemplo liberar de una vez la autopista, que lleva 53 años siendo de peaje, o que haya mayores conexiones ferroviarias de cercanías. Esto no ha sido oído por el Gobierno, que ha hecho un recorte del 16% en los Presupuestos Generales del Estado para La Rioja y resulta que la poca inversión que hace, la hace precisamente en lo que no queremos. Nosotros queremos la vertebración en torno al eje cantábrico-mediterráneo y queremos mejorar la vía ya existente, y en este sentido presentamos una enmienda a la proposición que hoy se debate para instar al Gobierno a realizar un estudio de línea de velocidad alta en el trayecto Castejón-Logroño-Miranda, que permita aumentar la velocidad media y la frecuencia a la que transitan los trenes en nuestro territorio. Esto es lo que creemos que se debería de hacer, requeriría una inversión menor y desde luego sería mucho más útil para los ciudadanos y ciudadanas de las regiones.

Por todo ello vamos a apoyar esta iniciativa. Agradecemos al grupo proponente también que recoja nuestra enmienda.

Y ya, por último —y voy acabando—, pedirles a los diputados del Partido Popular o del PSOE, porque no sabemos quién va a llevar a cabo este proyecto ya, que escuchen las necesidades de la población, que escuchen a la plataforma de Progreso Sostenible de La Rioja, que ya ha recogido más de 9 000 firmas para rechazar este proyecto, por ser una infraestructura que destruye el paisaje emblemático de Rioja, que destruye cultivos y sobre todo viñedo. Se estima que se pueden destruir el valor de 30 millones de euros en viñedo, que generará desempleo y pérdida de población, en una región que ya sufre de despoblación del mundo rural.

Así que les pido eso, que escuchen a las bodegas, a los ecologistas, a todos los que defienden el desarrollo sostenible, a la gente de nuestros pueblos, que carece de servicios, de conexiones internas, que inviertan en infraestructuras de transporte, por supuesto, pero las que necesitamos, que no dividan a La Rioja en dos, que no destruyan nuestro paisaje llenándolo de vías y de cemento. Muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Popular que también tiene una enmienda, tiene la palabra el diputado don Jaime Mateu.

El señor **MATEU ISTÚRIZ**: Buenas tardes, señor presidente. Muchas gracias y sobre todo por la generosidad tanto de usted como de los restantes grupos políticos, que han accedido a alterar el orden del día, derivada de mi presencia como interviniente también en otra comisión.

Señor Matute, usted siempre se ha opuesto y su grupo a lo que es el desarrollo de la alta velocidad a su territorio, no quiero ahora recordar, pero he de hacerlo, aquellos momentos luctuosos en España, cuando también fagocitando causas nobles como podía ser la del ecologismo, se infiltraron para justificar los asesinatos de ETA con respecto a la Central Nuclear de Lemóniz, que causó cinco muertos, eso fue la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

30 de mayo de 2018

Pág. 26

década de los setenta, en la década de los ochenta trabajaron también para frenar la autopista de Pamplona-San Sebastián-Leizarán, y por último también cuando el año 2006 se firmó el acuerdo para hacer la alta velocidad hacia el País Vasco también se asesinó a una persona, hechos que ustedes nunca han condenado. Pero vamos a lo que vamos.

Evidentemente, en este caso su oposición parece que es loable y pacífica, gracias a la actuación de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, que han derrotado a ETA, evidentemente.

Entonces, le vamos a hablar del tema actual.

Este proyecto, evidentemente, lo va a llevar a cabo el Partido Popular porque es el que ha dado el empuje fundamental mediante un pacto de empuje con el Partido Nacionalista Vasco para que por fin en el año 2023 llegue la alta velocidad a la Y vasca, también desde mi territorio, desde Burgos, a Vitoria. Y la situación actual es muy sencilla, el Ministerio de Fomento ahora mismo está redactando el estudio informativo del tramo Logroño-Miranda, del corredor ferroviario cantábrico-mediterráneo, que es una oportunidad para colocar a esa querida región en el eje central entre el Cantábrico y el Mediterráneo, no olvidemos que ahí se concentran más del 27% de la población española y el 27% del Producto Interior Bruto y se presentó ya un avance de este estudio informativo el pasado 14 de diciembre, a una escala 1:25000. El objetivo de esta fase actual es disponer de un documento con mayor nivel de detalle que permita analizar y proponer aquella alternativa que de acuerdo con la legislación sectorial sea la más adecuada para el interés general. Estamos concentrados en lo que usted critica del aspecto socioeconómico, que luego le daré las pistas de lo que el Gobierno del Partido Popular, el Ministerio de Fomento está haciendo.

Como no puede ser de otra manera y es habitual, en este tipo de estudios los trabajos se están coordinando con las tres administraciones autonómicas implicadas, que es el País Vasco, La Rioja y Castilla y León, para con esa coordinación analizar todas las propuestas valorando todas esas posibles afecciones que usted ha relatado y descartando aquellas que por supuesto a priori resulten más desfavorables.

Fruto de este diálogo, en esta fase en la que se está trabajando, se han centrado de las cuatro alternativas que quedaban vivas para el estudio informativo la que va por el entorno del corredor actual de infraestructuras, por donde discurre el ferrocarril convencional y las carreteras, la Nacional 232 y la AP-68, junto al río Ebro, y se han descartado las dos alternativas más exteriores (**Muestra un gráfico**), la que ven ustedes aquí en naranja y que está al norte, y la que ustedes ven aquí en colorado, que va más al sur, quedando subsistente por tanto de las alternativas que existían anteriormente, quedan vivas, y sobre las cuales se va a seguir trabajando, las número 2 y 4 de la anterior propuesta que se hizo en el mes de diciembre, por tanto, quedan vivas la 1 y la 6.

Por eso le digo que de esta manera se reduce la afección derivada de la inserción de la nueva infraestructura en el territorio, en particular en la zona de La Rioja Alavesa, en el caso de la alternativa por el norte, pues se trata de una región que cuenta con zonas de amplio valor socioeconómico y ambiental, como usted bien relataba. El planteamiento inicial de alternativas que atravesaban esta región ha ocasionado un posicionamiento contrario, que se ha estudiado y se ha analizado por el Ministerio de Fomento, por parte tanto de grupos políticos como de administraciones e instituciones del País Vasco y en particular de Álava.

Tal y como establece la normativa vigente, una vez que se haya finalizado el estudio informativo, será simultáneamente sometido a los procedimientos de información pública y remitido a las comunidades autónomas y entidades locales afectadas para que se examinen las alternativas finalmente seleccionadas, que, como ya les he dicho, van a ser esas dos. Y aprovecho para recordarles que en la alternativa número 6, que también atraviesa por territorio castellano-leonés y parte del territorio alavés, hay un punto que se está trabajando todavía, que es el que afecta a Salinillas de Burandón y al tránsito por Labastida.

Como decía, se hará llegar este título informativo a estas entidades y a estas asociaciones para que, en su caso, informen de si el trazado propuesto en el mismo es el más adecuado para el interés general y para los intereses que representan, lo que permitirá amasar en el proceso de su aprobación. No hay que poner palos en las ruedas, señor Matute, frente al progreso, frente a lo que supone la llegada de la alta velocidad, tanto Burgos-Vitoria, como luego el trazado de Miranda de Ebro-Logroño y Logroño-Castejón, que ya es un proyecto diferente en el cual es una alta velocidad con otras características. No hay que poner palos en las ruedas, señor Matute, frente al progreso, frente a lo que supone la llegada de la alta velocidad tanto en Burgos-Vitoria como en el trazado Miranda de Ebro-Logroño y Logroño-Castejón, que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

30 de mayo de 2018

Pág. 27

ya es otro proyecto diferente, una alta velocidad con otras características, no hay que poner palos en la rueda. ¿Por qué? Porque es cohesión social, es coser.

Se hablaba antes de que no tenga rentabilidad económica. En las grandes obras o grandes infraestructuras la rentabilidad económica hay que buscarla nada más que desde el punto de vista de lo que supone la ventaja para la población, y en este caso no podemos hablar de rentabilidad económica sino de pura y dura rentabilidad social; hacer, tejer y coser España para que todos los españoles tengan las mismas oportunidades viajando en el AVE. Por eso, señor Matute, nosotros hemos propuesto una enmienda, que va en el siguiente sentido, resumidamente, porque me estoy pasando del tiempo —gracias, señor presidente—, y es que instamos al Gobierno a que seleccione la alternativa que sea más idónea con las condiciones socioeconómicas, culturales y medioambientales de la zona y, desde luego, que sea acorde con el interés general, por supuesto siempre coordinándolo con las autoridades administrativas autonómicas, como son en este caso las de Castilla y León, las del País Vasco y, por supuesto, las de la comunidad querida y hermana también, como el País Vasco, de La Rioja. Y anuncio que si esta enmienda no se acepta, señor Matute, votaremos en contra de la presente PNL. ¿Por qué? Porque ya se ha decidido eliminar de lo que usted protestaba, porque se estaba trabajando sobre ello.

Muchas gracias.

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

Para fijar posición, por el Grupo Parlamentario Vasco, tiene la palabra en primer lugar don Íñigo Barandiarán.

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

Lo cierto es que cuando vi el orden del día de esta Comisión de Fomento pensé que había que haber tratado de forma simultánea los puntos que ahora son 3.º y 6.º, es decir, aquel relativo al corredor que ha propuesto el Partido Socialista con este que hace referencia precisamente a una parte de ese trazado, que es la que podría atravesar el territorio alavés y, en concreto, Rioja Alavesa, y eso por muchos motivos. Antes lo he comentado: nosotros queremos, como lo positivo para nosotros, también para los demás, no vamos a impedirlo, pero —siento contrariar al diputado del Partido Popular que acaba de intervenir— lo que no es cierto es que se esté produciendo el desarrollo de este trazado del corredor mediterráneo-atlántico a impulso o a instancia de algún acuerdo del Partido Popular o del Gobierno con el Partido Nacionalista Vasco, puesto que ese no es un eje prioritario para nosotros, sino en todo caso para otro eje, que es el fundamentalmente vinculado al de Castilla y León, al que, desde luego, tienen el completo derecho, y respecto del que también hemos propuesto una enmienda en el anterior punto, que es como entendemos que se puede y debe solucionar esta cuestión.

En la otra proposición no de ley decía al señor Ramos que queríamos que se incluyera también el trazado de la línea de alta velocidad como una de las cuestiones que se deben abordar, de trazar con los territorios, con las comunidades autónomas por donde ha de pasar. Pues bien, esa es una cuestión que ya ha abordado también el Parlamento Vasco en la Comisión de Desarrollo Económico e Infraestructuras del día 6 de febrero del 2018, en la que se hizo la especificación de que, desde el punto de vista de la ligación o del entramado de la cohesión del territorio, la red prioritaria para el País Vasco, puesto que es una red que enlaza con el ámbito europeo, es la que se conoce como la Y vasca, que, partiendo desde Madrid hacia el norte de Europa, atraviesa el territorio del País Vasco, frente a la situación de la red global, que no tiene ese carácter prioritario que tiene la red que se ha desarrollado hasta ahora en otros ámbitos y en otros territorios, que es la que nosotros vamos a apoyar.

En el análisis de la posibilidad de poder promover en su día, y no con carácter prioritario, ese trazado del corredor mediterráneo-atlántico, entendemos que, efectivamente, se debe hacer con criterios de eficiencia, en primer lugar, pero, sobre todo, con criterios de respeto a las voluntades de las administraciones de los territorios y de los ciudadanos, pero también con respeto a determinados criterios medioambientales y económicos. Ese es el miedo que provocó al Parlamento Vasco, a la Diputación Foral de Álava y a los alcaldes de Rioja Alavesa, lo que les llevó no solo a manifestar su inquietud sobre esta cuestión, sino a reunirse con el propio ministro de Fomento allá por febrero de este año precisamente para presentarle sus inquietudes y adquirir el compromiso de que, efectivamente, no va a producirse ese impacto que tendría si el nuevo trazado afectase a terrenos de Rioja Alavesa, tanto desde el punto de vista paisajístico y medioambiental, tal y como lo ha expuesto la portavoz de Podemos, como también desde el punto de vista económico, puesto que también, como ella decía, en Rioja Alavesa el vino es un elemento vertebrador de la economía y del territorio y su impacto puede ser tremendo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

30 de mayo de 2018

Pág. 28

Por tanto, evidentemente, vamos a apoyar esta proposición no de ley, pero también debemos advertir que a futuro, aun cuando este no sea eje prioritario para nosotros, va a suponer la implicación de una oposición férrea a cualquier posibilidad que pretenda alterar el equilibrio existente en el ámbito de Rioja Alavesa tanto en su economía, como en el ámbito paisajístico y medioambiental.

Muchas gracias.

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

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

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

El corredor riojano de alta velocidad se inscribe dentro del corredor cantábrico-mediterráneo de altas prestaciones y puede dividirse en dos grandes líneas: el tramo Castejón-Logroño y el tramo Logroño-Miranda del Ebro. El Ministerio de Fomento baraja, en principio, cuatro posibilidades para el futuro trazado del AVE entre Logroño y Miranda, todos totalmente nuevos y alejados de la vía actual. Dos de ellos corren exclusivamente por La Rioja y Burgos y los otros dos se mueven hacia el norte, para pasar también por Álava. Hay cuatro alternativas, como ha dicho el portavoz del Partido Popular, la primera de las cuales, la que saliera de Logroño hacia el sur, vale 970 millones; la salida de Logroño también hacia el sur, pasando por Fuenmayor y Cenicero, cuesta 890 millones; la tercera alternativa, la salida desde Logroño hacia el norte, vale 750, y el menos riojano de los trazados sale de Logroño hacia el norte e inmediatamente se interna en Álava: Lapuebla, Elciego, Villanueva, pasaría muy cerca de San Vicente para salir por Bastida y de ahí a Zambrana. Este cuesta 710 millones de euros.

La opción de atravesar prácticamente toda Rioja Alavesa es la más económica de las cuatro contempladas por ADIF, que supone construir 57 kilómetros de vía, con 4,8 kilómetros de túneles y 7,2 kilómetros de viaductos, y un coste estimado de 710 millones de euros, cuando las anteriores cuestan más de 750 millones. Si habláramos solamente de rendimientos económicos y técnicos, a lo mejor sería importante utilizar esta cuarta vía, pero, como hemos dicho con respecto a la Oficina Nacional de Evaluación, debemos de estudiar y priorizar en función de criterios socioeconómicos y medioambientales, y a partir de ahí sacar las infraestructuras de la lucha política y del partidismo, haciendo caso a los técnicos y a los informes técnicos de rentabilidad socioeconómica pertinentes para instar a ADIF a seguir trabajando para lograr el trazado idóneo de esta línea en una zona de gran valor económico y paisajístico. Por lo tanto, vamos a dejar de meter los problemas del AVE en temas de ámbito político, vamos a dejar que el presidente del PP vasco, Iñaki Oyarzabal, descarte la nueva conexión del tren de alta velocidad, vamos a dejar ya de hacer este tipo de cosas. Aprovechemos que estamos ya al final de la legislatura para que en la próxima trabajemos de una forma pertinente y coherente. ¿Qué pasa, que los habitantes de La Rioja no tienen derecho a tener un AVE de calidad? ¿Los dejamos como están habitualmente, enclaustrados, en una especie de isla? No, no, este es un terreno de todos, y el país es de todos. Estamos en un país que se llama España y tenemos que priorizar en función de criterios de ámbito socioeconómico, por supuesto medioambientales y también económicos, y a partir de ahí priorizar las obras que se tienen que hacer, y dejarnos de politiqueos, de establecer los criterios y de decir por dónde pasa o no pasa un proyecto; ya está bien, hombre.

Muchas gracias, señor presidente.

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

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el diputado don César Ramos.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Gracias, señor presidente. Voy a ser muy breve.

Hemos debatido algo muy parecido hace muy poco y además el Gobierno ya ha dado su opinión. Nosotros nos abstendremos, porque creemos que no tiene otro sentido.

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

Señor Matute, en relación con las enmiendas, ¿cuál es su posicionamiento final?

El señor **MATUTE GARCÍA DE JALÓN**: Aceptamos la enmienda de adición de Podemos, y no así la del Partido Popular, porque son antitéticas en sus términos.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

30 de mayo de 2018

Pág. 29

— DE MEDIDAS DE CLASIFICACIÓN Y PROTECCIÓN DE PASOS A NIVEL. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CIUDADANOS. (Número de expediente 161/003230).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a debatir la siguiente proposición no de ley, que es la que tiene que ver con las medidas de clasificación y protección de pasos a nivel. Es del Grupo Parlamentario Ciudadanos y la va a defender su portavoz, don Fernando Navarro.

Señorías, son las seis y diez, y veo más cercana la hora de votación las siete que otra. Lo digo a efectos de que avisen a su gente, para que todos podamos hacer otras cosas. Estimo que será así, porque son las seis y diez y, más o menos, vamos en hora, para que no pierdan ustedes luego el tiempo.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: En el momento en que registramos esta PNL se habían producido accidentes en distintos pasos a nivel, como los que habían acaecido en Calamonte, Badajoz, en Bolaños, Ciudad Real, y en Calera y Chozas, Toledo, donde además hubo una víctima mortal, y recientemente se han producido nuevos casos. Hace tres días en Guadalajara hubo tres víctimas mortales por esta misma causa. Por tanto, parece importante y de bastante actualidad el objeto de esta PNL, que básicamente es cambiar el criterio de clasificación vigente en la legislación actual.

La Orden de 2 de agosto de 2001, por la que se desarrolla el artículo 235 del Reglamento de la LOTT, de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de supresión y protección de pasos a nivel, recoge una clasificación, la actual, para los pasos a nivel: los de la clase A tienen una protección exclusivamente con señales fijas, los de la clase B tienen, además de las señales fijas, señales luminosas; los de la clase C ya tienen semibarreras, dobles semibarreras, y así va subiendo en distintos niveles hasta la clase F, en función de lo que se considera que requiere mayor o menor protección. Esta clasificación para determinar cuál es el nivel de protección adecuado para cada caso, que —insisto— está establecida desde hace más de quince años, se basaba principalmente en el llamado momento de circulación, que era un parámetro que resultaba de la aplicación del producto de la intensidad media diaria de vehículos de carretera por la circulación media de trenes, combinado de forma secundaria con otros parámetros, en los que no entraré para no marear mucho. El caso es que en España existen aproximadamente 3200 pasos a nivel, somos un país con poca densidad de pasos a nivel por kilómetro de red de toda la Unión Europea. A nivel comparativo, por ejemplo, este parámetro es el doble en Italia y casi el triple en países como Alemania o Francia. Sin embargo, la diferencia en cuanto a baja densidad de pasos no se refleja en el índice de heridos, ya que se encuentra situado en la media de los países, por encima de algunos como Italia o Francia, ni en el índice de fallecidos, en el que España supera a Italia y Alemania, países que nos duplican y triplican en densidad de pasos a nivel por kilómetro, lo cual parece indicar que el problema no es solo el número de pasos a nivel, sino los criterios que se utilizan para determinarlos. En realidad, si se divide el índice de fallecidos entre la densidad de pasos, el resultado del caso español es dramático: nuestra ratio es la peor, nuestro índice es el peor, comparado con los países de nuestro entorno, y solo es superado por Portugal. Y del total de pasos a nivel que hay, aproximadamente 2000 son clasificados como tipo A o particulares, solo protegidos por señales fijas. Como digo, el problema en España, por un lado, es el deficiente sistema de clasificación de pasos a nivel, que utiliza exclusivamente criterios de densidad de tráfico, sin tener en cuenta otros parámetros críticos para definir la peligrosidad del paso a nivel, tales como podrían ser la visibilidad o el índice de siniestralidad —de hecho, la ERA, la European Union Agency for Railways, reconoce otros niveles de protección activa distintos de la legislación española—, y, por otra parte, la gran cantidad de pasos a nivel existentes sin ningún sistema de aviso de paso a los trenes, es decir, de la clase A, respecto de los que la decisión de cruzarlos muchas veces depende de la intuición del conductor, ya que la visibilidad es a veces reducida y el paso solo se encuentra protegido por señales fijas.

Dado el tiempo que ha transcurrido sin una revisión del sistema y las mejoras potenciales derivadas de una menor accidentalidad que se obtendrían de un modo más eficiente que con el sistema actual, proponemos cambiar el criterio de clasificación por otro que refleje realmente la peligrosidad de los pasos a nivel, y además se deberían tener en cuenta los niveles de protección activa de la ERA y compatibilizar la política de supresión de pasos con una política de protección, porque debemos tener en cuenta que con el coste que supone suprimir un paso a nivel se pueden proteger aproximadamente doce. Por tanto, nuestra proposición básicamente es eso, modificar la Orden de 2 de agosto, por la que se desarrolla el artículo 235 de la LOTT, para que se incluyan también los parámetros de visibilidad, y no solo el momento de circulación, y además adoptar los niveles de protección activa de la Agencia Europea del Ferrocarril y elaborar un plan nacional de protección de pasos a nivel, en coordinación con las comunidades autónomas, para la protección de todos los pasos a nivel en un plazo razonable sin ningún sistema de aviso de paso

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

30 de mayo de 2018

Pág. 30

de trenes y mediante un sistema de protección activa, de forma que todos los que ahora son pasos de nivel de clase A pasen a clase B.

Estamos redactando una enmienda transaccional con las distintas enmiendas, que presentaremos a los distintos grupos y después a la Mesa.

Muchísimas gracias. **(Aplausos)**.

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

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

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

Señorías, todas nuestras enmiendas van en la línea de incluir en la proposición no de ley de Ciudadanos, que nos parece acertada en su mayoría, el caso de los pasos de los trenes en los andenes ferroviarios. En ese sentido, además de los 1600 pasos a nivel de clase A, remarcamos que hay 443 pasos entre andenes en estaciones de tren en España y que, según manifiesta el propio ministerio, han tenido una alta siniestralidad. El propio ministerio nos da la cifra de 46 accidentes mortales en los últimos diez años. Y la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, la CIAF, también ha recomendado en varias ocasiones la conveniencia de disponer de un inventario de este tipo de pasos a nivel. Por lo tanto —insisto—, estamos de acuerdo con la proposición no de ley, con la única salvedad de que agradecemos que se acepte vía enmienda incorporar también esos pasos por los andenes.

En concreto, nosotros hemos hecho hasta ocho enmiendas, que paso a desgranar de forma muy rápida. En primer lugar, introducimos una acotación temporal, porque entendemos que las proposiciones no de ley deberían incorporar siempre un marco temporal, para evitar que el Gobierno simplemente se vea instado, sin la obligación de reportar algún tipo de cumplimiento de la proposición no de ley en un marco temporal concreto, y apuntamos la necesidad de que los recursos económicos para la eliminación de esos pasos a nivel estuvieran en el plazo de un año. En la segunda enmienda, con la lógica general que acabo de exponer, señalamos que el estudio que propone Ciudadanos pase a incorporar en el inventariado de los pasos a nivel también los cruces de vías. En la enmienda tercera apostamos por que hubiera medidas de seguridad provisionales con los recursos propios de Renfe, en tanto en cuanto que no se dan soluciones definitivas. En la cuarta enmienda de adición apuntamos la necesidad de comenzar de forma inmediata, también con recursos propios, con la seguridad y la eliminación de los pasos a nivel de clase A y aquellos en estaciones de tren que no están correctamente identificados. En cuanto a la quinta, que nos parece fundamental, con respecto a los lugares donde se producen desplazamientos a pie con seguridad insuficiente porque no hay paso a nivel, semáforo ni megafonía, se debe actuar de forma inmediata. En la sexta hablamos de los Presupuestos Generales del Estado, en los que vamos a ver, tal y como está la situación, cómo se puede adaptar esto. En la séptima apuntamos la necesidad de que la atención integral a las víctimas sea real. Hay numerosas quejas de las víctimas y de los familiares de las víctimas de accidentes ferroviarios de este porte que apuntan al silencio por parte de la administración ferroviaria, y, en particular, se demanda que sea el propio Ministerio de Fomento el que asuma esa tarea en lugar de la empresa operadora, que no está siendo suficientemente diligente en algo tan sensible como la atención a las víctimas. Y en la última, la octava —lamentablemente, parece que no estaba siendo aceptada por el grupo proponente—, apuntamos la necesidad de que todos estos accidentes sean investigados por la CIAF, porque nos parece que el hecho de que la CIAF asumiera esa investigación repercutiría no solamente en una mayor visibilidad de los mismos, sino también seguramente en recomendaciones que contribuirían a evitar futuros accidentes mortales.

Muchas gracias y espero que, efectivamente, la transaccional pueda incorporar tantas enmiendas como sea posible.

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

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra para defender la enmienda don José Miguel Camacho.

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

Señorías, yo vengo de una comunidad autónoma, Castilla-La Mancha, donde en los últimos ocho meses ha habido cuatro accidentes mortales, con resultado de siete fallecidos, en pasos a nivel. Por tanto, comprenderán que en este tema sea bastante sensible a la necesidad de que se dé una solución inmediata

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

30 de mayo de 2018

Pág. 31

o por lo menos lo antes posible, para que este tipo de accidentes no se vuelvan a producir. Quiero aclarar que, evidentemente, no quiero que con estas palabras se entienda que considero que el resto de los diputados no tienen esa misma sensibilidad, porque, por desgracia, este tipo de accidentes los hay también en el resto del territorio español.

Señorías, el día 1 de agosto del año 2016 ADIF licitó un contrato para la redacción de proyectos constructivos para la supresión de pasos a nivel en diversas líneas, dentro de lo que se denomina el Plan 2016-2024, de eliminación de estos pasos a nivel. Dicho contrato se dividió en nueve lotes y se anunció como una primera fase de trabajos de un plan de supresión de pasos a nivel, con un horizonte de ejecución hasta el año 2024. Sin embargo, el día 8 de noviembre del año 2016 se anuncia que se pospone la fecha de apertura de estas ofertas económicas, quedando, en consecuencia, suspendido el procedimiento de contratación, y comunicándose finalmente por resolución de 25 de noviembre de 2016 el desistimiento del procedimiento de adjudicación de dicho contrato, al objeto de introducir mejoras en los pliegos. Esa fue la justificación que se dio.

Esta primera fase ha vuelto a ser relanzada en el año 2017 con la publicación de un nuevo anuncio de licitación para la eliminación de un primer lote de 74 pasos a nivel, repartidos por 11 comunidades autónomas. Mi grupo entiende que es necesario que se siga con dicha eliminación de los pasos a nivel, pero estos 74 pasos a nivel repartidos entre 11 comunidades autónomas en ese horizonte consideramos que es insuficiente. Por eso hemos presentado dos enmiendas a esta PNL que nos ha traído hoy al debate el Grupo Ciudadanos, donde hay dos apartados. En el primero de ellos señalamos algo que consideramos fundamental, y es que se cuente con suficiente dotación presupuestaria, porque puede quedar muy bien la teoría, las palabras, pero, evidentemente, si no hay dotación económica para llevar adelante no solamente la eliminación de estos pasos a nivel, por supuesto, sino la elaboración de ese plan que se necesita para poderlo llevar a cabo, no lo podremos conseguir nunca. En segundo lugar, se propone suprimir antes del año 2024, de acuerdo con los compromisos asumidos por el Gobierno en el Plan de Infraestructuras —imagino que el propio Partido Popular estará de acuerdo en esto—, en el PITVI 2012-2024, mil pasos a nivel en la red ferroviaria convencional, priorizando aquellos que presenten mayor índice de peligrosidad y mejorando las labores de conservación y mantenimiento, con el objetivo de incrementar la seguridad. Parece que es una cifra muy alta la eliminación de mil pasos a nivel. Antes decía el portavoz de Ciudadanos que estamos en torno a unos 3200 pasos a nivel en nuestro país. Por tanto, mil pasos a nivel, teniendo en cuenta que estamos hablando de un horizonte hasta 2024, no parece una cifra excesiva si cuenta, como decimos en el segundo punto, con la suficiente dotación presupuestaria.

Muchas gracias.

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

A continuación defiende la enmienda, por el Grupo Parlamentario Popular, el diputado don Joaquín Albaladejo.

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

En primer lugar, como es lógico, en nombre del Grupo Popular, queremos adherirnos al sentimiento triste y lamentable por los accidentes que se producen en este tipo de infraestructuras ferroviarias. Lógicamente, así debe manifestarse en primer lugar.

Y, en segundo lugar, he escuchado todas las intervenciones en esta Comisión y quiero dar las gracias a todos los portavoces de los diferentes grupos que han intervenido, pero también, fundamentalmente, quiero dar las gracias a todos los portavoces de mi grupo, el Grupo Popular, que me han enseñado siempre, desde el primer día, que lo más importante es defender todo por el mejor interés de España. Sobre el resto de consideraciones, allá cada cual con su intención. La nuestra es la de mejorar España.

Y quiero decirles que es muy significativa, y por eso hemos enmendado la propuesta de Ciudadanos, fundamentalmente porque ese grupo es absolutamente conocedor de la existencia de la Ley 38/2015, del Sector Ferroviario, que va a sustituir los efectos y las denominaciones de la Orden de 2 de agosto del 2001; lo sabe, lo conoce. Sabe y conoce también perfectamente que la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria está promoviendo la tramitación del proyecto del real decreto por el que se aprueba el reglamento sobre seguridad ferroviaria; lo conoce, lo sabe. Sabe además perfectamente, como todos, que en estos instantes con motivo de la transposición de las directivas 798 y 797 de la Unión Europea, sobre seguridad e interoperabilidad del sistema ferroviario de la Unión, se está elaborando un borrador de real decreto sobre seguridad e interoperabilidad. Dicho proyecto, cuya fase previa finalizó el 5 de abril en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

30 de mayo de 2018

Pág. 32

consultas, tiene entre sus objetivos fundamentalmente la actualización de la regulación sobre pasos a nivel, adecuando su clasificación a los criterios de la Unión Europea, revisando su protección y fortaleciendo el marco legal de los cruces con el ferrocarril; Ciudadanos lo conoce y lo sabe. Sabe que el día 5 de abril finaliza ese periodo de consultas en la elaboración de un real decreto, y se da la circunstancia de que dieciséis días hábiles después registra esta proposición no de ley. En fin, de acuerdo.

Dicho todo esto, la realidad que hay es que lo que pretende Ciudadanos fundamentalmente es modificar la Orden de 2 de agosto de 2001 y un Plan nacional de protección de pasos a nivel. ¿No es más coherente que se hagan todas estas cosas paso a paso, que se elabore el reglamento y que se apruebe ese real decreto sobre seguridad tras esa fase de consulta previa, que, como saben, finalizó el día 5 de abril? ¿No es más coherente que ADIF, que es la plenamente competente? Lo digo porque ha habido otra serie de enmiendas que hablan de intervención de otras administraciones. En fin, no nos disipemos, porque, si no, al final, va a ser imposible llegar a un acuerdo, si metemos otros ámbitos competenciales que no tienen nada que ver con esta materia. Que el plan de mejora de seguridad y cruces de vía se efectúe conforme a las nuevas denominaciones y clasificaciones de este nuevo real decreto, del que todos conocemos que desde el día 5 de abril ha finalizado el plazo para efectuar las consultas sobre su elaboración.

Señorías, es todo demasiado obvio. Pero por eso nosotros, como trabajamos para la mejora y la dinamización de las cuestiones que son importantes para la evolución de nuestro país, lo único que podemos hacer es solicitar que se atengan a las enmiendas que presentamos, que van en el siguiente orden: instar al Gobierno para que impulse la tramitación de proyecto de real decreto por el que se aprueba el reglamento sobre seguridad e interoperabilidad del sistema ferroviario de la red ferroviaria e instar a ADIF a que siga trabajando en los planes de mejora de la seguridad de los cruces de vía, porque es importante que tengamos una adecuada identificación de los cruces de vía conforme a la normativa europea y conforme a un real decreto que todos sabemos que ha de tener lugar e debe impulsarse, y lo lógico y normal es que luego los recursos económicos y presupuestarios de ADIF vayan en consonancia a esa calificación que van a tener cada uno de los cruces. Por eso solicitamos que se incorporen y se acepten por parte del grupo proponente, que en dieciséis días hábiles tuvo a bien poner blanco sobre negro lo que sabía que era la actividad del Gobierno de España, para que de esa manera podamos tener todos la oportunidad de votar a favor de algo que sea positivo para todos los españoles. Si vemos que no puede ser así, tendremos que tomar otra decisión en nuestro sentido del voto.

Muchísimas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Albadalejo.
Para fijar posición, tiene la palabra don Isidro Martínez Oblanca.

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

La problemática sin duda grave derivada de la existencia de miles de pasos a nivel en España no es solo cuestión de cambiar el criterio de las calificaciones, sino, sobre todo, de recursos económicos para eliminar unas infraestructuras que han derivado en mayor peligro, porque a su alrededor han crecido con los años las poblaciones, se han desarrollado carreteras y la vida cotidiana de los ciudadanos se ha aproximado a las vías del tren.

El señor Camacho, del Grupo Socialista, ha subrayado la necesidad de disponer de recursos económicos y yo también quiero hacerlo, porque este es el quid del asunto. La supresión de pasos a nivel es una de las grandes lagunas de nuestra política ferroviaria. La crisis económica hizo imposible aproximarse a los objetivos que se plantearon en los diferentes y sucesivos planes de seguridad en pasos a nivel del Ministerio de Fomento con todos los Gobiernos, con Gobiernos de diferente signo político. A nadie se le oculta que la clave para avanzar en este importante asunto relativo a la seguridad de nuestros ferrocarriles tiene ese condicionante económico, y de ahí la necesidad de dotar al gestor de infraestructuras, ADIF, de recursos para acometer los proyectos para eliminar los pasos a nivel. Por eso ha sido bueno aprobar los Presupuestos Generales en el pasado ejercicio y también en el actual, ya que son proyectos cuya ejecución es muy larga y se prolongan durante muchos años. Téngase en cuenta que en la última adjudicación de redacción de proyectos para supresión de pasos a nivel, o al menos la última de la que yo tengo conocimiento, que fue la realizada a finales del pasado año, alcanzó a setenta y cuatro proyectos para toda España, con un periodo de ejecución o de cumplimiento que se va hasta el año 2024.

Tras las comunidades autónomas de Castilla y León y Andalucía, Asturias es la comunidad española con mayor número de pasos a nivel en sus líneas férreas, tenemos más de 400. Allí también tenemos,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

30 de mayo de 2018

Pág. 33

desgraciadamente, las cifras de mayor siniestralidad en relación con el ferrocarril y con los pasos a nivel. Por tanto, para nuestra comunidad la política de supresión es tan prioritaria como complicada, tanto por la extensión de la red de ancho métrico como por las dificultades orográficas y el enclavamiento de los pasos. De hecho, en la última adjudicación de Adif solo se contemplan diez pasos a nivel ubicados en los términos municipales de Piloña, Gijón, Carreño, Pravia y Mieres, incluidos todos en la red de ancho métrico.

Vistos los antecedentes en el escaso cumplimiento de los diferentes planes para supresión y protección de pasos a nivel, sobre todo la protección, ya nos daríamos por satisfechos en Foro —creo que todos nos daríamos por satisfechos— si se cumplieran las previsiones para atajar los más de 3200 pasos a nivel que tenemos en España, como recordaban varios portavoces. Son unas previsiones que en lo presupuestario suponen inversiones cercanas a los 64 millones de euros hasta 2021. El mejor paso a nivel es el que no existe. La eliminación de pasos debería ser una prioridad, pero es adecuada la revisión de sus calificaciones y el incremento de su protección.

Yo pensaba apoyar el texto transaccional anunciado por el portavoz del Grupo Ciudadanos, autor de la iniciativa, pero la verdad es que tras escuchar los argumentos del portavoz del Grupo Popular, me queda una duda más que razonable, así que, si no se incorpora la enmienda del Grupo Popular, yo optaré por la abstención.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Martínez Oblanca. Esperamos esa transacción.

Aprovecho para decir a los grupos que la letrada solo tiene una transacción de las muchas que se han anunciado y que conviene ir haciéndoselas llegar cuanto antes.

— SOBRE EL AVANCE EN LAS MEJORAS DE LA LÍNEA FERROVIARIA ENTRE SANTANDER Y LIÉRGANES. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/001993).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de la última proposición no de ley, sobre el avance en las mejoras de la línea ferroviaria entre Santander y Liérganes. Es una iniciativa del Grupo Parlamentario Popular, que va a defender la diputada doña Ana Madrazo.

La señora **MADRAZO DÍAZ**: Muchas gracias, señor presidente.

Efectivamente, el Grupo Parlamentario Popular ha presentado esta iniciativa, cuyo objetivo es poner en valor la gran apuesta inversora del Ministerio de Fomento en Cantabria, en mi comunidad autónoma. Por eso es un honor para mí, como diputada por Cantabria, poder defender esta proposición.

Señorías, tenemos un ministro de Fomento, Íñigo de la Serna, que conoce muy bien cuáles son las necesidades de Cantabria y cuáles son nuestras prioridades, porque vive en Cantabria y, como saben, ha sido alcalde de Santander. En materia de infraestructuras las necesidades de Cantabria son muchas, porque nuestra orografía y climatología son complicadas y no siempre permiten hacer obras con facilidad, pero, evidentemente, Cantabria no se puede quedar atrás en materia de comunicaciones, no somos ni más ni menos que los demás, porque las comunicaciones suponen oportunidades de desarrollo económico y de empleo. El ministro de Fomento, Íñigo de la Serna, lo sabe perfectamente, lo vive, lo ha vivido y lo conoce muy bien y va a transformar esta legislatura en la más importante de la historia de Cantabria en términos de infraestructuras, movilizando una inversión que superará los 3200 millones de euros, nada más y nada menos.

Como el propio ministro ha dicho, en la historia de Cantabria nunca se había contemplado una inversión semejante. Quizás por esa dificultad orográfica —como saben todas sus señorías, antiguamente se conocía Cantabria como la montaña— Cantabria ha sufrido un déficit histórico en materia de infraestructuras, pero gracias a los Gobiernos del Partido Popular Cantabria va a tener la mayor movilización de recursos en obra pública de toda su historia, y estamos viendo ya reflejadas en el *Boletín Oficial del Estado* una catarata de licitaciones, adjudicaciones y obras que nunca habíamos visto en la historia de nuestra comunidad autónoma.

Los Presupuestos Generales del Estado para 2018 del Grupo Fomento en Cantabria ponen negro sobre blanco y anticipan ese futuro lleno de optimismo para los cántabros, porque por fin podremos disfrutar de unas infraestructuras a la altura del siglo XXI. En estos Presupuestos Generales del Estado se contempla una inversión de 272 millones, con un incremento del 36% con respecto a 2017, somos la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

30 de mayo de 2018

Pág. 34

segunda comunidad autónoma con un mayor incremento. Pero si hablamos únicamente del Ministerio de Fomento, el 85% de esa inversión corresponde al Grupo Fomento y tiene un incremento del 42% con respecto a las partidas consignadas en 2017, inversiones que se van a hacer en nuestras carreteras, puertos, aeropuertos y ferrocarriles, contemplando además demandas históricas de los cántabros, como el tercer carril para la autovía Santander-Torrelavega, el tercer carril de la autovía A-8, que nos comunica con Bilbao, mejorar la carretera del desfiladero de La Hermita o, por supuesto, la llegada de la alta velocidad por fin en el corredor Palencia-Santander. Esta es una cuestión por la que suspiran varias generaciones de cántabros, y que es nuestra máxima prioridad: poder llegar a Madrid en tren en un tiempo de tres horas, y eso va a ser realidad gracias a un Gobierno del Partido Popular, con un ministro de Fomento cántabro, como es Íñigo de la Serna, que hará realidad esa demanda histórica.

Pues bien, en materia de ferrocarriles, y antes de entrar en el contenido específico de esta iniciativa, es donde mejor se refleja ese compromiso del Partido Popular con nuestra tierra, porque la llegada de la alta velocidad a Santander tiene prevista una inversión de 1658 millones de euros. Cantabria, señorías, partía de cero en esta cuestión, porque fue nulo el compromiso de los anteriores Gobiernos socialistas con la alta velocidad a Cantabria, ya que el señor Blanco prometió al señor Revilla hacer, no un AVE, sino dos, uno a Madrid y otro a Bilbao, y al final se plasmó en la anulación del estudio informativo que ya se había empezado a tramitar. Eso se hizo, anular el estudio informativo, eso hicieron los Gobiernos socialistas por la alta velocidad en Cantabria, y eso nos permite asegurar, sin ninguna duda, que al final de la legislatura, y gracias a los Gobiernos del Partido Popular, la alta velocidad va a llegar por fin a Cantabria.

Entrando ya en el contenido específico de esta iniciativa, en la que proponíamos seguir avanzando en la mejora de la línea ferroviaria entre Santander y Liérganes, así como en otros tramos de la red de cercanías de Cantabria, tenemos que decir, en primer lugar, que, una vez más, el Partido Popular cumple con sus compromisos, cumple con Cantabria, porque si hace un año presentamos esta iniciativa, hoy podemos decir que la renovación de la línea que queríamos impulsar se encuentra ya en la fase final de la obra, en tan solo un año, con un grado de avance del 78%, habiéndose ejecutado ya casi 5 millones de euros de los 6,11 millones por los que se adjudicó la obra.

Señorías, la modernización y actualización de las líneas de ferrocarril en Cantabria pasa también por mejorar nuestros trenes de mercancías, para prestar un mejor servicio a los miles de cántabros que a diario utilizan esos trenes para desplazarse por la geografía cántabra. Este es el caso de la línea de cercanías Orejo-Liérganes, en la que se producen 16 circulaciones diarias en cada sentido, cubriendo un tramo de 9,5 kilómetros y que, fíjense ustedes, señorías, no había sido renovada desde el año 1987. Una vez más el Partido Popular cumple con cerca de 2 millones de viajeros que al año utilizan estos servicios de cercanías y que con estas actuaciones dispondrán de mayor comodidad, de mayor seguridad y de mayor confort.

Señorías, el pasado 10 de mayo se cumplían cien años de la inauguración de este ramal de ferrocarril entre Orejo y Liérganes, que pertenece a la línea Santander-Bilbao y que nació vinculado al esplendor de los balnearios que tuvimos en Cantabria, en Solares y Liérganes, durante los últimos años del siglo XIX y los primeros del siglo XX, con el auge del turismo minero-medicinal de la clase acomodada de aquellos años. El antecedente de este ramal Orejo-Liérganes fue el ferrocarril Santander-Solares, y posteriormente se amplió, cubriendo los 119 kilómetros que nos unen con Bilbao. Es precisamente en Orejo, una localidad próxima a Solares, donde se produce la bifurcación de la línea general hasta Liérganes. Como cántabra tengo que decir que les invito a todos ustedes a subirse a ese tren porque tiene una belleza paisajística inigualable, con suaves montañas, con verdes prados y siguiendo el curso del río Miera.

Esta inversión no es un caso aislado, sino que forma parte de un ambicioso plan de cercanías, muy necesario en Cantabria, donde las líneas de cercanías estaban muy obsoletas, y que contempla una inversión en Cantabria de 530 millones de euros en el periodo 2017-2020. Esta inversión incluye sustitución de vehículos, modernización de estaciones, reducción de frecuencias a quince minutos entre Santander y Torrelavega, dos de las poblaciones más importantes de Cantabria, y prestar un mayor y mejor servicio a los cántabros; se van a suprimir once pasos a nivel de estas líneas de cercanías y se hacen obras de accesibilidad. En definitiva, señorías, la mayor inversión en líneas de cercanías de nuestra historia, para mejorar la seguridad, la accesibilidad y el confort de los viajeros, como decía, mejorando el servicio que se presta a los cántabros.

Por tanto, señorías, los hechos y las obras hablan por sí solas y, una vez más, obras son amores, como dice el refrán, y es un Gobierno del Partido Popular y es un ministro de Fomento del Partido Popular,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

30 de mayo de 2018

Pág. 35

Íñigo de la Serna, el que demuestra su compromiso absoluto con nuestra tierra, con Cantabria y con todos los cántabros.

El Grupo Podemos ha presentado una enmienda que vamos a rechazar, porque, sinceramente, lo que plantea es un estudio de las necesidades de las líneas de cercanías, que precisamente forma parte de este plan de cercanías que ha diseñado, estudiado y proyectado el propio Ministerio de Fomento. Por tanto, repito, la vamos a rechazar.

Ahora que estamos viviendo situaciones muy convulsas en la política, aprovecho esta ocasión, en que estamos aquí los diputados que representamos a nuestra comunidad autónoma, a Cantabria, para pedir una vez más altura de miras y responsabilidad ante la moción de censura que vamos a debatir mañana, porque España no se merece vivir este periodo de inestabilidad política, que nos llevará a una situación de recesión económica y de destrucción de empleo.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

A ver si conseguimos mantener un poquito de nivel de silencio para que la diputada doña Rosana Alonso, por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos defienda su enmienda.

Tiene la palabra.

La señora **ALONSO CLUSA**: Gracias, presidente.

Lo cierto es que una vez más, como suele ser habitual en el Grupo Popular, nos encontramos con una PNL sin sentido, no entendemos muy bien cuál es el objeto y qué pretenden. Vemos una retahíla de actuaciones que se están ejecutando, no porque les importe lo más mínimo la calamitosa situación del ferrocarril en Cantabria, sino por mero postureo; postureo, caspa y corrupción es lo que representan ustedes y es la forma de describir su actuación en Cantabria.

La red ferroviaria de Cantabria arrastra graves problemas como consecuencia de décadas de olvido y de desinversión. Lo poco que han actuado es porque las cántabras están hartas de su actitud, de su indiferencia y de su maltrato. Sí hay obras de renovación en las vías entre Orejo y Liérganes, tras años de quejas, movilizaciones de los usuarios, parones y retrasos cada día, utilizando trenes viejos. Por cierto, esto también ocurre en la línea de Torrelavega y Reinosa. Año tras año, el número de usuarios del ferrocarril en Cantabria no ha hecho más que caer y la respuesta es siempre poco dinero y mucha propaganda. El descontento social lleva, eso sí, al señor ministro a hacer una presentación rápida, así deprisa, entre amiguetes, de un plan de cercanías, que no deja de ser una mera descripción de la red, sin ningún diagnóstico de la situación. No se habla de tiempos de desplazamiento, no se analiza el desplome de las cifras de viajeros, no se concretan las limitaciones temporales de velocidad que hay que suprimir, ni siquiera se definen los objetivos en fiabilidad y tiempos de desplazamiento, ni mucho menos se habla de intermodalidad o de la extensión de la red a otras poblaciones, que han crecido notablemente y a las que hay que dar servicio, como son Sarón, Laredo o Castro Urdiales. Ni una palabra de la accesibilidad en las estaciones, a pesar de que Cantabria es de las comunidades con más estaciones que no pueden ser utilizadas por personas con diversidad funcional. Insisto en que lo que han presentado ustedes no es un estudio, es mera propaganda, por eso no se atreven ni siquiera a abrir ese documento a discusión, hurtando el debate a la mesa sobre la red ferroviaria, que se puso en marcha a iniciativa del Parlamento de Cantabria. Y todo este despropósito —falta de inversiones, plan vacío de contenido serio, falta de información, de debate y de participación— se hace teniendo en cuenta precisamente que el ministro de Fomento viene de Cantabria.

Por ello, sin muchas esperanzas, pero pretendiendo arreglar de alguna manera el desaguisado que tienen ustedes, es por lo que hemos presentado esta enmienda para que hagan un verdadero plan estratégico de cercanías, que plantee el horizonte 2040, que incluya todas las medidas y presupuestos necesarios, no solo para dignificar esta red de cercanías, sino para dar respuesta a los cambios laborales, sociales, demográficos y territoriales experimentados por Cantabria, y que dé respuesta a un ferrocarril del siglo XXI, eficaz, competitivo, que vertebré nuestra comunidad y que sea útil a los desplazamientos cotidianos de las cántabras y de los cántabros.

Muchas gracias.

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

Para fijar posiciones, por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra don Félix Álvarez.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

30 de mayo de 2018

Pág. 36

El señor **ÁLVAREZ PALLEIRO**: Muchas gracias, señor presidente.

Voy a empezar esta intervención con una alegría y con un asombro inusitado, porque me acabo de enterar de que a Cantabria va a llegar una inversión de Fomento de 3200 millones de euros. Ahí lo dejo. No seré yo quien me oponga a esa inversión en Cantabria, faltaría más. Lo que pasa es que es contradictorio, o quizás sea justicia poética, que el Grupo Popular nos traiga esta tarde una proposición no de ley para la mejora de la línea ferroviaria entre Santander y Liérganes, justo en pleno descarrilamiento del Gobierno de Mariano Rajoy, acorralado por una corrupción ya sustanciada en certezas judiciales. El tren de la corrupción, con su chaca, chaca, cha, ha arrasado esta legislatura, la ha finiquitado, la ha liquidado. Una prueba palmaria de que esto es así, de que la parálisis ha llegado al Gobierno de Mariano Rajoy y al partido que lo sustenta, es esta proposición no de ley que no tiene ni esqueleto ni músculo ni alma.

Señores del PP, la red ferroviaria de cercanías de Cantabria a muchos cántabros nos recuerda a las vías por las que transitaba Buster Keaton en *El maquinista de la general*. Estamos hablando de una red ferroviaria en blanco y negro, del siglo XIX, obsoleta y primitiva y esa modernización, necesaria e imprescindible, no es un regalo del Partido Popular a Cantabria y no es un regalo del ministro de Fomento a Cantabria, es una reivindicación justa que tenía que haberse realizado hace años.

Estos Presupuestos Generales del Estado (que esperemos que no decaigan por la ambición personal de Pedro Sánchez, que solo pretende entrar en La Moncloa por la ventana de la buhardilla, en lugar de darle la palabra, la voz y el voto a los millones de españoles para que sean ellos los que acudan a las urnas y decidan terminar con esta agónica legislatura) son buenos para España en general y para Cantabria en particular. Son unos presupuestos que contemplan un aumento de la inversión del Ministerio de Fomento de un 36,4% con respecto a 2017 en Cantabria, hasta los 235 millones, de los cuales a inversión ferroviaria se destinarán 78 millones de euros, con una previsión por parte del Gobierno de una inversión ferroviaria para Cantabria para el periodo 2017-2022 de algo más de 122 millones de euros. En Ciudadanos nos preguntamos por qué el Grupo Parlamentario Popular, que es el que sostiene al Gobierno, le pide al Gobierno continuar con una obra que ya está en marcha para renovar la vía de este tramo. Esto se llama autopromoción, autobombo o rasque y gane.

Desde que Íñigo de la Serna dejó la Alcaldía de Santander para ponerse al frente del Ministerio de Fomento, está más tiempo en Santander que cuando era alcalde, cosa de la que yo me alegro porque sé que el ministro disfruta muchísimo de su tierra, al igual que yo, y presenta obras, infraestructuras, actuaciones, pero parece que esta promoción no es suficiente y por eso el Grupo Popular nos trae esta proposición no de ley, que, como he dicho antes, supone pedir al Gobierno que haga lo que ya está haciendo. Esto es lo que podríamos definir como una proposición no de ley *flower power* o chachi piruli. Nosotros creemos que entre tanto anuncio, entre tanta infografía y entre tanto festival de Fomento estaría muy bien que se estableciese un calendario con plazos concretos para la realización de estos proyectos.

Por otro lado, tengo que decir a la portavoz del Grupo Popular que la señora Ana Pastor ya prometió el AVE para 2020. Revilla para 2015, Ana Pastor para 2020, que era del Partido Popular, y ahora el ministro para 2023. De todas formas, votaremos a favor de esta proposición no de ley, que tanta buena intención trae como nada de nada nos deja.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Para fijar la posición del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el diputado don Ricardo Cortes.

Vuelvo a pedirles que bajen, por favor, el tono de conversación.

El señor **CORTES LASTRA**: Muchas gracias, presidente.

La verdad que después de escuchar a la diputada del PP llamándonos a la responsabilidad ante la moción de censura, yo me quedo perplejo, porque hemos tenido que sufrir al señor Bárcenas como senador de nuestra región durante mucho tiempo. Por tanto, no sé qué pensar.

La verdad es que estamos ante una PNL que se puede calificar como claramente electoralista y que trata de poner en valor un poco la gestión, yo diría que abstracta casi, del ministro De la Serna en la comunidad de Cantabria. Yo creo que todos los que estamos aquí compartimos que debemos seguir avanzando en la mejora de la línea de ferrocarril entre Santander y Liérganes, y no solo en esta, sino en otras muchas, pero no deja de llamar la atención un mínimo de autocrítica en esta PNL. El propio ministro en el año 2016, hablando de las líneas ferroviarias en Cantabria, decía que había habido 271 incidencias

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

30 de mayo de 2018

Pág. 37

en la red de ancho ibérico, con un retraso de treinta y cinco minutos, o que en el mismo año habíamos tenido 446 incidencias en el ancho métrico, de las que el 40 % derivaban en un retraso importante.

Mire usted, si Rajoy es el presidente del plasma, el ministro de Fomento en Cantabria es el de las infografías; infografías y anuncios de estudios. Yo le hago una pregunta. ¿No sería más honesto con los ciudadanos de Cantabria establecer la cantidad que realmente se va a ejecutar en los presupuestos, y no esta especie de engaño masivo que el ministro hace año a año, prometiendo cantidades que luego no ejecuta? Yo creo que hacer esto con su tierra, con tu tierra, con nuestra tierra, es una cierta deslealtad y en el fondo un cierto populismo electoral.

Trabajemos todos por mejorar la línea Santander-Liérganes, pero hagámoslo y dejémonos de publicidad, de tantas palabras, pasemos a los hechos. Y de las infografías y de los estudios pasemos también a los hechos, porque pasa el tiempo y todo son proyectos y una gran parte de los Presupuestos Generales del Estado está sin ejecutar y me temo que al año siguiente va a ocurrir lo mismo. Ya le digo, señora diputada del PP, de las palabras a los hechos.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Cortés Lastra.

Señora Madrazo, ¿tiene algo que decir sobre la enmienda?

La señora **MADRAZO DÍAZ**: Ya dije en mi intervención que la vamos a rechazar porque ya está contemplado un plan de actuaciones sobre los trenes de cercanías.

El señor **PRESIDENTE**: Muy bien. Hemos concluido el debate de las proposiciones no de ley. Votamos en cinco minutos. Les ruego avisen a la gente y traigan las transacciones que falten. Señorías, están terminando de fotocopiar la última transacción. En cuanto la repartan, empezaremos a votar. **(Pausa)**.

VOTACIONES:

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a hacer lo que es costumbre en esta Comisión, que es preguntar cuántos diputados tiene cada grupo para evitar errores en las votaciones.

Señor Barrachina, ¿hay 14 diputados en el Grupo Popular? **(Asentimiento)**. Señor Ramos, ¿hay 9 diputados del Grupo Socialista? **(Asentimiento)**. Señor Alonso, ¿hay 7 diputados del Grupo Confederal? **(Asentimiento)**. Señor Navarro, ¿hay 3 diputados? **(Asentimiento)**. Esquerra Republicana no ha venido. Hay un representante del Grupo Parlamentario Vasco. En el Grupo Mixto hay dos representantes. Por lo tanto, en lugar de 37 estamos 36. Hacemos votaciones con 36 diputados.

Votaremos las proposiciones no de ley según figuran en el orden del día.

La primera proposición ha decaído porque no se ha defendido. Votamos la proposición no de ley, sobre el avance en las mejoras de la línea ferroviaria entre Santander y Liérganes, del Grupo Parlamentario Popular. Se vota en sus propios términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 27; en contra, 7; abstenciones, 2.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Votamos la proposición no de ley sobre el rechazo a una línea de tren de alta velocidad entre Miranda y Logroño que atraviese La Rioja Alavesa. Se vota con una enmienda del Grupo Confederal de Unidos Podemos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 9; en contra, 18; abstenciones, 9.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos a continuación la proposición no de ley sobre el corredor cantábrico-mediterráneo, del Grupo Parlamentario Socialista. Se vota con una transaccional.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Votamos la proposición no de ley relativa a la creación de áreas de descanso seguras para los transportistas, presentada por el Grupo Parlamentario Popular. Se vota con una enmienda del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 537

30 de mayo de 2018

Pág. 38

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 34; abstenciones, 2.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Votamos la proposición no de ley relativa al impulso de los puertos inteligentes. Se vota en los términos de una transaccional.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 27; en contra, 7; abstenciones, 2.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Votamos a continuación la proposición no de ley sobre la no discriminación por territorio en las tarifas de Correos, presentada por el Grupo Socialista. Se vota en los términos de una transaccional.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 22; abstenciones, 14.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Votamos la proposición no de ley sobre los efectos ambientales, económicos y sociales del temporal Emma en el puerto del Gran Tarajal, en Fuerteventura, presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. Se vota en los términos de la transaccional presentada.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Votamos por último la proposición no de ley de medidas de clasificación y protección de pasos a nivel, del Grupo Parlamentario Ciudadanos. Se vota en los términos de la transaccional presentada.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

No habiendo más asuntos que tratar, y esperando que nos sigamos viendo muchas, muchas, muchas sesiones, se levanta la sesión.

Eran las siete y diez minutos de la tarde.