



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2019

XII LEGISLATURA

Núm. 736

Pág. 1

FOMENTO

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

Sesión núm. 42

celebrada el miércoles 20 de febrero de 2019

Página

ORDEN DEL DÍA:

Proposiciones no de ley:

- Sobre la necesidad de realizar una auditoría independiente de la deuda ilegítima de las autopistas quebradas que serán rescatadas por el Estado. Presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. (Número de expediente 161/002877) 2
- Relativa a la modificación de la Orden FOM 734/2007. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/003396) 6
- Relativa a la reapertura de líneas ferroviarias, la expansión de los Cercanías y el impulso a los ejes transversales ferroviarios, para afrontar un cambio de modelo de transporte en nuestro país liderado por la expansión del tren público y social, basado en garantizar el derecho a la movilidad pública, social y sostenible que cohesione y vertebré el territorio. Presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. (Número de expediente 161/003671) 10
- Sobre las interconexiones ferroviarias con Francia. Presentada por el Grupo Parlamentario Ciudadanos. (Número de expediente 161/003762) 15
- Relativa a definir el régimen competencial de los diseñadores de interior como agentes que intervienen en los procesos de transformación de la edificación. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/004102) 34

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 736

20 de febrero de 2019

Pág. 2

— Sobre igualdad de trato a usuarios de la autopista AP-7. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/004134)	26
— Sobre la denominación del Aeropuerto Internacional Región de Murcia-Juan de la Cierva. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/004235)	20
— Sobre la necesidad de culminar el marco normativo de la actividad de la estiba portuaria. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/004271)	23
— Sobre el final de la actual concesión en forma de peaje y bonificaciones previas de la AP-7 a su paso por la Comunitat Valenciana. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/004276)	30
Votaciones	38

Transcripción literal al no ser posible la presencia ni corrección por parte del personal del Departamento de Redacción del «Diario de Sesiones».

Se abre la sesión a las cuatro de la tarde.

PROPOSICIONES NO DE LEY:

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, con la puntualidad que suele tener esta Comisión relacionada con el ámbito de transportes, del que nos ocupamos, vamos a comenzar la sesión de la Comisión de Fomento, la última de esta legislatura. Voy a recordar el orden del día que vamos a seguir, porque las alteraciones ya son conocidas, pero por si acaso. La primera será la que figura en el número 1 del orden del día, la de las autopistas quebradas y rescatadas por el Estado; la segunda, la modificación de la orden de Fomento; la tercera, la reapertura de las líneas ferroviarias y la expansión de los cercanías; y la cuarta, las interconexiones ferroviarias con Francia. Esas no han sufrido alteración. En quinto lugar, vamos a debatir la que figuraba con el número 7, que es la del aeropuerto internacional de la Región de Murcia; después vendrá la de la necesidad de culminar el marco normativo de la actividad de la estiba portuaria, que era la octava; después, como séptima será la sexta, que era sobre igualdad de trato a usuarios en la autopista AP-7; después sobre el final de la actual congestión en forma de peaje de la AP-7, que era la que iba de número 9; y finalmente, la de los diseñadores de interior.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: ¿Las dos de la AP-7 no se sustancian juntas?

El señor **PRESIDENTE**: Es lo que hay.

— SOBRE LA NECESIDAD DE REALIZAR UNA AUDITORÍA INDEPENDIENTE DE LA DEUDA ILEGÍTIMA DE LAS AUTOPISTAS QUEBRADAS QUE SERÁN RESCATADAS POR EL ESTADO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA (Número de expediente 161/002877/0000).

El señor **PRESIDENTE**: Comenzamos. Para defender la primera de las iniciativas sobre la necesidad de realizar una auditoría independiente de la deuda ilegítima de las autopistas quebradas que serán rescatadas por el Estado, que es una iniciativa del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, doy la palabra a su portavoz, don Félix Alonso.

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: Muchas gracias, señor presidente.

El 8 de febrero se inició el proceso de rescate de la autopista AP-41 (Madrid-Toledo), la última de las nueve vías de pago que quebraron y que quedaba por asumir. El Consejo de Ministros aprobó la resolución del contrato con la actual sociedad concesionaria tras ser declarada en liquidación. A partir de ese día, igual que las ocho autopistas ya rescatadas, está gestionada por el Ministerio de Fomento. Quedan seis

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 736

20 de febrero de 2019

Pág. 3

meses para calcular y pagar la responsabilidad patrimonial de la Administración por la inversión que realizaron en su construcción y no amortizada. Empieza el baile de cifras, ¿serán 4500 millones como reclaman los fondos buitres de la deuda? Los mismos fondos buitres que siempre aparecen casados con sus señorías del Partido Popular. Durante meses, ustedes, como un martillo hidráulico, nos han machacado con las bondades del Plan de Infraestructuras en Carreteras (PIC), que como nos manifestó el secretario de Estado en sede parlamentaria, era el negocio del siglo, como en su día lo fueron las quebradas autopistas. El negocio para los de siempre, para los que ustedes protegen el nido. ¿O serán 2000 millones como dijeron los señores De la Serna y Ábalos? Lo que parece descartado ya definitivamente es que será el coste «cero patatero» que prometió a los españoles la señora Pastor.

Nos asalta otra duda que solo las elecciones generales y su resultado electoral nos aclararán. Nosotros, por cierto, ya lo tenemos claro, si gobernamos o somos influyentes, gestionará Seittsa, o sea, gestionaremos todos, el Estado. Por el contrario, si los que gobiernan son las derechas de tres cabezas o el rosa anaranjado, se volverán a licitar a las empresas privadas. En Cataluña decimos *qui paga, mana*, quien paga, manda.

El tema de las autopistas rescatadas, las famosas radiales y los tramos Cartagena-Vera y la circunvalación de Alicante, tiene tela. Es la historia de un modelo de concesiones de autopistas de peaje con una propuesta de tráfico inflada por parte del Gobierno de los señores Aznar, Cascos y Ruiz Gallardón, y sustentada sobre unas expropiaciones con una Ley del Suelo del mismo Partido Popular, que encareció enormemente el valor de la expropiación. En el Registro están los beneficiarios de los beneficios extraordinarios, que podríamos decir «pelotazo». Quien tiene la información tiene el poder. Dos decisiones políticas de un Gobierno del Partido Popular, poner unos tráfico altísimos y un modelo especulativo de suelo que encareció las expropiaciones y ha motivado la quiebra de los ocho contratos. Nueve autopistas de peaje, de las que hoy los ciudadanos españoles tenemos que soportar el pago de ese rescate; otro gran éxito de la factoría de los genoveses y de su modelo de concesión de autopistas al que nos llevó el Partido Popular a comienzos de los años 2000.

Es por ello —para que nadie se escape, teniendo en cuenta que hoy es posiblemente la última Comisión— que presentamos esta proposición no de ley del Grupo Unidos Podemos-En Comú Podemos-En Marea sobre el tema, para pedir una auditoría de cara a depurar la legitimidad de toda la deuda, y que cada palo aguante su vela.

Muchas gracias, presidente.

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

Por el Grupo Parlamentario de Ciudadanos tiene la palabra don Fernando Navarro.

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

Las autopistas quebradas, entre ellas las radiales son un icono, un símbolo de una manera de hacer política, de hacer mala política, en la que se antepone la rentabilidad electoral a la utilidad social. Es uno de los más conspicuos elefantes blancos, esas infraestructuras muy vistosas, muy costosas y de escasa utilidad. A los diez años de su puesta en funcionamiento vino el rescate de las nuevas autovías quebradas. Es una situación que ha puesto de manifiesto los numerosos errores cometidos en la planificación de vías de alta capacidad, o, mejor, de falta de planificación. Son unos errores que, sin embargo, ahora tendrán que ser soportados por todos los contribuyentes y cuyas responsabilidades políticas habrían de depurarse.

Recordemos que fue una tormenta perfecta, por un lado, provocada por ese deseo de hacer electoralismo con las infraestructuras, se quería hacer unas radiales y se hicieron cálculos que encajaran en ese deseo, la hoja de cálculo lo aguanta todo. El resultado es que los tráfico reales fueron muy inferiores a los que se preveían, con reducciones entre el 30 y el 45%, con intensidades medias diarias inferiores a 10000 vehículos al día, lo que produce esa sensación de ser unas autovías de *Mad Max*, y, como se ha dicho, unas expropiaciones mucho más costosas de lo inicialmente previsto.

La pregunta es, con unos datos tan hinchados con el fin de hacer las autovías, ¿cómo se animaba el constructor a hacerlo? ¿Cómo daba créditos el banco? Pues bien, esa era la segunda pata de la tormenta perfecta, existía una legislación completamente inadecuada, tanto en lo que se refiere a la responsabilidad patrimonial como en lo que se refiere al reparto de riesgo entre Administración y concesionario en la Ley de Contratos de las administraciones públicas. Esto producía el famoso efecto de privatizar ganancias y socializar pérdidas. Las constructoras habrían aceptado cualquier proyecto, por irreal o absurdo que fuera, una base lunar, le habría dado igual, los bancos lo habrían financiado porque sabían que al final respondería la Administración.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 736

20 de febrero de 2019

Pág. 4

En este tema, la posición de Ciudadanos es conocida, no ha variado, ya el 15 de febrero de 2017, hace dos años, esta Comisión aprobó una PNL nuestra sobre este asunto, con los votos en contra del Partido Popular, por cierto. En ella, el Congreso de los Diputados recogía todo lo que estamos ahora comentando y pedía, por ejemplo, que el Gobierno remitiera a la Cámara en el plazo máximo de un mes un informe en el que se detallase el coste total para la Administración General del Estado, y por tanto para los ciudadanos, de estas autopistas de peaje quebradas, y que este estudio, además, detallara las alternativas al rescate que se hubieran planteado. El segundo punto decía que se encargase con carácter urgente una auditoría pública de las cuentas de las autopistas quebradas. Decía también cosas que ya se han hecho, que se promoviera la reforma de la legislación relativa a responsabilidad patrimonial, que ya está, y que se corrigiera el sistema de reparto de riesgos, lo que se ha abordado en la Ley de Contratos. De los siguientes puntos no se ha hecho nada, que se abordara de inmediato un plan de evaluación y promoción de infraestructuras y que se promoviera la creación de una oficina nacional de evaluación, que, si bien está en la Ley de Contratos, ninguno de los gobiernos, ni el del PP ni el del PSOE, han tenido el menor interés en desarrollar.

Es decir, que esta misma Comisión ya pidió lo que pide esto, pidió depurar responsabilidades políticas y propuso medidas para prevenir estas situaciones. ¿Qué ocurre con esta propuesta que nosotros hemos enmendado? Que tiene cosas que nos perturban. Habla de deuda ilegítima, la deuda es o no es, si legalmente existe una responsabilidad existe deuda y si no, no existe. Y qué es eso de participación directa de la ciudadanía, ¿va a decidir una asamblea si hay deuda o no? Por lo tanto, nosotros, como ya estábamos de acuerdo hace dos años y nos parece bien la auditoría, nos hemos limitado a quitar esos términos de la propuesta inicial, y si se acepta la apoyaremos.

Muchas gracias.

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

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

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

Señorías, debatimos hoy una iniciativa que vuelve a traer a esta Comisión un claro ejemplo de la peor gestión que los diferentes gobiernos del Partido Popular llevaron a cabo durante sus mandatos, enlazando las políticas de Aznar, con su ministro Álvarez Cascos, con las de los gobiernos absolutistas de Mariano Rajoy, las autopistas quebradas que, finalmente, han sido rescatadas por el Estado. Un ejemplo del significado que tiene para la derecha, y muy particularmente para el Partido Popular, la gestión de lo público como una oportunidad para el negocio privado, más allá de las necesidades reales de la ciudadanía. Unas autopistas que fueron planificadas, construidas y gestionadas sin tener en cuenta las necesidades reales y la movilidad de las personas. En su coste influyeron decisiones ideológicas y políticas tan trascendentales como la modificación de la Ley del Suelo, que supuso un aumento considerable de los costes de la expropiación de los terrenos y la construcción de dichas infraestructuras, a lo que tuvimos que añadir la repercusión de la crisis económica que tuvo en la reducción de un tráfico que, dicho sea de paso, nunca llegó a ser el que tenían previsto en un inicio. Una gestión nefasta que finalizó con la quiebra de las empresas constructoras y gestoras de las mismas, que el Partido Popular pretendió zanjar con un rescate financiero como paso previo a una nueva licitación privada.

Estando de acuerdo con el análisis de la situación que se deja traslucir en la iniciativa presentada por Podemos, sin embargo, no podemos estar de acuerdo con su parte propositiva, que entendemos que incluso podría entrar en colisión con los intereses generales del Estado. No debemos olvidar que la nacionalización de estas vías se produce por la activación de la cláusula de responsabilidad patrimonial de la Administración, que obliga al Estado no solo a hacerse cargo de las autopistas tras el desistimiento de las empresas concesionarias, sino también a resarcir económicamente a las mismas. En su día, el Ministerio de Fomento habló de una responsabilidad de unos 1800 millones de euros, cantidad en la que, a priori, existía una importante divergencia con la calculada por los fondos de inversión que finalmente compraron esa deuda y que la cifran en torno a 4000-5000 millones de euros.

No entendemos, por tanto, el sentido de esta auditoría externa como una forma de depurar responsabilidades antes de que se diriman por los cauces legalmente establecidos las cantidades que la Administración debe abonar en concepto de responsabilidad patrimonial de la Administración, que tiene unos cauces legalmente establecidos y que es fiscalizado por la Intervención General del Estado. Dado que, a priori, y de acuerdo con la documentación existente va a existir conflicto, y posiblemente litigiosidad

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 736

20 de febrero de 2019

Pág. 5

en la determinación de esa responsabilidad, el procedimiento a seguir será el establecido en la ley, que consta de una propuesta por parte de la Administración, del ministerio, un trámite de audiencia a las concesionarias, a las avalistas que prestaron garantías, un informe de la Abogacía del Estado, en caso de no haber acuerdo entre la Administración y las empresas que tienen la deuda, un dictamen del Consejo de Estado, y una resolución por parte del Consejo de Ministros. Solo una vez interpretado el contrato a efectos de liquidación, se procederá a la fijación de la cantidad, entendiéndose, por tanto, que de no haber acuerdo entre las partes, será un tribunal el que, en su caso, establezca esa cuantía y será posteriormente a ese momento cuando se podrán exigir y depurar las responsabilidades a que hubiera lugar.

De ahí el sentido de nuestra enmienda, que no hace otra cosa que recoger lo que ya establece la ley. Esa iniciativa que el grupo proponente efectuó hace ahora un año es complementaria a otra del mismo grupo que fue debatida en el Pleno el 13 de febrero del año pasado, dando lugar a que en el debate el Partido Socialista expusiera la política que iba a seguir en materia de autopistas, incluidas las quebradas, y que no fue otra que la que el Ministerio de Fomento ha llevado a cabo a lo largo de estos ocho meses, la gestión a través de Seittsa de todas las autopistas rescatadas con una reducción del peaje en torno a un 30%, además de su gratuidad en el horario nocturno, conforme a lo establecido por el Consejo de Ministros, y la suscripción de una adenda al convenio establecido entre la Administración del Estado y Seittsa que prorroga la gestión de las autopistas por un plazo de cuatro años más, impidiendo así una nueva licitación privada y manteniendo la gestión dentro del sector público.

Esperamos que en la próxima legislatura veamos a luz a esa Subcomisión que aborde de una forma integral todas aquellas cuestiones que tienen que ver con el mantenimiento de las autopistas, apostando por una gestión justa y equilibrada entre todos los territorios y que se ponga el embrión de un verdadero pacto de Estado en materia de infraestructuras. El Partido Socialista decía en la oposición lo mismo que hizo en el Gobierno, liberando aquellas autopistas cuya concesión cumplía su plazo.

Muchas gracias.

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

Para fijar posición, por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra don Miguel Barrachina.

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

He escuchado muchas cosas, pero ninguna que se ajuste a lo que realmente ocurrió con las radiales, porque ¿qué eran las radiales? Por el mismo motivo por el cual quebraron todos los bancos, quebraron las inmobiliarias y todas las administraciones españolas, las locales, tuvieron que acudir al Plan de Pago de Proveedores. Por el mismo motivo. Es decir, 3500000 empleos perdidos en España y un desplome del tráfico del 48%. Si alguno de los diputados que he escuchado hablar, alguno de ellos con un lenguaje propio de extraterrestres, saliese a la calle y preguntase a cualquier negocio: oye, ¿tú cuánto tiempo aguantas si tu clientela cae en un 48%? que es lo que la izquierda hace cuando gobierna España, ningún negocio, ni los peajes de las autopistas, ni los bancos, ni las inmobiliarias, ni las administraciones. La izquierda, la última vez que asoló este país nos dejó como nos dejó, y felizmente, ahora, solo les hemos dado ocho meses para frenar el país.

Las radiales quiebran por dos motivos, desplome en el tráfico producto de la gestión de la izquierda y la incapacidad de la izquierda para hacer un solo recurso cuando el jurado de expropiaciones dice que los terrenos, en lugar de costar 400 millones, los particulares reclaman y les dan la razón con 2400 millones de euros, y el Gobierno socialista entonces en España permite que el coste de las expropiaciones pase de los 400 millones de euros previstos a 2400 millones de euros. Aquellas actuaciones, aquellas carreteras, aquellas autopistas que se hicieron como todas las autopistas en España desde 1973, como todas, como las que hizo Felipe González con su ministro Sáenz de Cosculluela, con su ministro Borrell Fontelles, actualmente ministro, con la ministra Magdalena Álvarez, en la época de Rodríguez Zapatero, con el ministro don José Blanco, en la época de Rodríguez Zapatero. Todas con la misma legislación, todas obligaban a la Administración a hacerse cargo si quebraban las empresas.

Para mayor asombro mío he escuchado que esto ha sido un negocio empresarial, hombre, si son los jueces los que están diciendo, señores de Podemos, que han quebrado y, por tanto, la Administración se ha de hacer cargo de ella, poco favor puede haber hecho el Gobierno socialista o el Gobierno popular a empresas que han quebrado, lo que quiere decir que lo han perdido todo. Yo celebro esas afirmaciones que hacen de matrimonio entre los fondos buitres y determinados partidos políticos. Para aquellos que los conozcan, cuando Podemos habla con tanto afecto de los fondos buitres, imagino que será por su relación.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 736

20 de febrero de 2019

Pág. 6

Pero, quebraron por dos motivos, costes en expropiaciones que lo multiplicaron por seis y el Gobierno socialista no declaró de lesividad, como era obligación del Consejo de Ministros, ninguna de las resoluciones del juzgado de expropiación. El Gobierno socialista hizo tres cosas más, hoy les parecen muy mal las radiales, pero ellos llegaron a acuerdos con las empresas y elevaron los peajes, alargaron el plazo de la concesión, el Gobierno de Rodríguez Zapatero les concedieron un crédito que no ha sido devuelto de 483 millones de euros de préstamos participativos, y otros 80 millones más de cuentas de compensación. Ni un céntimo recuperado por el Gobierno. Elevó los peajes y alargó plazos. Y estos representantes socialistas son los mismos que llevaron a cabo aquello y que consintieron no recurrir ningún acuerdo de elevar el coste de las expropiaciones, porque España iba muy bien habiendo heredado del Gobierno del Partido Popular.

¿Y qué proponemos nosotros? Hasta el día de hoy, y han pasado casi dos décadas, las empresas no han recibido un céntimo del Gobierno de España, y cada día que pasa, y con el Partido Popular se han ido recuperando los tráficos. Es decir, el cálculo de tráficos no se hizo mal, con el PP cada año subía un 5% el uso de las autopistas, como crecía el empleo cada vez que gobierna el Partido Popular o el número de empresas. Ahora, como el cálculo para indemnizar depende del tiempo que has consumido, cada día que pasa es un día a favor del Gobierno de España y un día en el que se recuperan tráficos.

Por lo tanto, lo que tiene que hacer este Gobierno es defender su patrimonio y, además, volver a relicitar, porque no están amortizadas. Igual que hemos defendido en Burgos o en la Sevilla-Cádiz, o en la comunidad valenciana la A-7, que se liberen porque llevan 40 años amortizándose, hemos defendido con valentía, y hemos sido los únicos, que estas 9, que no están amortizadas, vuelvan a salir y el Estado tenga su resarcimiento.

Esto fue una gran iniciativa del Partido Popular, una magnífica iniciativa que, en manos de la izquierda, como todo, se hunde, se viene abajo y nadie soporta. Ha habido alguna de las radiales que llegó a tener una caída en el uso del 70%, que me diga alguien si existe algún empresario del mundo que aguante una reducción en su clientela en un 70%. La izquierda es capaz de convertir las mejores infraestructuras en las peores inversiones.

Dicho lo cual, votaremos cualquier actuación que permita llevar a cabo lo que quiera, auditorías, revisiones... nosotros sí, nosotros somos un partido que —felizmente— no precisa ni de fondos extranjeros ni de recursos ajenos para llevar a cabo una actividad digna. Por lo tanto, nosotros estamos a favor de que todo eso se haga, y por nosotros cuanto antes.

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

El señor Alonso no está. Señor Pascual, en relación con las enmiendas, supongo que las valorará después.

— RELATIVA A LA MODIFICACIÓN DE LA ORDEN FOM 734/2007. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/003396/0000).

El señor **PRESIDENTE**: Proposición no de ley relativa a la modificación de la Orden FOM 734/2007. Tiene la palabra el señor Baldoví.

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

Sin tiempo aún para reponerme del discurso abominable del señor Barrachina contra la izquierda, apocalíptico, sí, gracias por ayudarme con el adjetivo, le voy a hacer una propuesta liberal, de esas que le gustan a usted, de emprendedores, de que la gente pueda trabajar en lo que quiera. Se la hago a usted, se la hago a Ciudadanos y también al Partido Socialista, es decir, que no pongamos trabas a que los emprendedores puedan hacer su trabajo, y como sé que el señor Barrachina y también los señores de Ciudadanos son tan liberales y apuestan por los emprendedores, supongo que no tendrán ningún problema en apoyar esta propuesta que, en definitiva, tiene un espíritu claramente liberal.

Para obtener una autorización de transporte público había unos requisitos que marcaba la Orden 734/2007, que era estar en posesión de tres vehículos y con una antigüedad máxima de seis meses. Es decir, que si un señor quería montar una empresa de transporte con un solo camión no podía, y, además, si tenía tres camiones y uno de ellos tenía más de seis meses, tampoco podía; o sea, trabas a la iniciativa libre de los ciudadanos. Por lo tanto, los pequeños autónomos que solo tenían un camión se veían obligados a agruparse en cooperativas, donde con una licencia trabajaban varios camiones. Y no tenían más remedio, porque si no, no podían trabajar de camioneros, no podían crear su propia empresa, es decir, una cortapisa a la libre iniciativa de los pequeños empresarios. Tuvo que ser una sentencia del

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 736

20 de febrero de 2019

Pág. 7

Tribunal de Justicia Europeo, la del 8 de febrero de 2018, donde decía claramente que no se requieren estos requisitos, y le venía a decir al Reino de España que se aplicara esa sentencia.

Hoy, justamente, se ha publicado en el Boletín Oficial del Estado el Real Decreto 70/2019, de modificación del reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, donde solo se ha quitado uno de los dos requisitos, el de los tres vehículos. Por tanto, ahora una persona que quiera dedicarse a tener su propia empresa de transporte, no tiene el requisito de los tres vehículos, pero sí que sigue manteniendo el requisito de los seis meses de antigüedad. Es decir, que una persona que tenga un camión con siete meses, con un año o año y medio, no puede constituir su propia empresa, porque se lo prohíbe la ley, antes con el Partido Popular y ahora con el Partido Socialista.

Hay dos sentencias del Tribunal Superior de Justicia de la comunidad valenciana, de 27 de junio de 2018 y de 4 de julio de 2018, que ya dicen claramente que no son requisitos indispensables y que atentan contra la libre competencia. Por cierto, a un agente que quiera montar su propia empresa con su propio camión, le están obligando a que tengan que malvender su camión y tener que comprarse un nuevo camión para poder montar su propia empresa, cosa que me parece absolutamente alucinante.

Como se ha publicado justamente hoy y esta PNL se presentó en el mes de junio del año pasado, probablemente, lo que pedíamos, que era la modificación de la Orden 734/2007 se ha quedado obsoleta. Como eran más de las 12 cuando he visto que había salido en el BOE no he tenido tiempo, pero lo que se tiene que modificar es el reglamento. Evidentemente, con lo que queda de legislatura no lo vamos a poder modificar, pero los pequeños empresarios del camión agradecerían que esta Comisión, en un gesto de buena voluntad, aprobara esta propuesta en el sentido de que no se tenga que tener una antigüedad máxima de seis meses para poder montar tu propia empresa.

Creo, señor Barrachina, que es una cosa absolutamente razonable, que entra dentro de los principios liberales del Partido Popular y de Ciudadanos, por lo que no dudo que van a aprobar con entusiasmo mi iniciativa.

Moltes gràcies.

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

Por el Grupo Parlamentario Popular, y para defender la enmienda, tiene la palabra don José María Barrios.

El señor **BARRIOS TEJERO**: Gracias, presidente.

Como bien ha dicho el señor Baldoví, que presenta la PNL en nombre del Grupo Mixto, una parte de sus peticiones —que eran dos— ha decaído porque instaba a modificar el apartado a) del artículo 19, en el que se exigía tener tres vehículos para poder obtener la licencia. Nosotros, estábamos de acuerdo en esa primera parte, pero en estos momentos ha decaído puesto que el viernes se ha aprobado en el Consejo de Ministros, y además dice textualmente «respecto al acceso a la profesión de transportista, el texto da cumplimiento a lo determinado por el Tribunal de Justicia de la Unión Europea en su sentencia del año pasado, que obligaba a retirar el requisito de la flota mínima, reforzando, por otra parte, otros requisitos con objeto de garantizar la profesionalidad del sector, y esto es algo importante, garantizar la profesionalidad del sector. Esto se aprobó, como decía, el pasado viernes y hoy mismo, como dice el señor Baldoví, se ha publicado este Real Decreto 70/2019.

Por lo tanto, el requisito de tener tres vehículos desaparece con este real decreto, y queda la otra petición que hacía en la PNL, concerniente a la antigüedad del vehículo, y es donde nosotros hemos presentado una enmienda para que, si la tiene en cuenta el señor Baldoví, se suprima esta petición. Nosotros no podemos estar de acuerdo en que se suprima lo referente a la antigüedad del vehículo, es un requisito sobre el que dice el artículo 19: «tales vehículos no podrán tener más de cinco meses contados desde su primera matriculación en el momento de formularse la solicitud». Mire, la sentencia del Tribunal de la Unión Europea no entra a valorar la antigüedad de los vehículos, solamente entra a valorar el número de ellos, y nosotros no estamos de acuerdo en que se suprima esto concerniente a la antigüedad puesto que es algo que contribuye a mantener una flota de vehículos en nuestras carreteras con una antigüedad menor, también contribuye a mantener una mejora en la seguridad vial y a reducir los niveles de contaminación. Además, he de decirle que el sector, a través del Comité Nacional de Transportes, ya ha comunicado que tampoco es partidario de cambiar este apartado.

Por lo tanto, instamos al señor Baldoví a que admita nuestra enmienda, que afecta a la segunda parte de su petición, y, si es así y la primera parte ya está aprobada por el Consejo de Ministro del viernes, lógicamente toda la PNL quedaría sin vigor. Si no admitiera nuestra enmienda, tendríamos que votar en contra.

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 736

20 de febrero de 2019

Pág. 8

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

Para fijar posición, por el Grupo Parlamentario Ciudadanos tiene la palabra el diputado don Miguel Garaulet.

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

Efectivamente, señor Baldoví, nos asombra su carácter liberal en este tema, *a la vejez, viruelas*, como se dice, parece ser que después de tres años se va dando cuenta usted por dónde va la senda de la modernidad y del progreso.

Efectivamente, desde Ciudadanos conocemos que hoy se ha aprobado por real decreto en el BOE la eliminación del requisito de los tres camiones. Mire, señor Baldoví, el sector del transporte por carretera está muy concienciado en eliminar las emisiones de CO₂ en carretera, en crear unas flotas mucho más sostenibles con el medio ambiente, en potenciar mejores camiones para que mejore la seguridad vial, y en apostar por una ley de cambio climático. Por lo tanto, este requisito no es aprobado por parte del Comité Nacional del Transporte, porque consideran que no todo el mundo puede entrar a formar parte de una empresa de transporte si no cumplen unos mínimos a la hora de antigüedad de sus camiones, que permita que sean camiones mucho más eficientes desde el punto de vista de gestión energética, sino que también sean camiones que tengan unos mejores parámetros de seguridad vial. Por lo tanto, eliminar el requisito de antigüedad significa que pueda entrar cualquier persona a crear una empresa de transporte.

He de decir que 400000 de los camioneros que tenemos en este país son autónomos, tienen un camión, por lo tanto, ya son gente que son empresa, que tienen un camión y que trabajan para otras empresas. Si eliminamos este requisito, muchos competidores que vienen de fuera de España podrían crear empresas aquí y hacer un *dumping* social con trabajadores de otras nacionalidades, que ya lo están haciendo por desgracia y que generan un *dumping* social que afecta directamente a estos trabajadores autónomos.

Por lo tanto, nosotros reconocemos los beneficios que supone reducir la antigüedad de la flota y también consideramos que esta proposición no de ley, señor Baldoví, perdóneme, con todo el cariño, es una chapuza jurídica y técnica.

Repetimos, la sentencia del Tribunal Superior de Justicia de la Unión Europea no se manifiesta frente al requisito de antigüedad de los vehículos, por lo que no se entiende que deba modificarse el artículo 19.1.a) y suprimirse el apartado de la letra b) del mismo artículo en lo concerniente a la antigüedad del vehículo.

Busquemos un sector del transporte moderno, sostenible, que apueste por la Ley del Cambio Climático y por la reducción de las emisiones, y, por supuesto, apoyemos entre todos a nuestros transportistas. Unos transportistas que necesitan mucho más que una reducción del tiempo de antigüedad, necesitan que haya un único convenio colectivo a nivel nacional, que no haya cincuenta y tres convenios colectivos, necesitan ayuda por parte de las administraciones, tanto de la Administración Central como las autonómicas, para mejorar el sector del transporte, necesitan el apoyo en contra de las empresas buzones que hay en el resto de Europa, y, sobre todo, necesitan comprensión y que todo el mundo entienda que el sector del transporte no es el sector del transporte de carretera, sino que es de todo el transporte, y que todo el transporte debe buscar ser un transporte nuevo, moderno y, sobre todo, sostenible con el medio ambiente.

Muchas gracias, señor presidente.

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

Por el Grupo Parlamentario Confederal tiene la palabra la señora Pastor.

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

Esperaré a que terminen los compañeros de dirimir sus diferencias. Votaremos a favor de esta proposición del Grupo Mixto, aunque nos crea algunas dudas en la segunda parte. Efectivamente, el Tribunal de Justicia Europeo declaró que el Reino de España había incumplido las obligaciones al imponer como requisito para obtener una autorización de transporte público que las empresas dispusieran al menos de tres vehículos. Afortunadamente, un real decreto con fecha de hoy ha revertido esa situación. Entendemos que este requisito limitaba, tal como indicaba el informe de la Secretaría del Consejo para la Unidad del Mercado, el acceso a la profesión de los empresarios autónomos dentro de nuestras fronteras, perjudicándoles respecto a la norma por la que se rigen los empresarios de otros países dentro de la propia Unión, que no estaban sujetos a estos requisitos.

Respecto al requisito de antigüedad de los vehículos, que es el que nos preocupa, y pese a que el Tribunal de Justicia Europeo no se había manifestado en contra claramente, revisando su sentencia entendemos que, si bien limitar tan drásticamente los años de antigüedad de los vehículos podría cercenar algún derecho, para nuestro grupo es fundamental garantizar la seguridad, ya que esta es irrenunciable, y entendemos que ajustar esa vida tan corta de los vehículos va en relación a la seguridad.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 736

20 de febrero de 2019

Pág. 9

Así mismo, cabe recordar que, con anterioridad a la apertura de este expediente, la Secretaría del Consejo ya recibió un informe del Defensor del Pueblo en el que se hacía constar su preocupación por las numerosas quejas recibidas en relación a esta situación, el trato desproporcionado e injusto que referían los ciudadanos al tener que disponer de tres vehículos. Pero no abundaré en eso, dado que el real decreto de hoy garantiza que no se exigirán estos tres vehículos. En lo que querría insistir, y es fundamental para este grupo, es que, en todo requisito asociado a un determinado régimen de intervención como es el requisito de un número mínimo de vehículos, se debería ajustar al test de necesidad y proporcionalidad establecido.

Quizá, para modificar esa segunda parte de la proposición no de ley que nos pide el Grupo Mixto, ese artículo 19.1.a), haría falta estudiar una propuesta algo más documentada que la que nos traen hoy. En cualquier caso, este Grupo Confederal quiere alertar sobre el marco que cualquier tipo de modificación, en orden a liberalizar paquetes de condiciones relativas al transporte, podría acarrear. Nos referimos a las condiciones de trabajo y derechos de las personas transportistas, y también, como ya he mencionado antes, a la seguridad, teniendo en cuenta que cualquier cambio podría afectar, no solo a todo un colectivo de personas conductoras, sino también a la seguridad de las carreteras en toda Europa. Por tanto, insistimos, cualquier cambio no podrá, en ningún caso, sustentarse sobre condiciones que pongan en peligro la seguridad en carretera o un empeoramiento de las condiciones laborales.

Instamos al Grupo Mixto a que nos traiga una propuesta a la mayor brevedad algo más documentada sobre cómo se habilitaría esa modificación respecto a la antigüedad de los vehículos.

Moltes gràcies.

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

Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra don Juan Luis Gordo.

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

La PNL que hoy nos presenta Compromís es una propuesta consistente en el tiempo, dado que la sentencia del Tribunal de Justicia Europeo requería esta modificación del título habilitante para el transporte de mercancías. Hace referencia a dos cuestiones, por una parte, al número mínimo de vehículos, y por otra parte a la antigüedad de los vehículos. Me voy a referir a ambas.

Ya se ha dicho aquí, con fecha de hoy, y con un acuerdo del Consejo de Ministros del pasado día 15, se aprueba un real decreto que modifica el Reglamento de ordenación del transporte terrestre. Una modificación que incorpora el requerimiento en cuanto al número de vehículos que establece la sentencia del Tribunal de Justicia. No obstante, me gustaría hacer alguna precisión con respecto a este punto en lo referente a la génesis de esta sentencia. En febrero de 2014 la Comisión recibió una denuncia en relación con la aplicación —supuestamente incorrecta— del reglamento. Esta denuncia incoó un procedimiento de infracción contra el Reino de España, y el 29 de abril de 2016, el Reino de España, a través de su Gobierno, respondió al dictamen motivado manteniendo su postura, con lo cual interpuso un recurso, recurso que está en la base de esta sentencia. ¿Por qué comento esto? Por una cuestión de consistencia y coherencia política. Se ha presentado hoy una enmienda, que entiendo que se registró ayer, y lo lógico es que se retire, me parece que es inconsistente e incoherente con el criterio que mantuvo el Gobierno en esas fechas. Esto en cuanto al número de vehículos.

En cuanto al tiempo de abandono, efectivamente, en la orden ministerial que regula el reglamento de la Ley del Transporte, creo que es en el apartado 19 b) se hace referencia a que tales vehículos no podrán rebasar la antigüedad máxima de cinco meses, contada desde su primera matriculación en el momento de formularse la solicitud. Razones en pro y en contra y después haré una valoración de lo que invoca Compromís, que es el artículo 34 del Tratado. Razones para no aceptar el criterio de antigüedad, que ya anuncio que es la posición que mantiene nuestro Grupo Socialista. En primer lugar, las políticas de sostenimiento medioambiental, al mismo tiempo de mejora de la competitividad y de equilibrio del mercado a través de distintas directivas de la Unión Europea, se plasman aquí, porque la reducción de la edad media de los vehículos, sin duda alguna, tiene un componente de fiabilidad en la prestación del servicio; por lo tanto, interesa que el parque sea lo más joven y moderno tecnológicamente posible. En segundo lugar, porque a medida que aumenta la antigüedad del parque incide de una forma muy profunda en la seguridad vial, lo estamos viendo con las políticas de revisión periódicas, por tanto, un parque para el transporte de mercancías más moderno y más rejuvenecido está asociado directamente a la mejora de la seguridad vial. Y también tiene un componente medioambiental, porque un parque envejecido tiene más emisiones de CO₂ y de contaminación. Por tanto, son razones convincentes.

Pero, también, el propio reglamento de la Unión Europea, en su apartado 2 y 3, da otras razones de carácter técnico. Por una parte, la modernización de las empresas para garantizar la competitividad,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 736

20 de febrero de 2019

Pág. 10

criterio que si bien en un régimen de mercado liberal el punto de equilibrio de las curvas de oferta y demanda lleva a ese punto, sin embargo, no podemos desdeñar políticas públicas que inviten a mejorar la competitividad, la productividad y, al mismo tiempo, respetando o intentando que no quiebren, sobre todo, empresas pequeñas o personas que ejercen su profesión como autónomos, que son los más vulnerables. Aquí quiero recordar que desde hace mucho tiempo el ministerio tiene líneas de abandono para la actividad del transporte, porque la oferta en algunos casos ha sobrepasado con exceso la demanda, aun reconociendo el problema social.

En la exposición de motivos que ha hecho Comprimis, sobre el artículo 34 del Tratado, intenta establecer una analogía, que, efectivamente, es trasladable, entre el transporte de viajeros por autobús, pero el transporte de viajeros por autobús tiene un mercado más potente que el transporte de mercancías. Lo cual no deja de ser una incoherencia de la Comisión Europea, porque si apuestas por el liberalismo puro, debiera converger, en eso estamos de acuerdo.

Pero nuestra posición es esta, como así lo ha reclamado también el Comité Nacional de Transporte, que ha pedido que no se recoja este precepto, y rechazamos muy a nuestro pesar el apartado número 2, y por tanto la propuesta, y yo pediría al Grupo Popular que reconsidere su condición.

Nada más. Simplemente quiero decir que esta es mi última intervención como diputado. Llevo once años ligado al Parlamento, esta ha sido mi Comisión, de la que he sido portavoz y quiero agradecer al presidente y a todos los compañeros portavoces, porque ha sido un placer trabajar con ellos. Y que me perdonen si en algún momento ese exceso de celo y de pasión ¿verdad Félix? nos puede haber llevado a algún rifi-rafe. Que les vaya bonito. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, don Juan Luis, ha sido un placer. Sabe que le apreciamos y le respetamos mucho por su larga y amplia trayectoria, y máxime en esta Comisión en la que ha ejercido tantos años con una portavocía muy bien llevada, desde luego que sí.

Señor Baldoví, en relación con la enmienda me hace una indicación el señor Barrios, así que quería explicarle con un poco más de detalle la enmienda. Sé que es un poco irregular, ¿le importa que le dé medio minuto al señor Barrios? Sé que es un poco irregular, pero simplemente le quiere explicar la enmienda.

Tiene 30 segundos escasos.

El señor **BARRIOS TEJERO**: Gracias, presidente. Gracias, señor Baldoví.

Me ha dado la impresión que el portavoz del Partido Socialista ha interpretado mal la enmienda que hacemos, nuestra enmienda pide que se suprima la petición que hace la PNL en cuanto a la antigüedad de los vehículos. Yo creo que coincidimos en el mismo planteamiento y por su exposición me ha parecido que no la ha entendido bien.

El señor **PRESIDENTE**: Ahora sí, señor Baldoví.

El señor **BALDOVÍ RODA**: Ha venido bien porque ha aclarado perfectamente que no quería uno de los dos requisitos que justamente nosotros pedíamos. Por tanto, no puedo aceptar la enmienda y sabiendo que esta enmienda no se ajusta a la situación dada la publicación hoy en el BOE, la mantendré en sus términos, sabiendo que solo sería como voluntad de que esto se modifique en un futuro.

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

— **RELATIVA A LA REAPERTURA DE LÍNEAS FERROVIARIAS, LA EXPANSIÓN DE LOS CERCANÍAS Y EL IMPULSO A LOS EJES TRANSVERSALES FERROVIARIOS, PARA AFRONTAR UN CAMBIO DE MODELO DE TRANSPORTE EN NUESTRO PAÍS LIDERADO POR LA EXPANSIÓN DEL TREN PÚBLICO Y SOCIAL, BASADO EN GARANTIZAR EL DERECHO A LA MOVILIDAD PÚBLICA, SOCIAL Y SOSTENIBLE QUE COHESIONE Y VERTEBRE EL TERRITORIO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA. (Número de expediente 161/003671/0000).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente, relativa a reapertura de las líneas ferroviarias, la expansión de los cercanías y el impulso a los ejes transversales ferroviarios, para afrontar un cambio de modelo de transporte en nuestro país liderado por la expansión del tren público y social, basado en garantizar el derecho a la movilidad pública, social y sostenible que cohesione y vertebral el territorio.

Es del Grupo Confederal y la va a defender don Sergio Pascual.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 736

20 de febrero de 2019

Pág. 11

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

Señorías, señor presidente, los que somos asiduos de esta Comisión saben que este grupo, y en particular este diputado, hemos sido especialmente constantes hasta casi la extenuación —contumaces, dice el compañero, y me parece muy buen término— a la hora de defender la necesidad de compensar lo que entendemos ha sido un abandono de la financiación y la ampliación de los servicios públicos de transporte ferroviario en el plano de cercanías y media distancia, incluyendo el cierre de alguna de estas líneas. Desde nuestro punto de vista, en lo que se podría denominar «modelo AVE», más allá de las consideraciones terminológicas sobre si alta velocidad es a partir de 250, 300 o 350 kilómetros/hora, para nosotros tenían algunas carencias severas que han llevado a distorsionar nuestro modelo ferroviario, que nos gustaría que se corrigieran lo antes posible.

Respecto al modelo AVE no tenemos, obviamente, ningún tipo de inconveniente en que se acerquen poblaciones que cuanto más próximas estén mejor servicio le pueden dar al ciudadano nuestros ferrocarriles y mejores conexiones, iniciativas, emprendimientos comerciales y de empresa puede haber entre ellas, pero nos parecía que la apuesta por velocidades por encima de los 300 kilómetros/hora no pareciera tener demasiado sentido cuando las de hasta 250 kilómetros/hora ya eran suficientemente competitivas, como se había demostrado en muchas líneas.

De hecho, en el último periodo del señor De la Serna y en este corto periodo del señor Ábalos, el Ministerio de Fomento pareciera que hubiera reconsiderado, en cierta medida, cómo tienen que ser desplegadas esas líneas, que nosotros llamamos de altas prestaciones, aunque sigan teniendo la etiqueta de alta velocidad. Porque reduce costes de desarrollo y despliegue, y porque reduce luego muchos costes de implementación. Pero sobre el modelo AVE pensábamos que el defecto fundamental no era tanto esta lógica que acabo de referir, sino más bien que se constituyó como una especie de cartas a los Reyes Magos, en las cuales, con criterios poco organizados en lógica de país y con una visión holística de las necesidades de nuestros ciudadanos y ciudadanas, estuvieran donde estuvieran en el territorio nacional, insisto, se articulaba más bien como una lista de los Reyes Magos en la que, incluso los condicionamientos de aprobación de otras normas en el Congreso de los Diputados, podían interferir o propiciar que una obra se impulsara más o menos.

Esto ha sido profusamente utilizado por políticos y políticas poco responsables, que se lanzaban a un cruce de acusaciones mutuas sobre si llegaba el AVE o no llegaba, de quién es culpa que llegue o deje de llegar, a dónde tendría que haber ido o no, en lugar de haber llegado a un pacto de Estado entre todas las fuerzas políticas, en su momento Partido Popular y Partido Socialista, cuando comenzó la ola AVE, y ahora con todo el arco parlamentario. ¿Por qué digo esto? Porque es evidente que las infraestructuras no se construyen de un año para otro y que transforman profundamente el territorio y nuestra demografía.

De ahí que nuestra petición fuera ese plan por el derecho a la movilidad que incluía esta planificación de las redes ferroviarias, cosa a la que se comprometió, por cierto, el señor Ábalos en el hemiciclo, habiéndonos dejada colgada la promesa. Esperemos que, en algún momento, el ministro que sea, la pueda retomar.

Dicho esto, y en particular sobre la cuestión de los cercanías, quería hacer un apunte específico. Pareciera que, ahora que se corrige parte de ese desbalance presupuestario, que ha puesto 10 euros por cada usuario de AVE frente a un euro por cada usuario de cercanías y media distancia, en los últimos presupuestos del Partido Popular y en la propuesta del Partido Socialista, echamos en falta que no solamente haya partida destinadas al mantenimiento de las líneas, sino que entendemos que debiera haber también partidas destinadas a la ampliación de las redes de cercanías y a la reapertura de líneas de media distancia. ¿Por qué? Respecto a las líneas de cercanías, creo que la cuestión es obvia, si no es imposible cumplir con los acuerdos que suscribió este país con el Libro blanco del Transporte de la Unión Europea en materia de descarbonización de nuestro transporte y de transición modal al ferrocarril. La mayoría de los viajes se dan en los entornos urbanos y el cercanías es un gran transportador de usuarios de la movilidad. Y nuestras ciudades están creciendo, los conglomerados urbanos cada vez son mayores, no solo en Madrid y en Barcelona, que tienen una red de transporte de cercanías relativamente aceptables, sino que hay otros grandes entornos urbanos que están creciendo y que no reciben ese tipo de servicios, con lo cual es una urgencia atenderlos para cumplir con esos requisitos y también para prestar un servicio de movilidad aceptable a la ciudadanía.

En materia del desmantelamiento de líneas que, desde nuestro punto de vista, deberían ser recuperadas, en particular las que conforman los ejes transversales ferroviarios en nuestro país, yo quería invitarles a que nos concitáramos para que asumiéramos que la red ferroviaria, especialmente en los territorios menos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 736

20 de febrero de 2019

Pág. 12

poblados de nuestro país, cumple funciones que no son exclusivamente de transporte de ciudadanos y de mercancías. La red ferroviaria fija al territorio la población, lo cual ataca un problema severo de nuestro país en materia de despoblación de los entornos rurales, y, en segundo lugar, vertebra y cohesiona, en términos simbólicos, si queremos llamarlo así, a nuestra ciudadanía, el hecho de tener conexiones ferroviarias, despliegues de vías entre distintos puntos y poblaciones, acerca no solo físicamente sino también simbólicamente a las poblaciones, lo cual presta un servicio a la vertebración y cohesión de nuestro país en un momento en el que el debate territorial tiene muchos flecos por atajar y estudiar.

Es por eso que planteamos esta proposición no de ley en la que, en el punto 1, detallamos qué líneas pensamos que es urgente estudiar su reapertura, en particular la Vía de la Plata, porque es uno de esos ejes transversales de los que hablaba, pero también el Guadix-Lorca, que sería el que completaría por la ruta más corta el corredor del Mediterráneo en la bisagra entre Andalucía y la parte este de nuestro país. En el segundo punto, apuntamos la necesidad de comprometer, o pedir desde el Congreso al menos, y máxime ahora que vienen las elecciones municipales, a que de cara a 2030 los municipios de más de 20000 habitantes próximos a grandes urbes puedan estar conectados por medio de cercanías a sus núcleos urbanos principales. En tercer lugar, detallamos qué ejes centrales y troncales de nuestro país tienen que estar terminados en velocidades en torno a 250 kilómetros/hora lo antes posible. En cuarto lugar, y en materia de descarbonización del transporte, instamos a que se progrese en la electrificación marcando alguna pauta a este Gobierno, y al que venga, por supuesto. Y en último lugar, apuntamos a la necesidad de que los sistemas de seguridad sigan avanzando en la red ferroviaria española.

En definitiva, apostar por aquellos servicios ferroviarios que utilizan nuestros ciudadanos, nuestros vecinos y nuestras vecinas fundamentalmente, apostar no solamente por el mantenimiento de estos sino por su ampliación, y centrarnos en la transformación de las formas de movilidad en nuestros urbanos para mejorar la vida y la cotidianidad de quienes en esas ciudades, por momentos inevitables en términos ambientales, residen.

Nada más y muchas gracias.

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

Para defender su enmienda tiene la palabra por el Grupo Parlamentario de Ciudadanos, don Luis Salvador.

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

En primer lugar, agradecer al señor Pascual lo que ha dicho, el interés que ha tenido durante toda esta legislatura por plantear cuestiones que corrijan déficits que, muchas veces no han sido abordados por la inmediatez de otras prioridades más urgentes, pero que no deja de tener que estar en la agenda para encontrarle soluciones y para poder plantear alguna vez alternativas.

Es por lo que desde Ciudadanos, independientemente de las valoraciones de cada grupo político y las que podamos tener nosotros mismos, hemos defendido siempre un pacto de Estado por la movilidad, lo hicimos en nuestro programa electoral, lo hemos hecho en todos los acuerdos entablados con cualquier grupo político, porque entendemos que, al final, estamos hablando de la calidad de vida de las personas, estamos hablando de muchos factores que no tienen nada que ver con que ningún partido se apunte un tanto electoral en tal o cual territorio. Entendemos que, si todos analizamos concienzudamente las posibilidades, vemos las prioridades y vemos cómo, a partir de ahí, podemos acometer obras que tengan una rentabilidad social, económica, de distintos factores, y eso es lo que tenemos que determinar entre todos, evidentemente, será mucho más fácil.

¿Cómo se han desarrollado las infraestructuras en este país durante bastantes años? Pues, desgraciadamente, dependiendo del peso que tuviera en el partido de Gobierno la persona que estaba en el territorio de turno, y si era una persona influyente y tenía capacidad hacía que le pusieran una estación de AVE, incluso si tenía más capacidad le ponían un pequeño aeropuerto a ver si después conseguimos líneas, o todo lo que nosotros sabemos que ha pasado en este país.

Por eso, solamente que se defina un plan en base al marco del Libro blanco del Transporte entre técnicos, administraciones, usuarios, todos los que tengan que ver y participar de él para poder, a partir de ahí, definir lo que tiene que ser esa salida.

Para terminar, algo que peleamos bastante durante esta legislatura para incluirlo en la Ley de Contratos y se ha introducido, que era lo de la Oficina Nacional de Valoración. Es muy importante que, tanto hagamos estudios antes para poder tener elementos a la hora de la toma de decisiones, como, sobre todo, veamos si hemos cubierto los objetivos que nos estábamos planteando. Y repito, no me refiero

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 736

20 de febrero de 2019

Pág. 13

exclusivamente a retorno económico, estamos hablando de retorno en base a los objetivos, que, como se ha dicho, puede ser el asentamiento de población o de mil tipos, pero tener la capacidad para comprobar si lo que estamos pretendiendo en este sentido lo estamos consiguiendo. Al Gobierno que le toque tendrá que desarrollar el funcionamiento de esa oficina, tendrá que trabajar con esos mecanismos de control y evitar futuros despilfarros.

Decir también que hace poco se presentó en el Congreso una PNL con 18 puntos muy en la línea de lo que está viendo en este momento. La enmienda transaccional que hemos hecho ha sido intentando recoger parte de lo que se acordó en esa transaccional, que creo que solo fue el Partido Popular el que no la aprobó, pero los demás grupos estuvieron de acuerdo y en ferrocarril, electrificación, cercanías, ejes transversales, sistemas de seguridad... todos estamos de acuerdo, se trata de que nos sentemos en una mesa y demos respuesta a los ciudadanos, que podamos mirarles a los ojos y que tengamos unos objetivos que podamos compartir todos.

Muchas gracias.

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

Para defender la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra su portavoz, don César Ramos.

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

Hoy volvemos a esta Comisión a hablar del tren y ello me va a permitir hacer un reconocimiento en esta Comisión de Fomento, que es la última de esta legislatura. Es cierto que los ciudadanos, durante toda esta legislatura y desde territorios muy diversos, se han dedicado todo el día a reclamar un tren digno, por ejemplo, en Extremadura, o la gente de Aranda de Duero, que reclamaba poder tener otra vez en servicio una línea que se cerró porque se cayó un túnel y nadie hizo nada. Nosotros, los políticos que estamos en la Comisión de Fomento tenemos la obligación de ser los altavoces de los ciudadanos, y voy a reconocer la labor que ha hecho el portavoz de Podemos, Sergio Pascual, porque día tras día ha traído a esta Comisión ha traído una iniciativa sobre el ferrocarril, sobre todo sobre el ferrocarril convencional que es el que afecta a la mayoría de ciudadanos. Miles de ciudadanos de este país se dedican cada día a coger ese transporte para ir a trabajar, son muchos más que los que cogen las líneas de alta velocidad, y día tras día en la Comisión de Fomento hemos visto cómo el portavoz Sergio Pascual traía aquí la reivindicación de muchos colectivos ciudadanos, y yo creo que es un reconocimiento que teníamos que hacer hoy.

Creo sinceramente que la planificación que se hizo de la alta velocidad y de las líneas de ferrocarriles en España fue equivocada, y lo demuestran los hechos a día de hoy. 25 años después de que se pusiera en marcha la primera línea de alta velocidad, que era la Madrid-Sevilla, hay regiones como Extremadura que siguen sin contar con un tren digno. No es lógico que haya gente que circule a 300 kilómetros/hora y otros lo hagamos a 30 kilómetros/hora. Como decía, en este tiempo, siendo portavoz del Grupo Parlamentario Socialista he tenido la oportunidad de reunirme con muchos colectivos, que no pedían una alta velocidad, pedían simplemente un tren que tuviera unas características dignas para trasladar a los ciudadanos, y, sobre todo, para mercancías. Por eso, también quiero hacer un reconocimiento a la gente de Burgos, a la Plataforma del Directo, que una reunión tras otra siempre nos pidió que replanteáramos o que planteáramos que esa línea que se había olvidado, que se había caído el túnel y esto había servido de justificación a algunos gobiernos para que la línea se cerrara, volviera a reabrir. Yo digo que el Gobierno actual, el Gobierno socialista está dispuesto a que esa línea se pueda replantear en algún momento para las mercancías, creo que puede jugar un papel muy importante. Cuando una línea está preparada para mercancías lo está para pasajeros.

Y, sobre todo, porque en este país el abandono de las líneas ferroviarias nos ha llevado a que tengamos una tasa de transporte de mercancías menor del 3%, cuando en el resto de Europa es mayor del 10%. Por eso vamos a necesitar muchas líneas preparadas para que puedan recorrer las mercancías nuestro país y que puedan garantizar que todos los territorios pueden desarrollarse y pueden tener industria porque pueden sacar sus productos a un coste razonable.

Pero sí es cierto que la iniciativa que plantea Podemos, primero, tiene algún error, ha cogido todas las líneas que en algún momento ha escuchado por ahí que podían ser reabiertas o podía estudiarse y las ha puesto en un papel. Si hacemos eso, tal cual, seguiremos cometiendo la misma equivocación que se ha cometido hasta ahora, lo que tenemos que hacer con la línea ferroviaria es garantizar que los ciudadanos son iguales en oportunidades, y esa tiene que ser la característica, y si esa es la característica tendremos que ver cuáles son las líneas que hay que abrir, cuáles las que mejorar y cuáles las que poner en servicio.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 736

20 de febrero de 2019

Pág. 14

Por ejemplo, aparece la línea Madrid-Plasencia en su recorrido por el valle del Tiétar, ya existe y se circula por ella, yo voy de Madrid a Plasencia en un tren, y pronto no solo habrá un tren convencional, sino que habrá un tren de alta velocidad. Por eso digo que, a veces, cometemos la equivocación de pintar líneas en el mapa basándonos simplemente en una reivindicación de un territorio concreto, pero sin tener en cuenta si es factible o no, o si es buena o no.

El criterio tiene que ser ciudadanos iguales, y nosotros estamos dispuestos a hacer esa política, y, además, lo hemos demostrado con los presupuestos que hemos presentado. Los políticos podemos decir muchas cosas, pero si después no tenemos la capacidad de plasmarlo en presupuestos, se quedan en discursos que no plantean una realidad. Y con este presupuesto el Partido Socialista ha demostrado que tiene la capacidad, la intención y el compromiso de relanzar las líneas convencionales y las de cercanías, que son las que garantizan que miles de ciudadanos se muevan por España cada día y que durante muchos años se abandonaron. Solo voy a poner tres datos encima de la mesa de los últimos presupuestos, queríamos incrementar el 42% las partidas para ferrocarril, un 155% para cercanías y un 160% para el convencional. Yo creo que con esto hemos demostrado cuál es la política que queremos hacer los socialistas y lo hemos hecho a través de los presupuestos.

Entre todos los partidos tenemos que llegar a ponernos de acuerdo en qué líneas queremos, qué tipo de ferrocarril queremos, y para quién lo queremos. Tenemos que tener ferrocarriles para directivos que se tienen que desplazar en poco tiempo y tenemos que tener ferrocarriles para trabajadores que se tienen que desplazar todos los días. Si no, estaremos haciendo un país desigual con ciudadanos de primera, ciudadanos de segunda, territorios de primera y territorios de segunda, y es lo que tenemos que conseguir evitar.

Nada más y muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra don Jaime Mateu.

El señor **MATEU ISTÚRIZ**: Señor presidente, muchas gracias.

Señorías, el Gobierno del Partido Popular nunca desatendió toda la retahíla de cuestiones que se plantean en el *petitum* de esta proposición no de ley planteada por el Grupo Confederal de Podemos, porque, precisamente, hay un plan de estrategia elaborado desde el año 2012 a 2021, el Pitvi, que ya ha movilizado más de 75000 millones de euros. Hay unos Presupuestos Generales del Estado del año 2018, que han sido prorrogados como consecuencia de la no aceptación de los presupuestos planteado por el PSOE, que fijan para el ferrocarril un 48% de los mismos, de una inversión de unos 9000 millones de euros del Ministerio de Fomento, que son 4286. No hay que pintar las cosas tan feas, señorías. España, en el ranking de competitividad global está en el décimo puesto, y a nivel europeo, y por sus propias infraestructuras, está en la cuarta posición, solo superada por Francia, Holanda y Suiza, y somos pioneros en la movilidad sostenible. Por eso, no hay que ser tan catastrofistas ni tan victimistas.

El señor Ramos, que está muy entretenido hablando con el señor Pascual y prefiero que me haga caso porque le voy a hablar de un tema en el que ha incidido mucho, que es interesante para los burgaleses, al respecto del punto primero, que habla de licitar y adjudicar con carácter urgente varias líneas, y habla de la línea 102, la Burgos-Aranda de Duero-Riaza-Madrid, dice que si el político no es capaz de llevar de las musas al teatro lo que decimos es que, realmente, hemos fracasado y nos quedamos sin discurso. Pues, precisamente, con respecto a esta línea 102, Burgos-Aranda de Duero-Riaza-Madrid, cuando estaban en la oposición siempre enmendaban los presupuestos que elaboraba el Partido Popular, y en los presupuestos del año 2018 habían enmendado una partida de 12 millones de euros para la ejecución del mismo, totalmente absurdo porque el periodo de ejecución de ese presupuesto era muy breve y no iba a dar tiempo, era sencillamente para tratar de hurgar en las heridas que pudiera tener el Partido Popular. Y ahora, casualmente, han cambiado las tornas, ahora gobierna el Partido Socialista y no aparece ni un solo euro para la revitalización o la puesta en marcha de la línea 102 Burgos-Aranda de Duero-Riaza-Madrid. Eso es un doble discurso, es puro fariseísmo, como en otras muchas cosas ha hecho el Partido Popular. Nosotros, desde luego, en el Partido Popular nacional y en el Partido Popular de Burgos hemos llevado siempre en nuestro programa electoral esa infraestructura, totalmente necesaria, y así se lo ha trasladado el presidente regional de Castilla y León al ministro Ábalos en la última reunión que tuvieron de la estrategia necesaria para poner en marcha ese ferrocarril como consecuencia de las ventajas económicas y medioambientales que representa para, no solamente para el territorio de Castilla y León, y en concreto Burgos, sino que podemos hablar de que es un proyecto nacional que va desde Algeciras al norte de España, lindando con la frontera con Francia.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 736

20 de febrero de 2019

Pág. 15

Hemos hablado también de las cercanías, y precisamente el Gobierno del Partido Socialista pretendía reducir a casi la mitad de la compra de los hasta 558 trenes que tenía previsto el Gobierno del Partido Popular en el nuevo plan de compra de renovación del material rodante en cercanías, con una inversión espectacular de más de 4465 millones de euros.

Todas las cuestiones que se plantean en el *petitum* de esta PNL están recogidas en otra ley, no lo hizo tan mal el Partido Popular, porque están recogidas prácticamente en la Ley 38/2015, del Sector Ferroviario. Cómo no vamos a estar de acuerdo, si creamos esa ley y la aprobamos, en materia de revitalización de líneas, o de potenciar las cercanías. También ha habido convenios con comunidades autónomas y ciudades para establecer un nuevo plan de cercanías, quiero recordar el de Cantabria, el de Valencia, el de Madrid, o el de Barcelona, por supuesto, Rodalies también, con unas partidas presupuestarias y un plazo de ejecución en un número determinado de años.

También quiero referirme a estos corredores, en los que el Partido Popular ha sido tan vilipendiado, que si no se han agilizado, que si no se ha metido dinero, quiero fijarme en uno concreto por la importancia demográfica y porque son tres comunidades autónomas, dos gobernadas por el Partido Popular y otra por el Partido Socialista. Me refiero al eje Atlántico noroeste, que es objeto de mi enmienda. ¿Por qué enmiendo esta PNL nada más con ese punto? Porque entiendo que es paradójico y que demuestra que cuando se quieren hacer bien las cosas todos podemos ir de la mano, que dos gobiernos populares y uno socialista pretendan relanzar ese eje Atlántico hacia el noroeste de España, uniendo Castilla y León con Galicia a través de determinadas localidades y a través de ciertos puertos como el de Coruña, el de Vigo, el de Avilés y el de Gijón, para mejorar en competitividad industrial y en competitividad logística, y, por supuesto, para corregir desequilibrios del modo de transporte de carreteras a ferrocarriles. Y también tiene una nota muy importante, que es una cuestión de demografía y es que contribuye al mantenimiento de la población en el mundo rural. También tiene motivos medioambientales, porque se produce una descarbonización ordenada y justa que generará oportunidades para los territorios. Precisamente, estas tres comunidades queremos estar en el Plan Director del Corredor atlántico de Mercancías que el Ministerio de Fomento ha anunciado, y para ello es necesario que se tenga en consideración el master plan que la macrorregión RESOE aprobó en 2016 y que se actualizó en 2018, que nos permitirá acceder a los fondos del mecanismo CEF.

En definitiva, señorías, veo que el señor Pascual ha bajado el pistón de la intensidad que tuvo en la moción, consecuencia de la interpelación, aquel 30 de octubre del año 2018, cuando pintó un panorama de las actuaciones del Gobierno del Partido Popular totalmente catastrofista. Veo que ha aligerado, no sé si es por el espíritu de la última Comisión de Fomento. En aquel momento, nosotros votamos en contra de esa moción consecuencia de la interpelación perfectamente defendida por nuestro presidente de esta Comisión, pero viendo que toca sectores comprendidos en la Ley del Sector Ferroviario, elaborada por nosotros en 2015, viendo que también se desenmascara en ocasiones la actuación falsaria y fariseísta del partido socialista, creo que en esta ocasión merece la pena volver sobre nuestros pasos y aprobar, con la salvedad de que su discurso no nos ha gustado en muchos temas, pero contiene realizaciones que, estudiándolas poco a poco, pueden beneficiar enormemente a todos los ciudadanos españoles.

Por eso, vamos a votar a favor de esta proposición no de ley.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Pascual, en relación con las enmiendas.

El señor **PASCUAL PEÑA**: En general, tanto en la enmienda del Partido Popular como en la de Ciudadanos tendríamos que discutir algún detalle menor, pero creo que mejoran el texto de la PNL y son constructivas. Respecto a la del Partido Socialista, creo que vacía en demasía la propuesta que hacíamos. No me gustaría irme de la Comisión sin conseguir un acuerdo así que nos permitirá que nos tomemos un rato para ver si llegamos a algún tipo de transacción final.

— SOBRE LAS INTERCONEXIONES FERROVIARIAS CON FRANCIA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CIUDADANOS. (Número de expediente 161/003762/0000).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente proposición no de ley, relativa a las interconexiones ferroviarias con Francia. Es del Grupo Parlamentario Ciudadanos y la va a defender su portavoz, don Fernando Navarro.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 736

20 de febrero de 2019

Pág. 16

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

Hay tres subsistemas que diferencian la red española de la francesa, la electrificación, la señalización y el ancho de vía, el diferente ancho que supone el ibérico, los 1668 milímetros y el estándar europeo, menor, de 1435. Estas diferencias de los tres subsistemas dificultan el movimiento de trenes, tanto de viajeros como de mercancías, entre España y Francia. Como saben, hay dos conexiones ferroviarias, una en los dos extremos de los Pirineos, en el Mediterráneo y el Atlántico, y hoy vamos a hablar del Atlántico, vamos a hablar de la conexión del corredor atlántico entre España y Francia.

¿Qué ocurre en ambos lados de la frontera? En la parte española, en Irún, hay un complejo ferroviario al que llegan las vías de ancho internacional, y los trenes de viajeros, incluidos los TGV, la alta velocidad, pueden llegar desde 1990; y en la parte francesa, en Hendaya, como si fuera un espejo, hay otro complejo ferroviario donde llegan las vías de ancho ibérico y hasta donde han llegado tradicionalmente los trenes españoles de larga distancia. Es decir, no existen barreras técnicas que impidan que los trenes españoles crucen la frontera ya que el ancho ibérico llega hasta Hendaya y tiene tecnologías españolas, y viceversa, los trenes franceses podrían llegar hasta Irún. Tampoco tiene un coste importante, el tiempo de recorrido entre ambas estaciones es inferior a 10 minutos. Ha sido esta, además, una frontera, la del Bidasoa, históricamente permeable y desde la entrada de España en la Unión Europea, sobre todo desde la desaparición de los controles fronterizos en 1995, la movilidad a través de la frontera ha crecido sensiblemente, pero, curiosamente, los servicios ferroviarios de viajeros transfronterizos han ido menguando. Entre 1969 y 2013 circulaban trenes directos, sin transbordo, entre varias ciudades españolas y portuguesas y París gracias a trenes especiales de ancho variable, pero estos servicios se han ido suprimiendo.

El caso es que, en la actualidad, por lo que se refiere a la parte española, llegan a Irún desde San Sebastián y otras partes de España cada día 6 trenes de larga distancia, 3 de media y 33 de cercanías, y de estos únicamente 2 cruzan hasta Hendaya. En la parte francesa, de nuevo es como un espejo, hay 12 trenes regionales y 6 TGV que llegan cada día a Hendaya desde Bayona, Burdeos y París, pero solo uno cruza hasta Irún. Los viajeros transfronterizos deben cruzar la frontera en taxi o en el Topo, ese tren de cercanías de Euskotren que une Hendaya con Irún y con San Sebastián. Pero, ¿qué ocurre? Que las estaciones de este cercanías, del Topo, no son próximas a las de Adif, esto es una situación única en Europa.

El presente es, por tanto, incomprensiblemente negro para la conectividad ferroviaria en cuanto a comunicar, por ejemplo, las regiones del País Vasco y Nueva Aquitania. Y sigue sin parecer brillante el futuro a pesar de la multimillonaria inversión en la Y vasca, que llevará el ancho estándar europeo hasta Bilbao y Vitoria, que está prevista para 2023. De hecho, antes de que se inaugure la Y vasca, el ancho estándar es muy posible que llegue a San Sebastián antes, a finales de 2019, ya que Adif está ampliando túneles y está instalando el tercer carril. Todavía no podrán llegar los trenes franceses actuales por diferencias en electrificación y señalización. En todo caso, parece muy interesante para la movilidad del País Vasco y para la construcción europea que existan servicios regionales frecuentes transfronterizos, por ejemplo, entre San Sebastián y Bilbao y Bayona, e incluso podría fomentarse una media distancia entre San Sebastián y Burdeos; en todo caso, se trata de romper fronteras. Para ello, sería necesaria una nueva flota de trenes bitensión equipados con los sistemas de señalización francés y español, y, de este modo, capaces de circular en España y en Francia. Esto ya existe en múltiples regiones fronterizas europeas, por ejemplo, Øresund en Dinamarca y Scania en Suecia, o entre Ticino en Suiza y Lombardía en Italia, o en las cercanías de Viena, uniéndose con Eslovaquia y con Hungría. Existen distintas modalidades para planificar, financiar y operar estos servicios, pero, sobre todo, es necesaria voluntad política para que los Estados español y francés, y las regiones del País Vasco y la Nueva Aquitania realicen estudios de viabilidad y establezcan, en su caso, una propuesta de servicio, firmen los acuerdos correspondientes y los contratos de compra de trenes y operación correspondientes. Es un proceso largo, y, por tanto, es conveniente comenzar cuanto antes.

En eso se basa nuestra PNL, que tiene varios puntos y pide medidas dedicadas, como he dicho, a romper esta frontera entre España y Francia. El primer punto pide incrementar a la mayor brevedad el número de trenes que cruza la frontera, eliminando cualquier barrera burocrática, de modo que Renfe garantice, como mínimo, el transbordo entre sus trenes de larga distancia y los TGV, tal y como ha sucedido históricamente. Pedíamos también presentar ante esta Cámara en el plazo de tres meses un estudio de viabilidad y sincronización horaria, evidentemente, esto de los tres meses no va a poder ser, pero nos gustaría esa sincronización horaria entre los trenes de cercanías españoles y los regionales

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 736

20 de febrero de 2019

Pág. 17

franceses, para, a corto plazo, permitir esos viajes transfronterizos con transbordo en Irún o en Hendaya. El punto tercero es impulsar los contactos entre el Ministerio de Fomento y su equivalente francés y los organismos competentes de las regiones del Gobierno vasco y Nueva Aquitania para, precisamente, aprovechar las nuevas infraestructuras ferroviarias de ancho estándar europeo que entrarán en servicio entre 2019 y 2023 en el País Vasco.

En resumen, nuestra intención es que el País Vasco, que España se abra hacia Francia, aprovechar todas las potencialidades ferroviarias del corredor Atlántico y romper, tal y como pretende la Unión Europea, las fronteras.

Muchísimas gracias.

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

Para la defensa de la enmienda, por parte del Grupo Socialista tiene la palabra el señor Elorza.

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

El Grupo Socialista entiende que esta propuesta está bien intencionada, pero está equivocada en los planteamientos. Yo creo que no se conoce debidamente sobre el terreno lo que está sucediendo, y por eso la enmienda.

De entrada, le diré que lo demanda la población de una cosa que se llama Eurociudad vasca, San Sebastián-Bayona, Bayona-San Sebastián, en una distancia de 45 kilómetros, no demanda otra cosa que un tren que, sin transbordo, comunique, con paradas en localidades como Rentería, Pasaia, Irún, San Juan de Luz, Biarritz y Bayona, ese corredor, que tiene un reconocimiento europeo, porque, hacemos vida a un lado y al otro de la antigua frontera. Lo que pedimos, por tanto, no es un planteamiento de acelerar el AVE, que va para largo, 2023 o 2024, sino que lo que pedimos es que se agilice. Que se acaben de una vez, que ahora están paralizadas, las obras adjudicadas hace años por Adif en el tramo Astigarraga-Irún, que consisten en colocar un tercer rail o hilo, mejorar las curvas, elevar el gálibo de los túneles y algunas operaciones de electrificación y seguridad. Esa obra, que está paralizada hace un año, por lo que solamente pasan dos trenes hasta Irún y mueren en San Sebastián hoy en día, los que vienen de Barcelona, los que vienen de Madrid o los que vienen de Galicia, permitiría dentro de unos meses o un año, acabada esa obra, que ha sufrido un parón de 25 meses en el año 2013 y ahora sigue parada porque la empresa que realiza esa obra Astigarraga-Irún quebró, que eso se acabe y se pueda hacer un tren de cercanías o de media distancia, que lo explote y lo gestione la SNCF o lo haga Renfe, que lleguen a un acuerdo político, que requiere un acuerdo entre Francia y España, y un desarrollo luego entre los operadores, para que pueda haber un tren directo, con paradas, sin transbordo, sin cambiar de tren, lo antes posible.

De hecho, le comunico que ha habido reuniones, la última en diciembre entre Renfe Operador y la SNCF para intentar resolver problemas que usted en parte ha citado, problemas de electrificación para las locomotoras, problemas de altura de los muelles, que son diferentes en España y en Francia, para resolver problemas de formación de los maquinistas en temas de señalización, y así podamos comunicar lo antes posible Bayona y San Sebastián, que hay 600000 habitantes que nos movemos cada semana o cada 15 días de un lado a otro con toda normalidad, como quien va a Getafe o a Fuenlabrada.

Por eso, con toda humildad le planteamos que, por favor, acepten mediante esta enmienda, que usted ya ha hecho una transacción que asumimos, lo que pedimos es que se gestione por parte del ministerio con agilidad esa finalización de las obras, que se hable con el Gobierno vasco y el Consejo Regional de Aquitania, y, sobre todo, con la Prefectura de Pau, que es de quien depende el área que se llama del País Vasco Francés, porque Burdeos queda muy lejos y no es objetivo ahora de la comunicación. Burdeos estará comunicado con Bilbao, San Sebastián, Vitoria y Madrid cuando entre en funcionamiento el tren de alta velocidad y esté toda la red de penetración culminada, va para largo. Ahora se trata de una cosa mucho más sencilla, de un coste bastante asumible, teniendo en cuenta que la penetración a entre Astigarraga e Irún no es vía nueva, no es inversión nueva, no es plataforma nueva, sino que es incorporar un tercer raíl a la trazada actual, ni siquiera hay nueva estación en San Sebastián, ni siquiera subterránea, por lo tanto, es un ahorro importante.

Pedimos que las obras que están paralizadas se agilicen y, en definitiva, lo que usted plantea, pero concretado en ese ferrocarril San Sebastián-Bayona, Bayona-San Sebastián, con ocho paradas, que comunicaría además dos aeropuertos y dos núcleos importantes de vía comercial cultural y turística, que son Bayona y San Sebastián, como capitales de ese corredor llamado Euroregión o Eurociudad.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 736

20 de febrero de 2019

Pág. 18

Por otra parte, también establecemos en la enmienda que ustedes han aceptado los pasos que se han de dar, el convenio de colaboración, el trabajo de planificación y la resolución de esos problemas. Además, habría financiación, habría que demandarla, pero podría haber financiación europea porque sería un corredor transfronterizo y eso suele tener ayudas de Europa.

Le agradecemos la iniciativa, ya la presentamos en el año 2013 en varias ocasiones, pero el Gobierno entonces no se lo tomó demasiado en serio. Esperemos que ahora, gobierne quien gobierne, de la mano de ustedes y de todos los demás grupos podamos conseguir este objetivo. Así que, agradecido.

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

Por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra el señor Paniagua, si se incorpora el representante del Grupo Parlamentario Confederal Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea antes de su terminación le damos la palabra.

Señor Paniagua, cuando quiera.

El señor **PANIAGUA NÚÑEZ**: Gracias, presidente.

Nuestro grupo quiere poner en valor lo realizado estos últimos años, porque yo creo que se ha dado un impulso importante a todas las inversiones en infraestructuras en el paso entre España y Francia.

Nosotros, en principio, vamos a apoyar cualquier iniciativa que ayude a todos estos proyectos, pero también debemos pedir al resto de grupos, no en esta Comisión en este momento, pero sí en otras ocasiones, un poco de decencia sobre la valoración que ha hecho el Gobierno del Partido Popular en estos años, después de una crisis tan dura que ha afectado de forma significativa a la inversión en infraestructuras, lógicamente para poder mantener los servicios públicos básicos y nuestro sistema de bienestar. El ministro De la Serna, insistía al finalizar su mandato en la importancia de la conectividad transfronteriza con Francia. En este sentido, en respuesta a las peticiones de los ministros español y portugués de Transporte y con el apoyo de la comisaria Bulc y los coordinadores de los corredores atlántico y mediterráneo, la ministra francesa de Transportes, Elizabeth Borne, se había comprometido a realizar las actuaciones de inversión necesarias para garantizar la modernización y capacidad de las líneas. De la Serna propuso la creación de un grupo de trabajo con un plan de inversión conjunto y actuaciones concretas para la modernización de las conexiones transfronterizas del corredor mediterráneo y atlántico entre Francia y España. La propuesta había sido aceptada tanto por Francia como por los coordinadores europeos de ambos corredores.

Y, aquí nos aparece el punto cuarto de la PNL instando a promover la creación de un puesto de coordinador comisionado del corredor atlántico, similar al ya existente para el corredor mediterráneo, que ya existe, con lo cual espero que se pueda eliminar de la PNL. En el punto quinto, la enmienda socialista insta al Gobierno a comenzar las negociaciones con el objetivo de formalizar un acuerdo político con el Gobierno de Francia, así como un convenio de colaboración, planificación y financiación entre las instancias ferroviarias de ambos Estados —pero esto ya estaba decidido en abril del año pasado— y cofinanciación y aceptación de la Unión Europea. No entiendo por qué lo proponen, no sé si es porque no se ha hecho nada en estos meses, o quieren cambiarlo de nombre para que no parezca que lo inició el Partido Popular, apuntarse un tanto, algo a lo que, por otra parte, nos tiene acostumbrado este Gobierno, igual que con las pensiones, con la subida del salario de los funcionarios y otros conceptos.

El Gobierno español ha trabajado conjuntamente con el francés en las conexiones ferroviarias entre ambos países, tanto en la fachada atlántica como por la mediterránea, sin olvidar la conexión central y la reapertura de Pau-Canfranc. A este respecto, existía un grupo de trabajo hispano-francés desde 2017 para la mejora de las conexiones ferroviarias, en el que participaba Adif, la SNCF y Renfe. En este grupo de trabajo, además, se analizaron las autopistas ferroviarias, se dieron los primeros pasos para lanzar el proyecto de servicio de autopista ferroviaria, que se hace en dos etapas, mediante lo que se llama convocatoria de manifestaciones de interés, esto permitió conocer las características del material que pueden prestar estos servicios, así como las posibilidades de comercialización de los productos, concretamente de los vagones y de los costes; y, posteriormente, una segunda convocatoria. El Gobierno del Partido Popular y este grupo parlamentario tiene mucho interés en que las autopistas ferroviarias se puedan desarrollar en España y es uno de los proyectos que tenía en mente para contribuir al desarrollo del transporte ferroviario de mercancías.

En el corredor atlántico se ha avanzado de manera importante en la denominada Y vasca, la conclusión de las obras estaba estimada para el horizonte de 2023, incluyendo las integraciones de las ciudades principales del País Vasco, es decir, Vitoria, Bilbao y San Sebastián. Por otro lado, se han hecho esfuerzos, aunque ya ha

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 736

20 de febrero de 2019

Pág. 19

explicado el señor Elorza lo que ha ocurrido, para implantar el tercer carril entre Astigarraga e Irún; tercer carril que se implanta en la línea convencional y que va a permitir que puedan circular trenes de ancho internacional y de ancho ibérico, con una previsión que había inicialmente de finalización en el verano de 2019.

Y se estaba avanzando en la segunda fase entre Burgos y Vitoria y en la finalización de las obras del tramo de alta velocidad entre Venta de Baños y Burgos.

En cuanto al corredor central, se estaba trabajando conjuntamente con Francia en un nuevo enlace ferroviario transpirenaico de gran capacidad, y también en la reapertura de la línea Zaragoza-Pau-Canfranc.

Estos son los corredores que habría que completar, con el corredor del Mediterráneo, en el que se han producido una serie de hitos importantes en los últimos años.

La verdad es que no he oído al portavoz del Partido Socialista decir qué se ha hecho en estos meses, con lo cual no puedo avanzar más de lo que les he dicho que se ha hecho hasta que dejó el Gobierno del Partido Popular el Gobierno. Tenemos que tener en cuenta que Francia es un país con el que nuestras infraestructuras tienen que ser muy potentes, es el primer socio comercial de España, el primero en cuanto a exportaciones, el segundo mayor proveedor, el cuarto país en inversión y nuestro segundo país en afluencia turística.

Por tanto, como les decía, nosotros vamos a apoyar cualquier iniciativa que ayude a todos estos proyectos y espero que podamos modificar el punto cuarto y quinto de la transaccional que están pactando entre Partido Socialista y Ciudadanos para poder apoyar la iniciativa.

Muchas gracias.

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

Ahora sí, el señor Luis por parte del Grupo Parlamentario Confederal Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea tiene la palabra.

El señor **LUIS BAIL**: Muchas gracias, señor presidente.

Gracias al Partido Popular por haber hecho el turno de palabra cuando me correspondía, me ha coincidido una proposición en otra comisión.

Realmente estamos aquí para hablar de las interconexiones con Francia, y cuando vi la proposición que presentaba Ciudadanos la verdad que me surgió un poco la indignación sobre cómo está escrita y la frase que decían algunos sobre que el verdadero odio es el desinterés y el asesinato perfecto el olvido. Esta proposición olvida uno de los pasos, que es estratégico y fundamental, como es la reapertura de Canfranc, creo que es vital, de hecho, todos los partidos en Aragón y más allá entienden que se necesita una conexión por el centro del Pirineo a baja velocidad para vertebrar las comunidades que vivimos en el Pirineo. Creo que no sería de extrañar, dentro de Ciudadanos, la visión cortoplacista y a favor de las grandes cementeras para crear los pasos de alta velocidad y darle potencia a un comercio cada vez más global que olvide también a las comunidades del mundo rural. Y lo entendía así, entendía que podía ser una posición, lo que me extrañó fue cuando vi la enmienda, yo venía a enmendar la plana, pero el Partido Socialista vino con una enmienda transaccional intentando hacer otro olvido y otro asesinato. Les voy a enseñar uno de los muchísimos informes que hay sobre las posibilidades y viabilidad de la reapertura del Canfranc. Este es de 2009 y habla simplemente de 87 millones de euros para la reapertura completa de la vía. Estamos hablando siempre de que Francia no hace los deberes, que hay que coordinarse porque es un Estado muy jacobino, y Francia ya ha hecho su trabajos hasta Bedous, ha ido abriendo la línea con fondos regionales y está prácticamente a las puertas de nuestro país, y, sin embargo, nuestro país no ha hecho lo que le tocaba, lo que está haciendo es apostar por los grandes corredores de alta velocidad, por los laterales y no vertebrar las poblaciones y el futuro y el desarrollo de la gente que vivimos al lado del Pirineo, ni siquiera de los que somos españoles.

Lo que hace esta proposición es olvidar y nos atenderemos a lo que tenga que decir esa transaccional del Partido Socialista con Ciudadanos, y le recordaremos cuáles han sido los compromisos del Gobierno de Aragón, presidido por un socialista, y lo que ha hecho en las Cortes Generales en Madrid. Será esa la condena que tenga que tener para las próximas elecciones, por no haber incentivado adecuadamente, como hemos hecho en nuestro grupo cuando hemos hablado de las conexiones internacionales con Francia, y que no haber impulsado eso va a suponer un coste para toda la población aragonesa y española.

Muchísimas gracias.

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

El señor Navarro no está en este momento, que nos lo diga después.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 736

20 de febrero de 2019

Pág. 20

— SOBRE LA DENOMINACIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL REGIÓN DE MURCIA-JUAN DE LA CIERVA. PRESENTADA POR EL GRUPO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/004235/0000).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente proposición no de ley, sobre la denominación del Aeropuerto Internacional Región de Murcia-Juan de la Cierva. Es del Grupo Parlamentario Popular y la va a defender la diputada doña Isabel Borrego.

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

Señorías, el pasado 15 de enero se abrió al tráfico comercial el aeropuerto internacional de la Región de Murcia, operado por Aena. Este aeropuerto da satisfacción a las necesidades que tenían los murcianos para mejorar su rentabilidad económica, para mejorar su actividad económica y, por supuesto, la actividad turística.

El Grupo Popular considera indispensable que este aeropuerto vaya unido al nombre de un murciano, al nombre de Juan de la Cierva. Juan de la Cierva y Codorniu es un murciano, genio, artista, matemático, inventor, precursor de la ingeniería aeronáutica en España; quizá más reconocido en el extranjero que en nuestra propia tierra, en España y en Murcia, pero merece y por eso debemos unir el nombre del aeropuerto al de Juan de la Cierva. Para quien no lo conozca, y puede ser que mucha gente no lo conozca porque no está en nuestros libros de texto, Juan de la Cierva fue el que puso en marcha, partiendo de un diseño original, el autogiro, que ya hace 85 años tuvo su primer vuelo. Juan de la Cierva se mudó a vivir y a trabajar al Reino Unido, pero siguió teniendo una conexión importante con España y con Murcia, y la mayoría de las patentes de sus inventos se registraron en España.

Como les digo, es importante que sea reconocida la conexión cultural y el nacimiento del genial científico con España y la Región de Murcia. Es un deber que tenemos los españoles y los murcianos con este genio. La familia apoya de una manera importante y con gran impulso que el aeropuerto lleve la denominación de don Juan de la Cierva. Es un deber histórico que desde España y la Región de Murcia tenemos hacia esta persona.

Este aeropuerto, que necesitábamos en la Región de Murcia para crecer económicamente, no puede tener mayor estandarte que denominarse Aeropuerto Internacional de la Región Murcia-Juan de la Cierva, y no hay ningún impedimento u obstáculo burocrático que justifique que no se denomine así, y así se ha estudiado por parte de todo el mundo.

Por eso les pido a los miembros de esta Comisión el apoyo a esta iniciativa, para que el aeropuerto internacional de la Región de Murcia lleve el nombre de Juan de la Cierva.

Muchísimas gracias.

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

Es el turno para defender la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista. Tiene la palabra doña María González Veracruz.

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

Siempre es un placer para mí hablar de la Región de Murcia, de nuestra tierra, y hacerlo en esta última Comisión de Fomento de esta legislatura.

El Grupo Socialista ha presentado una enmienda, con una filosofía, y es que en un tema que debe ser de importancia para todos los murcianos, tendríamos que intentar que conseguir un acuerdo social y político en la denominación del aeropuerto. Debo confesar que me choca la elección del Partido Popular para darle tanta prioridad al cambio de nombre del aeropuerto en un momento como este. Elegir este tema dentro del cupo del Partido Popular de la Comisión de Fomento de la última legislatura cuando, además, son gobierno regional, me choca mucho cuando hay otros muchos temas que afectan directamente a los municipios y a miles de personas de nuestra región, como son, por ejemplo, los Presupuestos Generales del Estado, pero tantos otros, me viene a la cabeza el tema de la bonificación del IBI en Lorca, que apoyaríamos desde el Grupo Socialista, y que anuncian mucho allí, pero que no traen al Congreso.

Mostrar desde el Grupo Socialista todo el respeto a la figura del inventor, pero somos concededores de que la propuesta del nombre viene como algo que el Partido Popular quiere hacer cosa suya, y yo creo que no se debe intentar generar división con estos temas, y, de hecho, esa división ya viene de la Asamblea Regional, donde hay una posición del 50-50. Por eso, para nosotros es tan importante que se aceptara nuestra enmienda y que se empezara un proceso de consenso al respecto.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 736

20 de febrero de 2019

Pág. 21

Pero, además, me parece un error estratégico por parte del Partido Popular traer esta PNL, no solo por ocupar el cupo en algo que no me parece de especial transcendencia para el momento político, económico y social que vive la región, sino que nos permite hablar del aeropuerto y de tantos megaproyectos que el Partido Popular durante estos 24 años en la región ha intentado que fueran el icono y al final han sido megaproyectos estrellados que estrella. Y el aeropuerto es un ejemplo de ello. Desde 2011, en plena campaña electoral, tendrían que ver ustedes las portadas de los periódicos, los miles de personas que iban a pedir empleo a ese aeropuerto, y no se abrió hasta 2012, que fue un aeropuerto sin aviones desde 2012 hasta 2019, es decir, siete años sin aviones. Y ha tenido que llegar un Gobierno socialista para, con total responsabilidad, agilizar los trámites de un proyecto que ha estado mal gestionado, que el Gobierno del Partido Popular en la Región de Murcia prometió que nos les costaría un euro a los murcianos, y que según nuestros cálculos nos cuesta 20000 euros diarios a las arcas públicas.

En resumen, creo que el aeropuerto es un icono de cómo esos despropósitos de 24 años del Gobierno del Partido Popular, y que tiene que llegar un Gobierno socialista para agilizarlos y para resolverlos. Podría poner otros muchos más ejemplos, que hoy no son el caso porque toca hablar del aeropuerto, pero desde la llegada del AVE, Camarillas y tantos otros.

En definitiva, después de que haya tenido que llegar el ministro Ábalos, el secretario de Estado Pedro Saura y el delegado del Gobierno, Diego Conesa, a resolver un proyecto con tantas complicaciones como el aeropuerto, intentar ahora generar una polémica con el nombre del mismo de cara a unas elecciones, no es lo más adecuado, por eso esperamos que acepten nuestra enmienda y que este nombre venga por la vía del consenso. Yo estoy absolutamente convencida de que lo que urge en la Región de Murcia no es el cambio de nombre para el aeropuerto sino el cambio de gobierno. Espero que a partir de mayo sea el gobierno regional de Diego Conesa quien asegure ese consenso, porque, desde luego, tiene otro talante diferente, y que sean los próximos Presupuestos Generales del Estado liderados por el próximo presidente Pedro Sánchez, los que aseguren que no va a volver a haber épocas de discriminación y barbaridades como las que hemos visto en la Región de Murcia con los gobiernos del Partido Popular.

Muchas gracias, señor presidente.

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

Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos tiene la palabra para fijar posición don Miguel Garaulet.

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

En junio del año 2017 presentamos esta moción, que fue idea nuestra. Cogimos la petición de la Asociación Juan de la Cierva, apoyada por una gran parte de la sociedad civil, y fuimos a los portavoces de los grupos parlamentarios en la Asamblea de la Región de Murcia. Solamente fue el Partido Popular el que la apoyó, porque ni el Partido Socialista ni el partido de Podemos quisieron apoyar esa petición. Algo importante porque algunos decían que era por el problema de que el señor Juan de la Cierva era amigo de Franco, incluso llegaron a decir que carecía del más mínimo sentido el que nombráramos Juan de la Cierva al aeropuerto de Murcia cuando para nombrar calles y lugares elegimos nombres de personas que merecen ser recordadas. ¿Juan de la Cierva Codorniu no merece ser recordado? ¿Sabéis quién es Juan de la Cierva Codorniu? Juan de la Cierva Codorniu no inventó un avión, no inventó el autogiro, Juan de la Cierva Codorniu desarrolló la primera teoría completa del ala rotatoria, resolvió todos los problemas técnicos que se le presentaron. Cuando él llegó a Estados Unidos, había 400 empresas estadounidenses intentando que el helicóptero volara, y habían conseguido levantar un helicóptero a 15 kilómetros por hora y a unos niveles de fiabilidad y eficiencia poco recomendables. Llegó un *murciano* de Santo Ángel y consiguió un autogiro a más de 500 metros y a más de 160 kilómetros por hora. Una persona de Murcia, sí, un murciano, como otra serie de murcianos a los que no hemos dado coba, porque nadie es profeta en su tierra, decía Jesucristo. Y me da vergüenza que nosotros, los murcianos, siempre valoremos lo de fuera y no valoremos lo que tenemos dentro. Juan de la Cierva Codorniu es uno de los grandes inventores, de los grandes genios de este país en el siglo XX, y por criterios políticos de lo más reprobables no le hemos puesto el nombre que se votó y acordó en la asamblea de todos los murcianos en junio de 2017. Dicen que está pendiente de Aviación Civil, que se están siguiendo los procesos... se aprobó rápido que se pusiera en funcionamiento el aeropuerto de Murcia, seguramente porque el señor Sánchez quería ir a presentar al nuevo candidato para la ciudad de Murcia y tenía que aparcar el *Falcon* en algún sitio, pero si no es por eso, a lo mejor no estaría abierto ahora mismo. No vengamos con tonterías de quién A, quién es B, y pongamos lo que tiene que ser, que el rey fue a inaugurar un aeropuerto donde tenía que haber puesto Juan de la Cierva Codorniu, porque es legal recordar a los nuestros, acordarnos de lo que han

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 736

20 de febrero de 2019

Pág. 22

sido, porque el que no se acuerda de su historia, no tiene futuro, y tenemos que recordar a los que han dado y han sido promotores de progreso y creadores de algo que, a día de hoy, es un avance para toda la sociedad.

Dejémosnos de historias, dejémosnos de políticas, dejémosnos de rollo, y, por primera vez, pongamos a la gente donde tiene que estar, y es en sitio, y que Juan de la Cierva Codorniu esté como nombre del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Confederal Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea tiene la palabra el señor Sánchez.

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

Cuando ayer hablaba con el portavoz de mi grupo, con Félix Alonso, y me decía que el Grupo Popular traía una proposición sobre el Aeropuerto de Corvera, y que como diputado murciano me tocaba fijar posición, tengo que reconocer que casi me hacía ilusión, porque después de tantos años evitando el tema, al fin, el Grupo Popular traía el Aeropuerto de Corvera a la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados. Es verdad que pensaba —ingenuo de mí— que nos traían alguna propuesta para traer nuevas compañías y viajeros a un aeropuerto que está prácticamente vacío, o que, quizá, nos presentarían alguna iniciativa sobre cómo van a devolver los 300 millones de euros que el gobierno regional tuvo que pedir prestados para abrir este aeropuerto y que, por cierto, están pagando todos los murcianos y todas las murcianas. Así que se pueden imaginar mi decepción cuando vi que el contenido de la proposición no de ley se reducía a una propuesta para el nombre del aeropuerto, de la que hablaré más tarde.

En cualquier caso, me quería centrar un poco en el Aeropuerto de Corvera. Como no dispongo de mucho tiempo no me podré detener en los orígenes del proyecto ni en los sueños de grandeza del expresidente regional Ramón Luis Valcárcel, que imaginó una Región de Murcia casi de película, con urbanizaciones de ensueño, parques de atracciones, millones de turistas, y que precisamente por estos proyectos fracasados como Nova Cartago, el parque de atracciones Paramount o la desaladora de Escombreras, le correspondía un nuevo aeropuerto internacional porque el de San Javier, en teoría, se nos iba a quedar pequeño. El problema es que, como decía, ninguna de estas previsiones se cumplió, y el nuevo aeropuerto, que se empezó a construir en 2008, dejó de ser rentable para los inversores hasta el punto de que la concesionaria Aeromur le pedía más dinero a la comunidad, y, ante la negativa de esta, acabó retirándose, por lo que la comunidad autónoma Región de Murcia tuvo que hacerse cargo del aeropuerto, asumir la deuda y pedir un préstamo para poder abrirlo. En total, se calcula que la infraestructura nos va a costar a los murcianos y murcianas unos 300 millones de euros, y en los seis años que estuvo inutilizado, cerrado como ha dicho mi compañera María González, el gasto de mantenimiento ha ascendido a 22000 euros al día. Pero, lo peor de todo es que teníamos al lado el Aeropuerto de San Javier, premiado como mejor aeropuerto de su categoría en varias ocasiones, y que se encuentra a media hora en coche del nuevo aeropuerto. De hecho, el pasado mes de enero —salió ayer la noticia— el Aeropuerto de San Javier, que el PP ha clausurado, registró 1500 pasajeros más que el nuevo Aeropuerto de Corvera, por tanto, alguien debería explicarnos las razones que había detrás de este proyecto ruinoso y a qué intereses y de quién obedecían.

Respecto al contenido de la proposición, nos plantean rebautizar el Aeropuerto de Corvera como Ingeniero Juan de la Cierva. Supongo que piensa que con la polémica no se va a habar, o se va a hablar menos, del pufo que nos han dejado a todos los murcianos y murcianas. Por otra parte, yo ya sé que ustedes, señorías del Partido Popular, llevan mal cumplir con la Ley de la Memoria Histórica, que en su artículo 15 explicita que las administraciones públicas no promoverán menciones individuales o colectivas de la sublevación militar franquista. Nadie niega que Juan de la Cierva fuera un ingeniero o un aviador genial, pero cuando se trata de relacionar el nombre de una persona con una institución pública hay que tener la certeza de que en su trayectoria vital no haya lugar para hechos censurables que lo descalifiquen como merecedor de esta distinción. Y Juan de la Cierva, además de ingeniero y aviador, como se ha dicho, fue un colaborador clave en el golpe de Estado del 18 de julio de 1936. Así lo atestigua el historiador Ángel Viñas en su libro *La conspiración del general Francisco Franco*, cuando señala que Juan de la Cierva asesoró a los sublevados en el alquiler de un avión, el *Dragon Rapide*, que habría de llevar a Franco desde Canarias hasta Tetuán para tomar el control de las tropas del norte de África, hecho fundamental que aseguró el éxito del golpe. Tan apreciados fueron los servicios de Juan de la Cierva que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 736

20 de febrero de 2019

Pág. 23

los sediciosos le llegaron a proponer formar parte de una comisión para la adquisición de aviones a la Italia fascista de Mussolini con destino a las fuerzas sublevadas.

Por todo ello, desde la Federación de Asociaciones Históricas de la Región de Murcia, se ha solicitado al presidente consejero de Aena, Maurici Lucena, que no autorice la denominación Juan de la Cierva al aeropuerto recientemente abierto en la Región de Murcia.

Nosotros, como no podía ser de otra forma, estamos de acuerdo con las asociaciones que trabajan para recuperar la memoria democrática de nuestra patria y, por tanto, votaremos en contra de esta PNL. Y si quieren las señorías del Partido Popular, cuando dejen de crear polémicas estériles, podemos hablar de cómo piensan recuperar los 300 millones de pufo que nos han dejado en la Región de Murcia con este aeropuerto absolutamente innecesario.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Señora Borrego, en relación con la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista, ¿la acepta?

La señora **BORREGO CORTÉS**: No, presidente. Gracias.

— SOBRE LA NECESIDAD DE CULMINAR EL MARCO NORMATIVO DE LA ACTIVIDAD DE LA ESTIBA PORTUARIA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/004271/0000).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente proposición no de ley, sobre la necesidad de culminar el marco normativo de la actividad de la estiba portuaria. Es del Grupo Parlamentario Socialista y la defiende su portavoz, don César Ramos.

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

El tema de la estiba, que es sumamente complejo, que lleva varias legislaturas encima de la mesa, y que, además, viene como consecuencia de una sanción europea al Estado español por cómo era el sistema portuario español, necesitaba una respuesta. El Partido Popular consiguió con el anterior gobierno sacar una primera parte, que era un real decreto que garantizaba dar respuesta a esta sentencia europea y que culminaba una parte del proceso. Pero, aunque parezca mentira y aunque la gente que ha tenido conocimiento de la problemática de la estiba te dice: bueno, yo creía que el problema de la estiba ya estaba resuelto, porque no hace ruido, porque a día de hoy es un sector que está relativamente calmado, pero no es un sector al que se le haya dado una solución definitiva. Hay que culminar el proceso que empezó el anterior Gobierno, que se quedó pendiente de la aprobación de un reglamento que venía en el real decreto que se aprobó para dar cumplimiento a la sentencia, y que tenemos que conseguir dar respuesta para que el sector tenga estabilidad.

Por eso, el Partido Socialista trae una iniciativa y pide al resto de grupos parlamentarios que la apoyen, porque con ello queremos mostrar a todos los organismos y todas las instituciones que tienen algo de parte en la solución de este problema la necesidad de que se agilice lo máximo posible. No es un tema que se solucione simplemente por algo que haga el Gobierno de España, es un problema que tiene un montón de patas, en el que también tiene incidencia la Comisión Europea, porque viene de un problema de una sentencia, y para eso necesitamos darle fortaleza desde la Comisión de Fomento del Parlamento español.

Por eso traemos la iniciativa y pedimos a todos los grupos que sean sensibles a la problemática.

Yo quiero hacer un reconocimiento en este punto y en esta PNL al sector, porque, como he dicho, sin que esté todavía solucionado el problema, han sabido tener la paciencia y están sabiendo esperar sin que haya un conflicto en los puertos, pero nosotros, desde la política, tenemos que conseguir darle esa estabilidad que necesitan y merecen.

Por eso, pedir que el resto de grupos apoye la iniciativa, porque es un tema complejo y como este van a venir muchos más a lo largo de los próximos años, y en estas situaciones los partidos políticos tenemos que estar a la altura. Yo creo que si hoy todos los partidos políticos de esta Cámara lo apoyan demostraremos que en algunos momentos dejamos los intereses partidistas de lado, dejamos los efectos mediáticos de lado, y nos ponemos de acuerdo para pensar en los intereses de los ciudadanos.

Como es la última intervención en la Comisión de Fomento, Comisión que ha sido enriquecedora, quiero agradecer al resto de los portavoces, porque creo que hemos tenido muchos momentos de entendimiento. Es curioso ver cómo los medios de comunicación cada día se hacen eco simplemente de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 736

20 de febrero de 2019

Pág. 24

las polémicas, de las disputas parlamentarias, de los gestos parlamentarios que convierten en muchas ocasiones el Parlamento en un circo, pero nunca se hacen eco de los acuerdos, de los debates, de los muchos consensos que conseguimos alcanzar y de los debates que enriquecen la vida de los ciudadanos. Yo creo que esta Comisión ha sido muestra de ello. Agradecer, además, al presidente el talante que siempre ha tenido con todos los grupos, el saber gestionar una Comisión tan compleja, al resto de portavoces, que han tenido la capacidad de que en momentos determinados dejáramos de lado los intereses partidistas para ponernos de acuerdo en lo que era el interés de los ciudadanos. Espero que nos sigamos encontrando en esta casa o fuera, porque sí creo que se ha demostrado la capacidad que tenemos y la capacidad que tiene la política en muchos momentos de llegar a acuerdos pensando en los ciudadanos.

Nada más y muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Ramos, por sus palabras y por el talante que siempre ha demostrado en esta Comisión buscando puntos de encuentro y siempre con el máximo afecto y respeto a todos.

Para defender la enmienda tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Ciudadanos, don Luis Salvador.

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

El pasado 12 de mayo de 2017, se aprobó el Decreto-ley 8/2017, denominado como el decreto de la estiba. Un decreto que venía a dar respuesta, precisamente, a la sanción de la Unión Europea, a demostrar que se estaba haciendo algo en este sentido, y que estaba pendiente de un desarrollo posterior.

Voy a hablar poco en relación a esta iniciativa, que vamos a apoyar, aunque hemos presentado una enmienda de modificación con una mejora técnica, que si la apoya y la recoge el Partido Socialista estará perfecta, y si no, repito, la apoyaremos.

Pero lo que podemos decir es que, por una parte, tanto el Partido Popular que, cuando le preguntamos hace más de un año por el desarrollo, poco más o menos nos contestaron que estaban en ello, y ahora, curiosamente, el Gobierno del Partido Socialista, cerrando la legislatura se insta a sí mismo a cumplir algo que desde el Gobierno podía haber hecho.

Por tanto, tampoco entendemos mucho el sentido, pero en aras a terminar bien esta Comisión y la última intervención que voy a hacer dentro de la misma, quiero lanzar un mensaje de afecto a todos los compañeros que la han integrado, desde nuestras diferencias políticas, pero siempre desde el respeto, y decir que muchos estamos en muchas comisiones y que es verdad que en esta hemos tenido un presidente que no ha cortado nunca la palabra, a pesar de que las comisiones fueran interminables y muy repetidas en el tiempo, lo cual es de agradecer, porque en una etapa en la que todo va al titular y al mensaje rápido, nadie podrá decir que en esta Comisión no ha tenido libertad de expresión ni falta de tiempo para poder exponer sus planteamientos.

Muchas gracias, presidente, a usted y a toda la Comisión.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Salvador por sus palabras. Efectivamente, el Parlamento se inventó para hablar y hemos intentado que al menos en esta Comisión, como en otras, se pudiera hacer con amplitud.

Tiene la palabra por el Grupo Parlamentario Confederal para fijar posición don Sergio Pascual.

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

Todos nos acordamos de lo que supuso el conflicto de la estiba a lo largo del año 2017 fundamentalmente, y cómo, después de mucho trabajo, esfuerzo y cierta zozobra, por qué no decirlo también, se vivió en el sector, entre los trabajadores y entre las empresas que se dedican a la carga y descarga, y también entre las empresas de logística que se encargan de trasladar el grueso de las mercancías que entran y salen en nuestro país, porque somos un país marítimo. Finalmente, se llegó a un acuerdo, primero entre los agentes del sector, entre los partidos políticos, más allá que hubiera diferencias, que hubiera un primer intento de real decreto que los trabajadores exigieron frenar y que dio lugar al segundo decreto, después de que hubiera también un proceso que los trabajadores entendía como una cierta criminalización de su actividad, algo parecido a lo que le ha pasado al sector del taxi recientemente. Después de todo aquello se llegó a un acuerdo del que yo creo que todos nos congratulamos, y nos encontramos con que, a pesar de que se llega a ese acuerdo, un actor que no está

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 736

20 de febrero de 2019

Pág. 25

aquí representado, pero que merece la pena que lo citemos, que es la CNMC, está poniendo palos en las ruedas para que tanto el sector como los grupos políticos puedan poner en práctica algo que está cerrado. Y lo hacen, básicamente, impidiendo que se produzca la subrogación de los trabajadores del sector, tal y como recoge el Estatuto de los Trabajadores, por otro lado, que no decía nada nuevo el real decreto respecto al procedimiento para subrogar los empleos. Me parece de una gravedad extraordinaria que un actor como este, que no sale en los medios de comunicación —como decía antes el compañero César— pueda torpedear un acuerdo de esta magnitud que afecta a un sector tan importante como el de nuestro país.

Por descontado, cualquier cosa que se pueda hacer para destrabar estos palos en las ruedas va a contar con nuestro apoyo y, por lo tanto, apoyaremos la PNL que trae el Partido Socialista sin dudarle.

Si me permiten, me despido de la Comisión y del Congreso, no estaré por aquí la próxima legislatura. Quería hacer algunas consideraciones, sobre todo agradecimientos. Ha sido un paso efímero, pero extremadamente intenso, también me tocó presidir la Comisión, con lo cual valoro especialmente el trabajo de nuestro presidente, porque sé lo dificultoso que es y creo que lo ha gestionado con maestría, teniendo en cuenta el ganado que conformamos esta Comisión y la clase política. Tengo que decir también que solamente tengo palabras de agradecimiento para los que yo llamo los habituales de la Comisión, para nuestras letradas y para quien conformamos los habituales de la Comisión, porque creo que se ha demostrado que cuando se discute desde las antípodas ideológicas y políticas, pero con honradez intelectual, con mesura, sin alharacas ni aspavientos, lo normal es acabar llegando a acuerdos. Creo que si los ciudadanos y las ciudadanas tuvieran más conocimiento de cómo se llega a acuerdos en comisiones como esta, probablemente considerarían un poco mejor a la clase política.

Cerrar con un llamamiento a la clase política en general, que atienda menos a los tiros de cámara y atienda más a la búsqueda de consensos, porque, probablemente, a nuestro país le iría mejor.

Nada más y muchas gracias a todos y a todas. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pascual, por sus palabras dirigidas a la Mesa y también a los compañeros. Debo decirle que ha hecho usted un brillante trabajo, lo ha ido acreditando Comisión a Comisión. Las últimas iniciativas que usted ha defendido han sido ponderadas por todos los portavoces, por su contenido, su amplitud y también por la vocación de llegar a acuerdos. Eso dice mucho de usted y también del grupo al que pertenece. Enhorabuena, será usted recordado siempre en esta casa con muchísima satisfacción.

Por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra don Miguel Barrachina.

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

Como todo el mundo ha hablado bien del señor presidente, yo quiero decir que lo puede hacer mejor y le deseo que la próxima legislatura esté aquí presidiendo esta, al menos, y lo haga igual de bien, que repita curso. Pero, efectivamente, agradecer a todo el mundo, ha sido un placer poder aprender de Sergio, de Félix, de César, de Fernando Navarro, de Miguel y de todos vosotros.

Y como es tiempo de ponerse nostálgico, sino de debatir, yo celebro también la madurez que da estar en el Gobierno. La última vez que debatimos sobre la estiba, aprobamos un texto del que me tocó ser ponente, y recuerdo que se iban a producir miles de despidos, las multinacionales se iban a comer a los trabajadores, iban a perder sus salarios, y hoy, dos años después, aquella reforma que hicimos en solitario, y la hicimos por dos condenas de un tribunal —no por mérito propio— a una norma aprobada en etapa del Gobierno socialista, pero en etapa del Reino de España, no tuvimos prácticamente ningún apoyo, pero se aprobó. Y si alguien escucha el día del debate del Pleno, que hubo que traerlo por dos veces, y hoy, lo que uno esperaría es que ya traen la derogación de aquella maligna norma que aprobó el Partido Popular, donde transponía una condena europea que decía que había que terminar con un monopolio laboral para dar libertad e igualdad de acceso a todos los trabajadores españoles.

Yo celebro esa madurez que da el Gobierno, porque la propuesta no es derogar, sino completar nuestra reforma, que, como bien decía don César, es una reforma compleja. Es decir, lo que todos queríamos, y lo que se ha conseguido en buena medida, es que se mantenga el cien por cien del empleo, que haya casi un 10%, según el sector de productividad, más, y todavía pasos adicionales para que los más de 6000 trabajadores permanezcan con sus retribuciones y otros muchos tengan la oportunidad de poder entrar. Y que puertos como el que tenemos en frente de nuestra costa mediterránea, el de Tanger Med, que está mucho más cerca de Ceuta que de la ciudad de Tánger, y que en solo 10 años ha generado 70000 empleos, que naturalmente podían estar en España y que son cuestiones de modernización de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 736

20 de febrero de 2019

Pág. 26

infraestructuras, de competitividad, que deben estar presentes para que hoy nuestros 28 puertos, que son instalaciones enormemente eficientes, porque disfrutan de grandes empresas, profesionales y trabajadores excepcionalmente buenos. Nuestras 28 autoridades portuarias y las más de 40 instalaciones de puertos del Estado deben seguir mejorando, al menos, al ritmo de nuestros competidores italianos, portugueses, británicos u holandeses, porque ese es el destino de España, seguir liderando el crecimiento en los puertos del mundo.

Por lo tanto, lo celebro y vamos a darle respaldo. Creo que la enmienda planteada es acertada, pero con enmienda o sin ella entendemos que completar este marco jurídico que aprobó el Parlamento hace ya casi dos años, de la que tuve la fortuna como portavoz del Grupo Popular de ser ponente, siga dando pasos en la buena dirección.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Barrachina. Por su intervención y también por sus palabras. De usted hay que decir que ha sabido defender con máximo entusiasmo las posiciones, tanto desde cuando apoyaba al Gobierno, como desde que ejerce la oposición, y eso no todos son capaces de hacerlo con su brillantez. Enhorabuena y muchas gracias.

Señor Ramos, qué dice sobre la enmienda.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Que no.

— SOBRE IGUALDAD DE TRATO A USUARIOS DE LA AUTOPISTA AP-7. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/004134/0000).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente, sobre igualdad de trato a usuarios de la autopista AP-7. Tiene la palabra el señor Barrachina.

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

En la comunidad valenciana, y singularmente en Castellón, pero también en Murcia, viene significándose una discriminación tamaña que jamás había tenido lugar en ningún otro territorio de España, y es que, por primera vez, se decidió el pasado 1 de septiembre bonificar al cien por cien, y nos parece bien, a los vecinos de Tarragona y parte de Barcelona, de Cataluña, en el uso de la autopista que compartimos, de la AP-7. El usuario recurrente, el vecino, tiene un cien por cien de bonificación, gratis total hasta que llega a la malvada provincia de Castellón, donde se paga la totalidad, más el incremento anual de este año, cuando la justificación doble era el número de accidentes y contaminación. Las preguntas que le hicimos al ministro Ábalos, que reconoció y dijo: «después de la que se ha montado en Castellón», y la ministra Celá —esto era 31 de agosto y 1 de septiembre— completó: «en los próximos días cambiaremos esta regulación discriminatoria». Es la primera vez que con dinero exclusivamente del Estado, cien por cien del ministerio, sin conveniar con la comunidad autónoma, se aplica hasta un límite provincial, que jamás fue frontera, una ayuda. Y no solamente se ha hecho en el año pasado, sino que en los presupuestos que felizmente hemos detenido se contemplaban 14 millones de euros para bonificar exclusivamente en territorio de Cataluña.

Lo celebramos por los hermanos catalanes, pero creemos que los españoles, todos, somos iguales, y, por lo tanto, con los mismos criterios. Preguntamos en su día por el número de accidentes que, al parecer, solo se producen en las carreteras nacionales de Cataluña y dejan de existir cuando se entra en la provincia de Castellón, de Valencia, de Alicante o de Murcia, y no es verdad, los índices de siniestralidad son equivalentes. Igual que la contaminación, ¿acaso paran los vehículos los motores cuando dejan Alcanar y entran en la provincia de Castellón a través de Vinaròs? Lo que pedimos es igualdad de trato. Es decir, si la contaminación y los accidentes son los mismos, que se trate por igual a los vecinos de Murcia, de Alicante, de Valencia y de Castellón que a los de Tarragona y Barcelona.

Es lo único que pedimos, que nos dejen de engañar. Nos engañaron en el Consejo de Ministros, nos han vuelto a engañar con los presupuestos. Yo pregunté en dos ocasiones, y finalmente por escrito, ¿piensan ustedes cumplir la palabra de extender para los vecinos, para los vehículos ligeros, para los coches, esas ayudas? Y se respondió que muy probablemente para los camioneros, que no reciben el cien por cien, sino el 50, en un trocito. Por cierto, aquellos días del 1 de septiembre se convirtieron en semanas, las semanas en meses y ahora ya con las elecciones se convertirán en más de un año, y se

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 736

20 de febrero de 2019

Pág. 27

consumará esa tamaña discriminación hasta que el 31 de diciembre se libere la autopista de peaje, como ya ha sucedido afortunadamente con la Burgos-Vitoria.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Para defender su enmienda, tiene la palabra por el Grupo Parlamentario Ciudadanos don Fernando Navarro.

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

Obviamente, vamos a apoyar esta iniciativa que pretende, sencillamente, igualdad de trato, como ha dicho el portavoz. Ciudadanos iguales, ha dicho antes el portavoz del PSOE en otra iniciativa, y es verdad, de esto se trata.

Nosotros habíamos pedido al principio poder tratar simultáneamente las dos PNL relativas a la AP-7 porque, en el fondo, ponen de manifiesto un mismo problema, que es la falta de planificación, por un lado, y las inequidades producto de la falta de planificación.

Siempre hemos puesto de manifiesto en esta Comisión las inequidades que hay en las vías de alta capacidad, hay algunas que son de pago y otras que no, aunque no sea una inequidad buscada, porque unas crecieron en un determinado momento histórico en regiones más ricas, y las otras, posteriormente y con fondos europeos, en regiones por desarrollar, lo cierto es que ahora conviven dos tipos de vías de alta capacidad, las que son de pago y las que no lo son. Hay inequidades también externas, no son los mismos sistemas en España y en otros países de Europa, se puede dar la circunstancia de que un transportista alemán esté pagando por el uso de su vía de alta capacidad en su país y al llegar aquí no pague.

Una de estas inequidades es la que hoy nos trae esta iniciativa. Parece delirante en términos de igualdad y equidad que un vecino de Tarragona o de Barcelona que circula por la AP-7 sea bonificado y que, de repente, cuando cruza a Vinaròs el pago sea íntegro. La AP-7 pasa por Castellón, Valencia, Alicante y Murcia, y hay tramos en los que también los accidentes y la contaminación son muy elevados. Y aquí, que de repente, una distinción arbitraria administrativa como es el cambio de provincia, provoca cambios y desigualdades reales.

Decía que es una falta de planificación, y en ese sentido va nuestra enmienda, lo que nosotros creemos que debe haber son criterios técnicos transparentes a nivel nacional, respecto a qué circunstancias objetivas tienen que concurrir en un determinado tramo para que sea objeto bonificable, da igual que sea una provincia u otra, eso es una cosa absolutamente irrelevante. Los criterios objetivos tienen que ser los que siempre hemos comentado, tráfico, siniestralidad, contaminación, cualquier criterio que se trate, pero criterios homogéneos en todo el ámbito nacional.

Como digo, buscamos la igualdad entre todos los ciudadanos y que las decisiones sean tomadas mediante estos criterios técnicos y transparentes, con el fin, una vez más, de alejar este tipo de decisiones de las tentaciones electoralistas.

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra don Artemi Rallo.

El señor **RALLO LOMBARTE**: Muchas gracias, presidente.

Como todos los grupos parlamentarios saben, el Grupo Socialista tiene una proposición no de ley que se verá a continuación y donde, en extenso, podremos profundizar más en la cuestión. Porque, el problema de las infraestructuras terrestres de movilidad en la provincia de Castellón no se limita al tema de la movilidad, sino a un tema mayor, que es el de la gratuidad de la autopista y su reversión. Por tanto, en ese momento tendremos ocasión de extendernos más.

No obstante, tenemos una enmienda presentada a esta proposición no de ley del Partido Popular que, de alguna forma, también sintetiza una parte de nuestra PNL en relación con el tema de la bonificación del transporte en el paso por la autopista.

Empezaré diciendo que como no resulta inhabitual, el señor Barrachina, o bien anda muy mal en Geografía, o hace un ejercicio de manipulación bastante singular. Porque, yo creo que la ciudad de Peñíscola es bien conocida para todos los españoles y ese es el límite existente en las bonificaciones, y Peñíscola no hace frontera, que yo sepa, con la Comunidad Autónoma de Cataluña ni la provincia de Tarragona. Se intenta recurrir a la referencia de Vinaròs, que sí es fronteriza con esa provincia y esa

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 736

20 de febrero de 2019

Pág. 28

comunidad autónoma para construir un relato, para construir una *fake news* en la que he visto que algunos caen, como he constatado con la intervención de Ciudadanos. Ese relato les permite luego construir el agravio, etcétera, cuando nada más lejos de la realidad, porque la realidad en esta cuestión de las bonificaciones del transporte por la autopista AP-7 no es otra que la siguiente, y es que el Partido Popular, antes de salir del Gobierno tenía unas previsiones económicas para implantar esa bonificación desde la provincia de Tarragona hasta Peñíscola, algo que tenían pactado con los responsables de las autoridades autonómicas y de los municipios catalanes de la provincia de Tarragona. Pero, eso sí, una previsión, en modo alguna ejecutada, tuvo que ser el nuevo Gobierno el que en un Consejo de Ministros en agosto, y finalmente el 2 de septiembre, ejecutara ese expediente, que ya tenía esa previsión económica, y pudiese llevarse a cabo esa bonificación del transporte en ese tramo Tarragona-Peñíscola. Y fue en ese momento, cosa que no contempló la previsión económica del Partido Popular, cuando se constató que había una evidente —llamémosla— disfunción, por ser generosos, y es que esa bonificación acababa en el municipio de Peñíscola, donde el tráfico pesado de forma singular tenía que reincorporarse a la nacional 340 hasta el municipio de Torreblanca, para poder enlazar finalmente con la autovía V-10 en su inicio en el aeropuerto, lo que provocaba un problema de seguridad bastante notable. Y, ante esa situación constatada en ese momento fue cuando el ministro Ábalos anunció que esas bonificaciones se extenderían hasta Torreblanca, en el bien entendido de que, a partir de ahí sí hay una vía alternativa, la 340, para que el tráfico pesado se pueda incorporar a una autovía. Así y no de otra forma hay que entender esta previsión.

Lo cierto es que el rechazo del proyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado, además de tantas otras consecuencias penosas para la sociedad española en su conjunto, ha sido especialmente duro con la provincia de Castellón, que tenía previsto un incremento en las inversiones del Estado de más del 70% respecto de los recursos que destinó el año anterior el Gobierno del Partido Popular y también, al mismo tiempo, se ha puesto en cuestión la ejecución de este compromiso del Ministerio de Fomento y del Gobierno de extender esas bonificaciones hasta Torreblanca, lo que esperamos que no ocurra con los fondos existentes.

No lo ha dicho el señor Barrachina, pero en su proposición no de ley barra libre, porque hasta que se está en el Gobierno se limitan esas bonificaciones hasta el municipio de Vinaròs, pero al mes siguiente ya no hay pudor alguno en proponer que se extiendan las referidas bonificaciones al menos a los tramos de la AP-7 de toda la comunidad valenciana y de Murcia. Eso ya sabemos cómo se llama.

Nosotros, en nuestra enmienda queremos completar esa propuesta, y lo que sugerimos es que se analice de forma conjunta con la Generalitat valenciana, que tiene sus responsabilidades en esta materia, la implantación de futuras bonificaciones para este transporte en los tramos de la autopista AP-7 que circulan paralelos tanto a la nacional 332 como a la nacional 340, para finalmente adoptar las decisiones que correspondan. Este es el texto de nuestra enmienda que, repito, recuperaré en el punto siguiente cuando se debate nuestra proposición no de ley.

Muchas gracias, presidente.

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

Para la fijación de posición, en nombre del Grupo Confederado Unidos Podemos, don Félix Alonso.

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: La verdad es que empiezo a estar preocupado, porque hemos hablado de este tema varias veces en esta Comisión y a lo mejor yo soy quien no me explico bien, que no explico a sus señorías cómo fue la negociación y cómo fue todo. Soy el único que ha estado en los dos lugares, tanto en la negociación como alcalde del Pacto de Berà, como diputado en la Comisión de Fomento, y también en las negociaciones que hubo con el señor De la Serna y posteriormente con el acuerdo del señor Ábalos como ministros de Fomento. Y es bueno recordar de dónde parte todo esto para entender cuál es el producto y que, finalmente, esperemos y deseamos se pueda implantar en toda la costa levantina y allá donde sea absolutamente necesario.

Fue la iniciativa de una serie de alcaldes, entre los que me encuentro yo, que, a raíz de las colas que se producían diariamente durante el verano, en Semana Santa, todos los domingos, y la sucesión de accidentes mortales y accidentes muy graves en la nacional 340, dijimos: basta, no podemos seguir en esta situación. Y es a partir de ahí que se unen diferentes alcaldes de diferentes partidos políticos que le plantean a la Generalitat y también al Gobierno del Estado la necesidad de una solución. Esa solución, que ya se había producido en la nacional II, a su paso por Girona, que obligaba a los camiones a pasar por la autopista para eliminar el tráfico pesado de esas carreteras porque habían sucedido decenas de muertes en ese territorio, nosotros exigíamos una solución similar. Y, no solamente eso, sino que además

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 736

20 de febrero de 2019

Pág. 29

decíamos que teníamos un territorio perjudicado, que era perjudicado también para la comunidad valenciana, para lo que significaba en aquel momento, y sigue significando uno de los motores económicos de nuestro país, que es el turismo. A raíz de ahí, a la unidad de esos alcaldes, se hicieron posibles diferentes reuniones, entre otras, con nuestro exministro De la Serna, por lo que me extraña que esté el Partido Popular lanzando esta iniciativa cuando él fue una parte imprescindible de ese acuerdo, del cual Unidos Podemos-En Comú Podem-en Marea está agradecido, y no solamente está agradecido, sino que creo que fue positivo que el ministro Ábalos lo retomara y lo aceptara tal y como se pactó en aquel momento.

Que quede claro, los catalanes nunca quisimos discriminar al País Valencià, en absoluto, insisto, nos gustaría que ese ejemplo fuera para toda España, porque entendemos que debe ser así.

Dicho esto, también me produce cierta preocupación el hecho de que, cuando llegó aquí, pienso, y algunos piensan que como soy parte de los dos sitios, soy el culpable, personalmente, de que se haya conseguido una cosa que para mí es beneficiosa para nuestro territorio. Pero, curiosamente, aquí se me llama discriminador —ya sé que no sois vosotros— con el resto de los territorios, pero cuando voy a las tierras del Ebro, cuando me he manifestado con esos compañeros y compañeras me llaman traidor. Ya sé que en Cataluña la palabra traidor es una cosa que se utiliza habitualmente y que, desgraciadamente, hay algunos que tienen miedo, y yo no tengo miedo a ser traidor, porque yo siempre dije la verdad, y continué habiéndolo. Nunca hablamos de la palabra gratuidad, hablamos siempre de bonificaciones a la gente, a los ciudadanos del territorio ya a aquellos que utilizaran esos tramos. Y, no solo eso, sino que los alcaldes y alcaldesas del Pacto de Berà estuvimos dispuestos a decir que entendíamos que en esos momentos de crisis tan grave que padecía nuestro país, plantearse el alargamiento de la A-7 era una barbaridad, porque, además, el trayecto que se planteaba en su día, hace ya muchos años, entraba en contradicción con el propio territorio, porque se tenía que expropiar un montón de terrenos que ya, en muchos casos, hasta estaban construidos.

Por tanto, lo que nosotros decíamos era una cosa muy sencilla, estamos en una crisis económica brutal, necesitamos que el turismo funcione, no podemos soportar que haya tantos muertos en las carreteras, que es lo principal, por supuesto, tenemos que buscar una solución, como la A-7 no se va a construir en muchos años, porque todos sabemos que una carretera no se construye en muchos años, y no se puede, porque estábamos en una situación que todos entendíamos de crisis económica, lo que proponemos es esto. Y es lo que le trasladamos al señor De la Serna, y es lo que trasladamos a la Generalitat de Cataluña, en este caso al señor Rull y al señor Forn como conseller de Interior, y, a partir de ahí, construimos un relato de una situación que podía beneficiar a todos, y esa situación partía de un objetivo clarísimo, que no podía suceder lo que estaba sucediendo en la nacional 340, que cada 20 días había un muerto. Y esa situación, gracias a ese acuerdo de los alcaldes de diferentes colores, no del Partido Popular en este caso, que no tiene alcaldes, pero sí del ministro De la Serna y gracias también a la gente del Partido Socialista, del PdeCAT y de Esquerra Republicana hemos llegado a eso, y nos tendríamos que felicitar todos y ser conscientes de que lo que tenemos que hacer es extenderlo al resto del territorio de España y no echarnos las culpas encima. Ha sido un gran éxito y debe continuar.

Decía un muerto cada 20 días, y gracias a que los camiones hoy no pasan por la nacional 340 esa cifra se ha reducido, aún no tenemos las cifras, y esas cifras no hay que pedírselas al Gobierno del Estado o al Ministerio de Fomento, hay que pedírselas a Trànsit, de la Generalitat de Catalunya, que es el que las controla, y yo creo que en los próximos días nos las pasará, porque lógicamente tiene que hacer un balance, como mínimo, de seis meses, no podemos hacer un balance cada quince días, porque, a lo mejor resulta que no da. Y cuando tengamos ese balance, que he hablado con el conseller de Interior Buch, que es el que lleva estos temas, será espectacular, y habremos salvado vidas, que eso es lo más importante en política, ser útil a la ciudadanía. Y esas vidas habrán sido gracias a un acuerdo, en estos momentos en política parece que llegar a un acuerdo es imposible, pues llegamos y tenemos que felicitarnos, y tenemos que extenderlo al país valenciano y a otros lugares de todo el territorio español.

Quería acabar con el hecho de un muerto cada 20 días, ese es el objetivo y ese es el marco que se determinó para conseguir esas bonificaciones. ¿Y por qué nosotros tenemos bonificaciones y, por ejemplo, no las tienen los de la nacional 240, que también son catalanes? Porque el acuerdo no era únicamente de la nacional 340, sino la nacional 340 y la nacional 240. ¿Por qué? Porque en estos momentos, para los ciudadanos que utilizan la nacional 240, al verse liberados de los camiones, es una gloria, porque no tienen esa necesidad, no hay tanto volumen de tráfico.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 736

20 de febrero de 2019

Pág. 30

Por tanto, dos elementos fundamentales, el primero de todos, siniestralidad, brutal en la nacional 340, que, seguro que también se da en otros lugares de España, pero en la nacional 340 un muerto cada 20 días. Y, en la nacional 240 no hay bonificaciones porque la situación es diferente, volumen de tráfico y siniestralidad. Y ese es el acuerdo que espero y deseo que se pueda extender desde Cataluña a todos los lugares, y luego ya buscaremos la financiación en su momento determinado cuando las autopistas pasen a revertirse al Estado.

Muchas gracias.

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

Para fijar posición, señor Baldoví.

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

Decir, sin que sirva de precedente, que estamos de acuerdo con esta moción del señor Barrachina, del Partido Popular, y entendemos que también es muy razonable la enmienda de Ciudadanos, entendemos que tiene que haber criterios objetivos a la hora de establecer dónde se producen estas bonificaciones.

En el caso valenciano, yo podría citar un tramo que cumpliría perfectamente los requisitos a los que estaba aludiendo el señor Alonso, concretamente, en La Safor, en la población de Oliva, desde Oliva hasta Bellreguart, donde la intensidad del tráfico ha provocado una siniestralidad muy alta y unos niveles de contaminación y de paso de vehículos por el centro de las poblaciones absolutamente inaguantables.

Por tanto, desde Compromís, que ya interpelamos al ministro Ábalos en este sentido, e hicimos también una moción en el Pleno, decir que apoyaremos esta moción porque entendemos que, en las mismas situaciones y con las mismas características de tráfico, tiene que haber una misma respuesta. Por tanto, si se ha hecho en un territorio se tiene que hacer en otro.

Por tanto, votaremos a favor.

El señor **PRESIDENTE**: Damos por terminado este punto, luego le preguntamos a don Miguel Barrachina si acepta o rechaza las enmiendas.

— SOBRE EL FINAL DE LA ACTUAL CONCESIÓN EN FORMA DE PEAJE Y BONIFICACIONES PREVIAS DE LA AP-7 A SU PASO POR LA COMUNITAT VALENCIANA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/004276/0000).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto 8, proposición no de ley relativa al final de la actual concesión en forma de peaje y bonificaciones previstas de la AP-7 a su paso por la comunidad valenciana.

Para defenderla, tiene la palabra por el Grupo Parlamentario Socialista don Artemi Rallo.

El señor **RALLO LOMBARTE**: Muchas gracias, presidente.

Esta es una proposición no de ley, como establece su propio enunciado, que refiere tanto a la cuestión de las bonificaciones del transporte pesado en la autopista A-7 como al tema de la gratuidad. Hace unos minutos nos ocupábamos de la cuestión de la bonificación y en ese momento ya teníamos ocasión de fijar una posición por parte de este grupo parlamentario. Y la posición se concreta de nuevo en esta proposición no de ley que presenta el Grupo Parlamentario Socialista.

Se explica y justifica en sus propios términos, pero quiero reproducir lo previsto en los puntos quinto y sexto de la proposición no de ley para ilustrar a sus señorías. La proposición no de ley insta al Gobierno a extender las bonificaciones para vehículos pesados ya vigentes en la AP-7, de Tarragona hasta Torreblanca, y estudiar la implantación de medidas similares en otros tramos de la AP-7 a su paso por la comunidad valenciana. Y, en colaboración con la Generalitat valenciana, estudiar las actuaciones necesarias para mejorar la funcionalidad y conectividad de la AP-7 cuando revierta al Estado.

Como decía antes, gracias a un acuerdo del Consejo de Ministros de 31 de agosto, se pudo implantar por fin esa bonificación que había sido diseñada anteriormente y que, a partir del 2 de septiembre, es una realidad, una bonificación para el transporte pesado hasta el municipio de Peñíscola. A través de esta proposición no de ley dejamos negro sobre blanco, claro, que es voluntad de este grupo, como lo manifestó ya su día el Gobierno, extender esa medida de forma inmediata al municipio de Torreblanca, a pesar del perjuicio que para esa intención inicial supone el rechazo, con los votos entre otros del Partido Popular, del proyecto de Ley de Presupuestos. Y no solo, también proponemos que se estudie, como ya se ha señalado, la implantación de medidas similares, es decir, de bonificaciones al tráfico pesado, en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 736

20 de febrero de 2019

Pág. 31

otros tramos de la AP-7 a su paso por la comunidad valenciana que pueden verse afectados por problemas de seguridad o de saturación.

Eso, por un lado, y por otro, la proposición no de ley tiene como objeto singular y relevante poner de nuevo de relieve la posición política del Grupo Socialista a favor de la gratuidad de la autopista A-7 entre Alicante y Tarragona cuando finalice la concesión a finales de este año. Ya no quedará duda alguna, como en ocasiones algunos grupos parlamentarios intentan extender, sobre esa voluntad inequívoca tras los antecedentes que ya hemos visto en otras autopistas que han finalizado el periodo de concesión. Dejando igualmente claro que, tras la finalización de ese contrato de concesión, hoy todavía vigente, debe ser el Estado el que asuma la gestión de la explotación y el mantenimiento.

Antes lo apuntaba y ahora lo desarrollo algo más, también nos parece importante que el Gobierno de la nación adopte ya las medidas necesarias para adecuar la situación de esa infraestructura al nuevo escenario de la gratuidad, de la reversión al Estado a partir del 31 de diciembre. Por ello, el punto sexto enfatiza la necesidad de mejorar la conectividad de la AP-7 con el entorno, establecer las conexiones necesarias para esa integración, tanto social como territorial. De hecho, el proyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado que rechazó, entre otros, el Partido Popular, ya incluía previsiones de esa naturaleza con una partida presupuestaria significativa para intervenir en la actual nacional 238, para comunicar el municipio de Vinaròs con la autopista, y, por lo tanto, era una primera acción que evidenciaba la voluntad de este Gobierno por acometer algo que va a ser fundamental, que es integrar esa vía fundamental que vertebra el Mediterráneo, y en particular la comunidad valenciana, con el territorio y con los municipios que lo envuelven.

En consecuencias, esta proposición no de ley abarca dos cuestiones en torno al tema de la autopista AP-7 que nos parecen cruciales para la calidad de vida, para el desarrollo de sectores productivos como el turismo en la provincia de Castellón y en el conjunto de la comunidad valenciana.

Por eso, solicitamos el apoyo de todos los grupos parlamentarios y avanzamos también que hemos mantenido alguna conversación con uno de los grupos proponentes, con el Grupo Ciudadanos, y estaríamos dispuestos a que el apartado segundo de la proposición no de ley que presentamos vea sustituido su texto por el texto del apartado segundo de la enmienda que ha presentado el Grupo Parlamentario Ciudadanos.

Muchas gracias, presidente.

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

Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, para defender su enmienda, tiene la palabra don Fernando Navarro.

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

A lo largo de las últimas décadas, el bipartidismo ha practicado una política de infraestructuras en la que, entre otras cosas, se han ido ampliando los plazos de las concesiones de manera poco transparente. Hemos tenido concesiones con unos plazos de duración absolutamente delirantes. Ahora parece que sí, que se van a dejar vencer ciertos tramos en varias autopistas, no se van a prorrogar esas concesiones según vayan venciendo. Y estamos completamente de acuerdo, nosotros no queremos que se realicen nuevas prórrogas de unas concesiones absolutamente amortizadas para hacer otras obras, en lugar de sacar unas licitaciones y, una vez más, eludir la necesaria transparencia.

Estamos totalmente de acuerdo sobre no prorrogar, pero, en esta situación, se abren varias opciones, quién va a hacer la gestión, explotación y mantenimiento de las vías. Si es puramente pública y con cargo a la Administración del Estado, eso supone un coste que debemos pagar todos los ciudadanos con cargo a los presupuestos. Son varios miles de millones, unos 3000 o 3500 millones. El representante socialista ha hablado de gratuidad, pero hay que recordar que nada es gratis, alguien lo va a tener que pagar, y esta es la pregunta ¿cómo se va a financiar?

Recordemos que el debate está abierto. Nada más ser nombrado, el ministro Ábalos dijo literalmente que «Fomento quitará los peajes de las autopistas cuando acabe su concesión». Completamente de acuerdo, pero, por otra parte, dijo: es cierto que, en algún momento, en la medida en que la red pública se vaya aumentando, habrá que plantearse una reflexión sobre los costes de mantenimiento de esta red. Dijo también que el Gobierno está abierto a fórmulas para sufragar el mantenimiento de estas vías.

Con lo cual, quedaba el asunto sin responder. El caso es que hemos llegado al fin de la legislatura y el Gobierno no nos ha dicho cómo pensaba pagar las carreteras. Habló de una subcomisión, e incluso mencionó el acuerdo de infraestructuras que siempre le hemos reclamado y yo creo que en este punto

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 736

20 de febrero de 2019

Pág. 32

dijo: bueno, esto que es una decisión bastante desagradable de tomar, la diluimos en ese acuerdo y la tomamos. El acuerdo puede ser para eso, pero, desde luego, es para muchas más cosas.

Nuestra enmienda iba en ese sentido, nos preocupaba que parecía que ya reconocía explícitamente que no se iban a valorar otras fórmulas más que los Presupuestos Generales del Estado, y creemos que este es un tema que este Gobierno ha dejado sin responder, pero el siguiente tendrá que afrontarlo. En todo caso, como hemos comentado con el representante socialista la vamos a apoyar.

Como esta es mi última intervención en esta Comisión, yo también quiero agradecer al presidente, quiero agradecer a Blanca, la letrada, su trabajo. Creo que ha sido un lujo trabajar en esta Comisión con todos los portavoces. Tengo que decir que me han gustado las palabras de todos, pero especialmente las de Sergio Pascual, porque ha puesto de manifiesto algo que se ha dado muchas veces en esta Comisión, teniendo puntos de vista diametralmente opuestos, hemos aceptado muchas veces puntos de vista distintos, unas veces porque enriquecían las iniciativas, pero otras porque sencillamente entendíamos que era mejor una iniciativa que, aunque no recogía absolutamente nuestro punto de vista, recogía los de todos, que también por su parte renunciaban a sus posiciones de máximos. Creo que es un buen ejemplo, estoy de acuerdo en que si los ciudadanos vieran el trabajo de estas comisiones se sentirían reconfortados, es un trabajo muy alejado de la polarización que a veces exhibimos.

Gracias a todos, ha sido un placer estar aquí y un orgullo. **(Aplausos)**.

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

Ciertamente, debo reconocer el trabajo que ha realizado el Grupo Parlamentario Ciudadanos, no solo usted como portavoz, sino el señor Garaulet o el señor Salvador, que han sido asiduos también de esta Comisión. En concreto, su posición, señor Navarro, de moderación, de sensatez y de sosiego yo creo que ha contribuido también a contagiar un ambiente muy cálido en esta Comisión. Y no siempre fue así, recuerda el señor Salvador, pero eso es muy de agradecer.

Pasamos a darle la palabra a don Félix Alonso, del Grupo Confederal, para que fije posición.

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: (...) viene a ser lo mismo, pero lo que ha dicho Fernando es la clave, antes lo han dicho otros compañeros como Sergio Pascual, para entender por qué en Tarragona lo hemos conseguido. No lo hemos conseguido porque yo esté aquí de diputado, sino lo hemos conseguido por una sencilla razón, porque hemos dialogado y hemos llegado a acuerdos, y eso es fundamental, y por eso Tarragona lo tiene y, desgraciadamente, otros no. Yo no soy nadie para dar consejos, pero a lo mejor esa unidad no se ha dado en otros territorios, y a lo mejor, desgraciadamente para ellos, han exigido unas cosas que no podían o no debían en ese momento, porque todo el mundo ha de saber lo que tiene delante, hasta dónde puede aceptar el de delante. Nosotros, evidentemente, lo pediríamos todo, pero el que está en el Gobierno en ese momento, sea del Partido Popular o del PSOE, puede aceptar hasta un límite, es que, aunque quiera, no puede. Y eso es lo que en algunos territorios o en algunas alcaldías no se ha llegado a entender, porque hasta los míos me han llegado a criticar cuando yo he ido al país valenciano porque he dicho que no hablábamos de gratuidad sino de bonificación. Hoy precisamente, un periodista de las tierras del Ebro, que eran los más críticos con el acuerdo, lo entienden perfectamente, porque claro, la bonificación al cien por cien es no pagar. Pero es importantísimo el término, porque, como también se ha dicho aquí, nada es gratis, y en algún momento determinado todos, espero y deseo que sea así, nos tendremos que reunir para decidir cómo consensuadamente otra vez, sin tirarnos las piedras a la cabeza, llegamos a un acuerdo de cómo financiamos y mantenemos nuestras carreteras, porque las carreteras se han de mantener y han de estar en buenas condiciones, y alguien las ha de pagar, y hemos de ponernos de acuerdo en cómo pagamos eso. Lo que hemos padecido ahora con esas excesivas concesiones es injusto, y sobre todo territorialmente, porque hay otras que no la tienen, y por tanto hemos de buscar ese acuerdo, que yo estoy convencido que con el espíritu de la Comisión de Fomento y si además seguimos teniendo a Celso de presidente, o no, pero esperemos que sí, seguro que llegaremos a acuerdos.

Yo aún no me despidió porque espero hablar en la siguiente. **(Risas)**.

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

Ya le decía al señor Pascual cuando intervino para decir que el Grupo Confederal en esta Comisión ha demostrado un gran nivel, la señora Pastor, que está aquí, la señora Valido, el propio señor Pascual, otros compañeros, y señor Alonso, usted ha demostrado cómo desde la simpatía y el buen tono se puede

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 736

20 de febrero de 2019

Pág. 33

hacer la defensa de posiciones de una manera clara y sin acritud, y usted siempre ha buscado el consenso. Yo le felicito, ha sido un gran trabajo el suyo. **(Aplausos)**.

El señor Baldoví me pide la palabra por el Grupo Parlamentario Compromís.

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

Decir que votaremos sí a esta propuesta porque, entre otras cosas, recoge muchos de los puntos que nosotros hicimos en nuestra moción en el Pleno.

Agradecer la claridad de que, por fin, desde el Partido Socialista se hable claramente y se ponga sobre el papel gratuito. Ha habido dudas, ahora sí, ahora no, pero agradezco esa claridad. Nosotros lo hemos dicho muchas veces, o todos moros o todos cristianos, o todos pagamos o no paga nadie. Y, en ese sentido, se agradece la claridad.

Para terminar, como será mi última intervención aquí, yo, como el señor Alonso, haré todo lo posible para volver a estar, o yo o mi partido, representado en este Congreso. Agradecer al presidente, ya lo hice en la anterior legislatura, porque me parece que su talante ayuda muchísimo a que haya un ambiente cordial desde la discrepancia. Agradecerle a la letrada su preocupación, porque, los que somos pequeños y tenemos que estar a veces en dos sitios, la preocupación cuando iba a intervenir que me recordara que ya se acercaba el tiempo. Y agradecer a todos los miembros de esta Comisión, y lo digo como maestro, porque he aprendido mucho con todos ustedes.

Moltes gràcies.

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

Muchas gracias por sus palabras, en nombre propio y de los demás compañeros de la Comisión. Sabemos el monumental esfuerzo que, para los grupos parlamentarios de pocos efectivos, supone el atender tantos frentes. Usted, como siempre, ya en la pasada legislatura ha dado mucho y bien la cara defendiendo los intereses de su comunidad, pero también los intereses generales y siempre también con muy buen talante.

Muchísimas gracias por su trabajo, señor Baldoví.

Damos la palabra para que fije posición por el Grupo Parlamentario Popular don Joaquín Albadalejo.

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

Siguiendo el talante de la Comisión quiero posicionar al Grupo Popular en este punto, no sin antes reconocer el trabajo de los diputados de la comunidad valenciana que rubrican esta proposición no de ley, fundamentalmente porque entiendo que esto también forma parte del ejemplo de lo que es el trabajo de los diputados en Comisión, en ocasiones se tienen que ver forzados, como creo que es mi interpretación, a hacer proposición no de ley de este estilo, que cuentan con mi profundo respeto y también con una cierta discrepancia. Porque, en definitiva, el trabajo de Miguel Barrachina, el portavoz del Grupo Popular en materia de Fomento, ha sido verdaderamente incisivo en relación a una situación, que no lo digo yo, lo acaba de decir hace unos pocos minutos el ministro de Fomento en Córdoba, el señor Ábalos, que afirma que en estos momentos la sociedad española tiene más derechos hoy que hace ocho meses, en relación a la AP-7. Desafortunadamente no es así, desde la provincia de Castellón, Valencia y Murcia, no es cierto en relación a lo que está ocurriendo con las provincias de Barcelona y Tarragona.

Quiero manifestar aquí, en esta instancia, al portavoz de Podemos, alcalde del entorno, que no habrá salido de las bocas de Miguel Barrachina ni de la mía ningún tipo de reproche a la situación que en estos instantes está disfrutando esas personas en ese entorno territorial de España. Al contrario, creo que es una buena gestión, y usted, seguro que en campaña electoral —que espero que tenga el éxito que tenga también mi formación política— lo exhibirá. Pero, al mismo tiempo, debo manifestarle que nosotros tenemos la obligación de acreditar que esta proposición no de ley empieza con una frase que dice «hay que acabar con la discriminación territorial en cuanto al pago o no por el uso de carreteras». En estos instantes, esa es una discriminación cierta en la comunidad valenciana, y como tal, yo quiero manifestar que, como ha acreditado Miguel Barrachina en las diferentes comparecencias de los miembros de España, y sobre todo de la Secretaría de Estado de Fomento e Infraestructuras y la Dirección General de Carreteras, no ha habido respuesta a si se va a producir por parte del Gobierno saliente esa bonificación que también reivindicamos —con el debido respeto— a entornos que también tienen, en mi opinión, algún tipo de importancia turística, no solo en el Mediterráneo español, sino en España y en toda Europa. ¿O, es que Benidorm no es un lugar que turísticamente deba tener un reconocimiento desde ese punto de vista en cuanto al acceso por carretera por la AP-7? ¿O, es que Altea tampoco lo precisa? ¿O, es que resulta

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 736

20 de febrero de 2019

Pág. 34

que los vehículos, como muy bien ha dejado claro mi compañero Miguel Barrachina, cuando cruzan el límite provincial o el límite territorial de la comunidad valenciana dejan de contaminar o, efectivamente, no existe ya siniestralidad automovilística en ese entorno? 14763000 euros fue la cantidad dotada en el presupuesto que dejó el Partido Popular en marcha y que sigue prorrogado para esa bonificación, y que en ningún momento se cercenaba ni se cerraba únicamente para las zonas determinadas por el territorio que ha comentado el diputado de Podemos.

Esta es la realidad, y la realidad es que hay diputados valencianos que cuando gobierna el Partido Popular dicen que las infraestructuras de la comunidad valenciana, fundamentalmente las vinculadas a la AP-7, que es el objeto de esta PNL, aquello es poco menos que Serbia después del enfrentamiento de la antigua Yugoslavia, que es horroroso lo de las infraestructuras, que es todo fatalístico; y ahora resulta que cuando tenemos que ir a dar una entrevista y a reivindicar cuáles son las necesidades importantes de nuestra tierra, por ejemplo en la TV3, la persona que manda en la comunidad valenciana en materia política hoy es entrevistada y le preguntan: ¿cómo ve desde el país valenciano —que no existe, por cierto, se llama comunidad valenciana— el *procés* hacia la transición nacional de Cataluña, con envidia? La respuesta de la persona que manda políticamente, la señora Mónica Oltra, y por eso alabo el mérito de los diputados valencianos que firman esta PNL hoy, fue: la envidia no es buena, lo veo con curiosidad, con expectativa de que este proceso de decidir vaya adelante. ¿Cree que acabará con éxito? Le preguntan. Y responde: espero que la gente pueda decidir, para mí es fundamental. Esta señoría es la prioridad de la Generalitat valenciana que nombran ustedes por dos o tres oportunidades en su PNL hoy.

Es por eso urgente que cambie el designio del Gobierno de España y de la Generalitat valenciana, para que haya unos gobiernos que impidan que haya españoles de primera y de segunda. Respeto los beneficios que tienen los catalanes en esas provincias españolas, pero exijo también la igualdad de trato en la comunidad valenciana.

Muchas gracias, señor presidente.

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

Señor Rallo, en relación con la enmienda, creo que lo ha dicho antes.

El señor **RALLO LOMBARTE**: Para que conste y quede claro. Hemos aceptado una parte de la enmienda de Ciudadanos, sustituyendo nuestro texto del apartado segundo por el texto del apartado segundo de Ciudadanos.

El señor **PRESIDENTE**: Muy bien, queda suficientemente claro.

— RELATIVA A DEFINIR EL RÉGIMEN COMPETENCIAL DE LOS DISEÑADORES DE INTERIOR COMO AGENTES QUE INTERVIENEN EN LOS PROCESOS DE TRANSFORMACIÓN DE LA EDIFICACIÓN. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/004102/0000).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente proposición no de ley, relativa a definir el régimen competencial de los diseñadores de interior como agentes que intervienen en los procesos de transformación de la edificación. Advierto a los portavoces que pueden ir avisando a sus efectivos porque al concluir votaremos.

Es una iniciativa del Grupo Parlamentario Popular que va a defender la diputada doña Ana Zurita.

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

Antes de dar paso al contenido explícito de esta proposición no de ley, me gustaría que visualizáramos someramente cómo se configura el sector de la construcción y cómo está recogido en los principales documentos básicos que regulan la actividad, que son, las reglas de juego principales que están en la LOE, la Ley de Ordenación de la Edificación, y, por otro lado, los documentos que desarrollan obras técnicamente viables con el Código Técnico de la Edificación.

Nuestra ley madre, la LOE, hace referencia a un sector de la edificación, al que van dirigidas la mayoría de sus disposiciones, pero entendemos que quizá haya que revisar estas disposiciones para dar amparo y potenciar realmente lo que debe ser un subsector dentro de la edificación, que es la rehabilitación, y que, realmente, debe ser el preponderante. Porque, potenciar la rehabilitación en todas sus facetas ayudará a incrementar la oferta de viviendas y ayudará también a crear empleo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 736

20 de febrero de 2019

Pág. 35

Las actuaciones en materia de edificación no pueden definirse hoy en día tal como las define la LOE en su artículo 2, entendiendo el proceso de edificación como la acción y el resultado de construir un edificio de carácter permanente, incluyendo también obras en edificios construidos, cuando alteren su configuración arquitectónica. Pero entendemos que debe haber un espectro más amplio, que contemple la transformación de esos elementos ya construidos, arquitectura efímera, rehabilitación y elementos no permanentes. Y entendemos que se debe ampliar el espectro de actuaciones para viabilizar actuaciones de rehabilitación en toda su amplitud, al igual que se debe ampliar el espectro de profesionales que participan en la actividad.

No tiene ningún sentido que los estudios académicos reconocidos reconozcan esta necesidad y existan programas formativos especializados, pero que no tengan respuesta en el mercado laboral, y lo que es más, que tampoco exista un reconocimiento unificado por parte de las administraciones que dan autorizaciones en materia de licencias administrativas de quiénes son los técnicos competentes para realizar un trabajo determinado.

Enlazo con esto la problemática general de la vivienda en este país, la escasez, la falta de oferta, que se agrava cuando un ciudadano va a una Administración local a pedir una licencia y no sabe el tiempo que le va a tardar, y una de las causas es si se trata de obra mayor, obra menor, y en el caso de las menores, la definición del técnico competente para ello.

Señorías, el objeto de esta proposición no de ley no es otro que dar amparo, dentro de la legislación actual, a un colectivo que hasta ahora, habiendo realizado unos estudios, teniendo una formación académica destinada a generar valores de significación artística, cultural, social o medioambiental, según se desprende del Real Decreto 633/2010, donde se regula el contenido básico de estas enseñanzas, ejercen su profesión de una manera absolutamente ambigua, sin un campo definido de operaciones y sin estar claro cuáles son realmente sus competencias reales. Competencias que sí vienen definidas dentro de su programa educativo, pero que en la práctica nunca ha estado claro cuál realmente su misión.

¿Cuál es el concepto de esa Ley de Ordenación de la Edificación? Pues es que, para desarrollar una obra de edificación de carácter permanente, como la definen, intervienen cuatro agentes únicamente: arquitectos, arquitectos técnicos, ingenieros e ingenieros técnicos. Y definen un proceso únicamente de edificación de construir un edificio de carácter permanente. Todavía en los años 90, que es cuando se empieza a desarrollar la LOE, no había una conciencia plena, como tenemos ahora mismo, de la rehabilitación, que debiera ser otro sector, un sector con mayúsculas dentro de la propia construcción, y definido como la construcción, como la acción de materializar un proyecto de carácter no permanente, que en eso consistiría la rehabilitación.

Por otro lado, también tenemos la globalización en general, que nos lleva a una mayor especialización. Las producciones tienen que ser cada vez más sofisticadas, con más requerimientos, y entendemos que dentro del sector de la construcción y de la rehabilitación debe haber una gama más amplia de profesionales que puedan desarrollarla. Y, en este caso, los diseñadores de interior tienen formación para desarrollar determinados aspectos dentro de la rehabilitación de acuerdo a su plan formativo. Y las leyes que le amparan avalan la existencia en España de 34 escuelas superiores de Diseño en trece comunidades autónomas, y 7 universidades que proponen titulaciones de grado de Diseño, por lo que entendemos que pudieran perfectamente encajar como un capítulo más dentro de los agentes de la edificación.

Entendemos que se debería comenzar por redefinir en la Ley de Ordenación de la Edificación la definición del proceso edificatorio, sumando a la actual definición otra que sería la acción de rehabilitar y/o ejercer acciones de transformación no permanente. Y, de esta manera, tendrían cabida todos los agentes que participan en el proceso de transformación de la edificación, avalados siempre por su formación académica, naturalmente, y las definiciones competenciales con las que se tiene una determinada titulación. Y entendemos también que, ligado a esta definición competencial de los agentes de la edificación, debería ir igualmente en la LOE ser quien establezca un marco general para la definición de obra mayor y obra menor, que sirva también de referencia a las normas legales.

Todo ello derivaría en la adaptación del Código Técnico de la Edificación, donde se definirían los contenidos explícitos de proyectos parciales y complementarios. Además, con todo esto entiendo que ganaríamos en seguridad jurídica y en acortar los tiempos para determinadas licencias, cuando la principal queja que se tiene de cualquier persona física o jurídica que va a un ayuntamiento a obtener una licencia es precisamente el tiempo.

Creo que con esto ganaríamos en profesionalizar la rehabilitación, en ampliar el mercado de la vivienda, en ampliar el mercado laboral, en clarificar el régimen competencial a la hora de dar licencias de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 736

20 de febrero de 2019

Pág. 36

obra menor, en seguridad jurídica para la rehabilitación, en seguridad para que los profesionales con grado en Diseño de Interiores puedan ejercer su profesión e incrementen las cifras de creación de empleo en el sector de la construcción.

Y este es el sentido de la PNL. Espero haberles convencido porque no tiene nada para que no la apoyen.

Señor presidente, como veo que todos se están despidiendo, a mí no me gustan las despedidas y le tengo tanto aprecio y tanto cariño a todos los miembros de esta Comisión que me gustaría que todos, independientemente del color político, pudieran repetir en la próxima legislatura. Me gustaría, sobre todo, agradecerles el trabajo realizado, a ti, presidente, por ser el mejor presidente de todas las comisiones en las que estoy, lo digo de corazón, y a todos, porque cuando salimos a la calle tenemos una afinidad propia, humana, y que somos capaces de entendernos y de llegar a acuerdos en todo lo que hemos tratado en esta Comisión, independientemente del color político.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, doña Ana. Tiene usted razón en el ambiente que se ha creado en esta Comisión. Quiero reconocer su trabajo, señora Zurita, y también poner en valor el que en esta legislatura la vivienda ha tenido un papel bastante importante en esta Comisión, con muchas iniciativas que se han defendido. El trabajo suyo, el de doña Raquel Alonso, el de Mar Rominguera, que también está aquí, y de Lucía Martín, por citar una persona que ha luchado mucho por los temas de vivienda.

Para posicionar al Grupo Parlamentario Ciudadanos doy la palabra a don Miguel Garaulet.

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

Señora Zurita, desde Ciudadanos pensamos que el papel del diseño, en todos sus ámbitos, desde producto, de moda, de interiores, o gráfico, es fundamental. En este aspecto, creemos que es imprescindible que las administraciones estén coordinadas y que impulsen el sector. Según el Consejo General de Colegios Oficiales de Decoradores y Diseñadores de Interior de España deben establecerse las notas definitorias de las obras del ámbito del diseño de interiores, o, abreviadamente, obras de interiorismo, que serían, por ejemplo, intervenciones parciales, proyectables de ordinarios sobre partes de inmuebles, que no afecten a la estructura resistente del edificio, que no afecten a la configuración arquitectónica general, etcétera.

Entendemos que, al igual que al Consejo General de Colegios Oficiales de Decoradores y Diseñadores de Interior de España, el lugar adecuado para regular las obras de interiorismo no debería ser la Ley de Ordenación de la Edificación, sino otro tipo de ley específica para ellos.

En cualquier caso, apoyamos que la profesión tenga algún tipo de regulación, que debería de limitar sus atribuciones y responsabilidades de los profesionales que intervienen en función de las habilidades curriculares que aportan, y para asegurar el cumplimiento de la normativa que afecta al ámbito de su actividad incluida en el Código Técnico de Edificación. Apoyaremos esta propuesta.

Para mí ha sido un placer trabajar con vosotros, nosotros veníamos de fuera, no entendíamos cómo era una Comisión, y le doy las gracias a los dos Miguel, a Ana, a Sergio, a Félix, a Rosana, a César, a Mar, a todos, a Joan, a Javier, porque nos habéis enseñado a trabajar en una Comisión. Nosotros desconocíamos cómo era el funcionamiento, y creo que el espíritu, como bien decía Félix, nos engulló a los que veníamos de fuera y nos hizo que trabajáramos en equipo, y que muchas de las iniciativas han salido por unanimidad. Creo que es algo para recordar y valorar el que aquí haya predominado el diálogo, también ha habido nuestras disputas y reticencias, y nuestros enganches, como en todos los sitios, somos humanos y todos tenemos un mal día. Pero, gracias sobre todo a nuestro presidente, que ha sabido gestionar y llevar a todo este caudal de talento humano que hay en esta Comisión a un buen puerto, nunca mejor dicho.

Por lo tanto, gracias a todos. No sé si nos volveremos a ver, dependemos de muchas circunstancias, pero si no nos volvemos a ver que os vaya bonito a todos. Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Garaulet por sus palabras. Hay que reconocer el trabajo tan efectivo que ha hecho usted en esta Comisión y en otras de esta casa. Enhorabuena por su dedicación.

Le damos la palabra por el Grupo Confederal a don Félix Alonso.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 736

20 de febrero de 2019

Pág. 37

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: Cogiendo el espíritu de Ana Zurita, nosotros también votaremos a favor, porque creemos que las cosas tienen que estar reguladas. Entendemos que es una profesión como otra y que no puede ser que en este país existan esas titulaciones y que luego no puedas ejercerlas como corresponde.

Son diferentes situaciones y esta es una, y nosotros, todo lo que sea la regulación, bienvenida sea. Por lo menos estudiarla y ver qué soluciones le podemos dar.

Hoy he pedido la palabra al final para despedirme de todos y todas vosotras, para mí ha sido un placer, un honor, estar a vuestro lado, aprender de todos y todas vosotras. No quiero citar a nadie, porque a todos tengo el reconocimiento y creo que su cariño, también tienen el mío. Es evidente que mi carácter me hace difícil las despedidas, porque para mí no existen las despedidas, todos formaréis parte de mi vida, y, sobre todo, formaréis parte de recuerdos positivos, porque en esta Comisión se ha vivido ese espíritu importantísimo porque tiene dos elementos fundamentales, uno, porque nos lo hemos pasado bien, porque si no te lo pasas bien en política posiblemente no lo estás haciendo bien, porque en el momento que te lo pasas bien puedes llegar a acuerdos con Barrachina, con César, con Fernando, con todos vosotros. Nos lo hemos pasado bien porque, además, hemos tenido unas letradas magníficas, tanto Elena como Silvia, y nos lo hemos pasado bien por otro motivo, que es el fundamental, porque estamos en político. Y yo creo que, en el futuro, cuando alguien lea las actas de esta Comisión, se darán cuenta de que hemos sido útiles a la sociedad, y eso es lo más importante en política.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias. Compartimos al cien por cien sus palabras.

Tiene la palabra para finalizar este debate por el Grupo Parlamentario Socialista doña Patricia Sierra.

La señora **SIERRA ROJAS**: Muchísimas gracias, presidente.

Señorías, para comenzar, señora Zurita, lamentándolo mucho no nos ha convencido. Debemos partir de la base de que los proyectos y ejecuciones que conforman la actividad de los agentes interioristas o de los diseñadores han de desarrollarse sobre espacios ya edificados o preexistentes, siempre que las obras a realizar no afecten a elementos estructurales resistentes, a la configuración de la edificación, ni a las instalaciones del servicio común de la obra principal.

Nuestra Constitución, en el artículo 148, atribuye a las comunidades autónomas la ordenación del territorio, de urbanismo y vivienda, y la gestión de la protección del medio ambiente, y prácticamente la totalidad de la normativa autonómica, leyes del suelo, leyes de protección del medio ambiente, hacen recaer el control del cumplimiento de sus normas sobre las competencias locales, en base a las competencias que están reguladas en el artículo 25 de la Ley reguladora de las bases de régimen local.

En cuanto a la proposición no de ley relativa a definir el régimen competencial de los diseñadores de interior como agentes que intervienen en los procesos de transformación de la edificación, se debe recordar que las últimas modificaciones que se realizaron en la Ley de Rehabilitación, Regeneración y Renovación, Ley 8/2013, de 26 de junio, ya tuvieron este objeto; de hecho, se introdujeron modificaciones en el articulado a través de su disposición adicional tercera, y concretamente en los artículos 2 y 3, y matizaron precisamente el tratamiento de las intervenciones en edificios existentes.

Por otro lado, la Ley de Ordenación de la Edificación, en su artículo 2, establece la habilitación que se considera necesaria para la intervención en el proceso edificatorio y, de acuerdo a la definición del proceso edificatorio que establece este artículo, se deja margen para que otros profesionales puedan desarrollar sus competencias en otras actuaciones relacionadas con el sector que no se encuentren comprendidas en esa definición.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Socialista rechaza de plano la proposición no de ley sin proposición de texto alternativo alguno.

Muchas gracias.

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

Hemos concluido el debate de las PNL. ¿Algún portavoz que no haya intervenido en los debates desea decir alguna palabra antes de que empiece la votación?

Antes de votar y con la finalidad de que justo al acabar se pueden ir todos ustedes a sus múltiples ocupaciones, quiero, en nombre propio y de mis compañeros de Mesa, dar las gracias muy expresamente

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 736

20 de febrero de 2019

Pág. 38

a todos ustedes. Esta Comisión ha trabajado desde el día 13 de septiembre de 2016, que se constituyó, hemos tenido un total de 42 comisiones y si nos dejan y hubiéramos llegado hasta el final hubiésemos batido un récord de productividad. Se han suscitado en esta Comisión todos los temas que interesan a los españoles de transportes, de carreteras, de trenes, de puertos, de aeropuertos y de vivienda. Se ha defendido intereses territoriales e intereses generales. Es la pura verdad que hemos llegado a altísimos niveles de consenso, y no siempre en condiciones políticas propicias para hacerlo, en eso tiene mucho que ver la calidad humana de todos los que integráis esta Comisión.

Quiero reconocer el trabajo de mis vicepresidentes, de mi amigo Salvador de la Encina, de José María, de Natalia, de nuestro secretario que siempre se nos sienta ahí detrás, de Javier, que está distraído y no se entera que estoy reconociendo el trabajo del secretario. Quiero agradecer también el trabajo de nuestras letradas, primero fue Silvia, una excelente profesional, y de Blanca, que además de ser una excelente profesional tiene una calidad humana monumental, como bien todos sabéis.

Quiero agradecer a los funcionarios de la Comisión de Fomento, que están en la planta de abajo y que tramitan estas iniciativas y Fomento, con la cantidad de papeles que tiene, han tenido mucho trabajo. A los ujieres, hoy representados por ella, muchísimas gracias, nos han atendido de maravilla. También a los taquígrafos, hoy hay tantas comisiones que no hay taquígrafos, pero han estado con nosotros tantas y tantas tardes. A las personas que están detrás de aquel cristal, que se ocupan del sonido y de las grabaciones, nunca nadie se acuerda de ellos. Y, en definitiva, a todos los que integráis la Comisión.

Quiero citar a algunos compañeros, como Isidro Martínez Oblanca, del Grupo Parlamentario Mixto, que ha defendido mucho y bien, como siempre, los intereses de su comunidad autónoma. A Alexandra Fernández, que ha defendido mucho y bien los intereses de Galicia. A otros compañeros socialistas de Tarragona, de Canarias, de Alicante, de tantos sitios, compañeros del Grupo Confederal, del Grupo Ciudadanos, y a mis compañeros del Grupo Parlamentario Popular, encabezados por Miguel Barrachina, Jaime, Albadalejo, todos mis compañeros que lo han hecho muy bien.

Muchas gracias a todos. Os deseo lo mejor.

Vamos a la votación. **(Aplausos)**.

VOTACIONES

El señor **PRESIDENTE**: Tenemos la costumbre de preguntar cuántos efectivos hay en este momento. Del Grupo Popular, 14; del Grupo Socialista, 9; del Grupo Confederal, 7; del Grupo de Ciudadanos, 3; de Esquerra Republicana se disculpó el portavoz que viene habitualmente; por el Grupo Vasco no está el señor Barandiaran; y por el Grupo Mixto, 2 diputados. Así que estamos 35, vamos a votar.

Primera proposición no de ley, sobre la necesidad de realizar una auditoría independiente de la deuda ilegítima de las autopistas quebradas que serán rescatadas por el Estado. Es del Grupo Confederal y se vota en los términos de una enmienda con el Grupo Parlamentario Ciudadanos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 11; en contra, 24.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos la proposición no de ley relativa a la modificación de la Orden FOM 734/2007. Es del Grupo Mixto y la votamos en sus propios términos

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 1; en contra, 23; abstenciones, 11.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos a continuación la proposición no de ley relativa a la reapertura de líneas ferroviarias, la expansión de los Cercanías y el impulso a los ejes transversales ferroviarios, para afrontar un cambio de modelo de transporte en nuestro país liderado por la expansión del tren público y social, basado en garantizar el derecho a la movilidad pública, social y sostenible que cohesione y vertebré el territorio. Es del Grupo Confederal y la vamos a votar en los términos de una transaccional.

Efectuada la votación, dijo

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

Pasamos a la cuarta, proposición no de ley sobre las interconexiones ferroviarias con Francia. Es del Grupo Parlamentario Ciudadanos y la votamos en los términos de una transaccional.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 736

20 de febrero de 2019

Pág. 39

Efectuada la votación, dijo

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

Votamos la proposición no de ley relativa a definir el régimen competencial de los diseñadores de interior como agentes que intervienen en los procesos de transformación de la edificación. Es del Grupo Popular y se vota en sus propios términos.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Votamos la proposición no de ley sobre igualdad de trato a usuarios de la autopista AP-7. Es del Grupo Popular y se vota con la enmienda de Ciudadanos.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Votamos la proposición no de ley sobre la denominación del Aeropuerto Internacional Región de Murcia-Juan de la Cierva. Es del Grupo Popular y se vota en sus propios términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 18; en contra, 8; abstenciones, 9.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Votamos la proposición no de ley sobre la necesidad de culminar el marco normativo de la actividad de la estiba portuaria. Es del Grupo Socialista y la votamos en sus propios términos.

Efectuada la votación, dijo

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

La última, proposición no de ley sobre el final de la actual concesión en forma de peaje y bonificaciones previas de la AP-7 a su paso por la Comunitat Valenciana. Es del Grupo Parlamentario Socialista y la votamos en los términos de una transaccional.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Se levanta la sesión.

Eran las siete y veinticinco minutos de la tarde.