



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2015

X LEGISLATURA

Núm. 860

Pág. 1

FOMENTO

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

Sesión núm. 49 (extraordinaria)

celebrada el martes 7 de julio de 2015

Página

ORDEN DEL DÍA:

Ratificación de las ponencias designadas para informar sobre:

- Proyecto de ley del sector ferroviario. (Número de expediente 121/000152) 2
- Proyecto de ley de carreteras. (Número de expediente 121/000153) 2

Aprobación con competencia legislativa plena, a la vista del informe elaborado por las ponencias sobre:

- Proyecto de ley del sector ferroviario. (Número de expediente 121/000152) 2
- Proyecto de ley de carreteras. (Número de expediente 121/000153) 14

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 860

7 de julio de 2015

Pág. 2

Se abre la sesión a las diez y treinta minutos de la mañana.

RATIFICACIÓN DE LAS PONENCIAS DESIGNADAS PARA INFORMAR SOBRE:

- PROYECTO DE LEY DEL SECTOR FERROVIARIO. (Número de expediente 121/000152).
- PROYECTO DE LEY DE CARRETERAS. (Número de expediente 121/000153).

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a comenzar esta sesión de la Comisión de Fomento que se presenta con un orden del día bastante denso, por cuanto vamos a debatir con competencia legislativa plena el proyecto de ley del sector ferroviario y el proyecto de ley de carreteras. En primer lugar, vamos a ratificar las dos ponencias correspondientes a estos proyectos de ley. ¿Señorías, ratificamos las ponencias por asentimiento o pido votación? (**Asentimiento**). Quedan ratificadas.

APROBACIÓN CON COMPETENCIA LEGISLATIVA PLENA, A LA VISTA DEL INFORME ELABORADO POR LAS PONENCIAS SOBRE:

- PROYECTO DE LEY DEL SECTOR FERROVIARIO. (Número de expediente 121/000152).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la aprobación de los informes deliberando, en primer lugar, sobre el informe de la ponencia del proyecto de ley del sector ferroviario. Después debatiremos el proyecto de ley de carreteras y las votaciones las gestionaremos de una manera conjunta al finalizar. Anuncio como posible hora de votación las trece horas. Vamos a empezar dándole la palabra a la diputada que acaba de llegar en el momento en el que pueda coger los papeles del sector ferroviario para defender las enmiendas del Grupo Parlamentario Mixto. Doy la palabra a la diputada doña Rosana Pérez, del Bloque Nacionalista Galego.

La señora **PÉREZ FERNÁNDEZ**: Voy a defender las enmiendas que hemos presentado al proyecto de ley del sector ferroviario. Una primera enmienda que se refiere al artículo 11 en la que proponemos que se suprima el inciso que se refiere a las comunidades autónomas y a las entidades locales, porque entendemos que la clausura de una línea no tiene que venir dada por motivos económicos, sino que deben ponderarse otros aspectos como los sociales y no debe vincularse su mantenimiento a una financiación autonómica o local específica, ya que el interés social debería de ser del conjunto del Estado.

Proponemos un nuevo artículo 18 bis en el que las administraciones o las entidades encargadas de las infraestructuras ferroviarias deben de estar obligadas a los trabajos de prevención ante incendios forestales. Esta es una enmienda que repetiremos luego en el proyecto de ley de carreteras, porque la consideramos fundamental en las zonas de dominio público, en este caso de las vías férreas y sus elementos, ya que es necesario incorporar la obligación legal de conservación y mejora del estado de las líneas, así como la realización de los trabajos de prevención de incendios. Tanto las ferroviarias como las de carreteras son infraestructuras que por sí mismas contribuyen a crear cortafuegos en la época estival siempre que tengan el mantenimiento correcto.

Proponemos la adición de un nuevo artículo 52 bis en el que se habla de las licencias a empresas públicas ferroviarias. Debemos eximir de los requisitos generales que se establecen para empresas privadas para la obtención de licencias ferroviarias a las empresas públicas que puedan crear las comunidades autónomas o las propias entidades locales.

En el artículo 67 proponemos un texto de adición con la intención de asegurar la máxima seguridad de las infraestructuras ferroviarias. Pedimos que se incorporen los sistemas más avanzados según la tecnología disponible. Criticamos que recientemente se pusiese en funcionamiento, por ejemplo, el eje atlántico gallego sin el sistema de seguridad que en este momento está demostrado que es el más avanzado el RTMS. Para reforzar esa seguridad los sistemas deben de ser los más avanzados.

Por último, señor presidente, proponemos suprimir la disposición adicional octava. También lo volvemos a repetir luego en el proyecto de ley de carreteras, porque hace preponderar los intereses de defensa a la hora de planificar las infraestructuras. Pensamos que no debe de ser vinculante y, en todo caso, debe pasar a ser una decisión consensuada entre las administraciones implicadas teniendo en cuenta todos los intereses que estén en juego.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Vasco, la diputada doña Isabel Sánchez Robles.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 860

7 de julio de 2015

Pág. 3

La señora **SÁNCHEZ ROBLES**: Señorías, después de la intervención que protagonicé en nombre del Grupo Vasco en la pasada sesión en la que se debatieron las enmiendas a la totalidad a este proyecto de ley quedó meridianamente claro, en primer lugar, que nosotros compartimos —creo que con todos los grupos parlamentarios de esta Cámara— las bondades del ferrocarril y estamos firmemente convencidos de que el futuro viaja en tren. Hubiera sido necesario encontrar un mayor número de puntos de encuentro, que me temo que va a ser imposible, fundamentalmente en materia de respeto al bloque de constitucionalidad. El otro día expuse extensamente desde un punto de vista técnico cuáles eran las razones que nos llevaban a presentar la enmienda a la totalidad y cuáles han sido las razones que nos han llevado a formular enmiendas parciales con la voluntad de mejorar este proyecto de ley, porque realmente consideramos que es posible trabajar colaborativa y armoniosamente entre el Estado y las comunidades autónomas desde la lealtad política, institucional y desde el respeto al bloque de constitucionalidad, que al final es el marco jurídico que nos hemos dotado.

Por ello, hemos formulado una serie de enmiendas que resumiré brevemente. En primer lugar, una al artículo 4.1 donde se define la red ferroviaria de interés general, solicitando, en orden a la transparencia y como una mejora técnica, que cuando se produzca la inclusión de una red en ese catálogo, el Gobierno o el Ministerio de Fomento motive las razones técnicas y objetivas por las que se considera necesario incorporarlo a la red ferroviaria de interés general atendiendo a los requerimientos y a las premisas que estableció el Tribunal Constitucional en una extensa y relevante sentencia, en concreto la número 245 del año 2012, que fue reiteradamente citada a lo largo de mi intervención en el pasado Pleno.

Hemos presentado una enmienda de modificación al artículo 4.2 que también se refiere a la red ferroviaria de interés general, porque entendemos que el procedimiento de declaración de interés general de la infraestructura se debe adecuar a esa doctrina constitucional sobre recorte competencial en la materia donde el criterio prevalente es el ámbito territorial del trazado. Es el criterio esencial, siendo el interés general al final un criterio complementario de interpretación restrictiva, como les decía, a criterio del Tribunal Constitucional.

Hemos formulado una enmienda al artículo 4.4 referida a la red ferroviaria de interés general, que es una enmienda técnica, porque consideramos que se debe modificar el término estación por el de instalaciones adscritas a la circulación y seguridad ferroviaria ya que hoy en día, además de las dependencias ligadas a la explotación ferroviaria y a la seguridad, las estaciones disponen de áreas que no están vinculadas a las mismas como zonas comerciales o de uso empresarial. Por ejemplo, la histórica estación de Abando en Bilbao. En dichas instalaciones pueden confluir distintos modos de transporte, el criterio intermodalidad que se debe de aplicar lleva a que metros, tranvías y líneas férreas no adscritas a la red ferroviaria de interés general puedan confluir, por lo que sería más correcto acotar el contenido a esas expresiones: instalaciones adscritas a la circulación y a la seguridad ferroviaria.

Planteamos una enmienda al artículo 32 invocando el respeto al régimen de cooficialidad lingüística vigente en algunas comunidades autónomas para que sea tenido en cuenta y se trabaje en las dos lenguas oficiales que en comunidades como Galicia, Euskadi o como Cataluña constituyen la legalidad. Hemos presentado una enmienda al artículo 69.2 relativa al régimen aplicable y al personal ferroviario estimando que sería necesario introducir la audiencia a los sindicatos que ostentan mayoría sindical a nivel autonómico, ya que en algunos casos no coincide la representación con los que ostentan las mayorías a nivel estatal.

En cuanto al artículo 73, en relación con la investigación de accidentes e incidentes ferroviarios y la composición de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, sería interesante incluir la participación de las comunidades autónomas que hayan asumido competencias en materia ferroviaria. El planteamiento es el siguiente, reza así la enmienda, me gustaría leerla porque no estamos solicitando que haya un representante por cada comunidad autónoma, sino que estén representadas de esta forma: El pleno... relacionadas con dicha materia. Es decir, accidentes e incidentes ferroviarios. Las comunidades autónomas que hayan asumido las competencias en materia ferroviaria propondrán de mutuo acuerdo un vocal. Es el contenido de nuestra enmienda. Pedimos que se implemente una disposición adicional, con el ordinal que corresponda, relacionada con la red ferroviaria de interés general, fundamentalmente porque consideramos conveniente ir adecuando el régimen de reparto competencial al esquema ferroviario europeo. A tal fin pretendemos que se adecuen los criterios de determinación de interés general, que indudablemente afectan a ese reparto competencial, a las políticas europeas sobre transporte ferroviario y se vinculan además a la red ferroviaria de interés general estatal fundamentalmente al concepto de red básica, de red transeuropea de transporte, desarrollada en el Reglamento (UE) 1315/2013, de 11 de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 860

7 de julio de 2015

Pág. 4

septiembre, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte, por el que se deroga además la Decisión 661/2010. Este reglamento define como básica la parte de la infraestructura global que constituye la columna vertebral del desarrollo de una red de transporte multimodal sostenible que sirve para fomentar la red global. En el apartado 40 de la parte expositiva lo define —y este elemento es relevante— como un conjunto de la red global superpuesta a ella. Debe de representar los nodos y enlaces estratégicamente más importantes de la red transeuropea de transportes según las necesidades de tráfico. Se ha fijado el año 2020 como fecha máxima para esta adecuación, dado que el programa europeo Conectar Europa tiene una franja temporal que va del 2014 al 2020, pero nos parece oportuno que para dicha fecha pueda identificarse la red básica europea y el Estado español como una parte relevante de ella. Aquí también coincidimos con lo expuesto por la ministra de una necesidad de contar con una red integral estatal, que quise integrar en mi discurso, en lo que debe ser la red integral europea.

Proponemos una disposición adicional con el ordinal que corresponda en materia de delegación de competencias sobre la gestión de infraestructuras y transporte de viajero de ferrocarril referida a la alta velocidad con una voluntad clarísima y es que se puedan gestionar los servicios intercity, no estamos refiriéndonos a los que superen los límites de la comunidad autónoma ni los supraautonómicos ni los supraestatales. En aplicación de la delegación de transferencias del artículo 150.2 de la Constitución española y a fin de que las comunidades autónomas gestionen funciones ejecutivas sobre la infraestructura ferroviaria y los servicios de alta velocidad sin perjuicio de que se deban de adoptar las medidas de coordinación necesarias para garantizar el buen funcionamiento y gestión de la propia red estatal ferroviaria de interés general. Solicitamos la inclusión de una disposición final de naturaleza orgánica, porque el 150.2 exige que así lo sea para estas disposiciones, para que esta parte tenga rango de ley orgánica.

Por último, una disposición adicional de delegación de competencias sobre la gestión de infraestructuras y transporte de ferrocarril referida a la red ferroviaria de interés general distinguiendo el ancho de vía. Habría que ponerse en situación, pero hay líneas de vía estrecha que fundamentalmente transportan mercancías en horario nocturno, con un uso residual de viajeros y que realmente tienen un componente muy local, que con criterios técnicos quedarían fuera de la red general. Pedimos que esto pueda ser gestionado, al igual que lo hemos hecho con el intercity, por las comunidades autónomas sobre la base del artículo 152 de la Constitución y especialmente en aquellas que se haya colaborado en la construcción, vía encomienda, por el Estado. También solicitaríamos que esta disposición en concreto tenga rango de orgánico, porque así lo requiere el artículo 150.2. Con esto concluyo el relato de nuestras enmiendas a este proyecto de ley. Esperaré a la intervención del portavoz del Grupo Parlamentario Popular, que es quien ostenta la mayoría en la Cámara, pero me ha avanzado que vamos a tener dificultades para conseguir que estas enmiendas sean incluidas en el proyecto de ley.

Hoy me da especialmente pena —me voy a emocionar, soy muy llorona—, porque probablemente será el último proyecto de ley que debata en esta Cámara y mi última intervención aquí. Marcho a mi país, voy a ser la diputada de acción social de la Diputación Foral de Vizcaya. Me da pena no poder consensuar y obtener un voto favorable, señor Ayala. Piénseselo. Sin más, soy llorona, me suelo emocionar con facilidad, gracias, lo he pasado muy bien, he disfrutado y espero tenerles aquí cuando llame por teléfono. **(Aplausos).**

El señor **PRESIDENTE:** A nosotros nos va a dar también mucha pena tu marcha, porque has sido una diputada estupenda en tu trabajo, muy cariñosa y muy cercana a todos. ¡Claro que te vamos a echar de menos! Pero nos quedamos con la satisfacción de que vas a un puesto muy bonito, que a ti te apetece, y seguro que harás un gran trabajo al frente de la acción social de esa Diputación Foral de Vizcaya tan querida. Nuestras felicitaciones y nuestro cariñoso presente que te transmito en nombre de todos. Pasamos al Grupo de La Izquierda Plural, doy la palabra a la señora De las Heras.

La señora **DE LAS HERAS LADERA:** En primer lugar, después de la intervención de la compañera del Partido Nacionalista Vasco, me gustaría desearla lo mejor y poner en valor la importancia de las emociones que a veces afloran, porque al fin y al cabo es lo que nos hace ser humanos. Por desgracia, las emociones en esta Cámara están muy al margen de las propias necesidades de las personas y las políticas no se centran en las personas, sino en los intereses de unos pocos que vienen a determinarse de manera solo economicista. Así es como se ha llevado a cabo este proyecto de ley, atendiendo a los intereses puramente economicistas y tomando como pretexto la incorporación del ordenamiento jurídico aprobado en la Directiva (UE) 2012/34, como ya explicamos en nuestra enmienda a la totalidad esta

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 860

7 de julio de 2015

Pág. 5

directiva está sufriendo transformaciones ahora mismo en su aprobación inicial. Es un verdadero despropósito para los intereses generales del país en cuanto afecta a un sector estratégico como es el sector ferroviario. No podemos comprender ni compartir el repliegue que está haciendo el resto de países en la Unión Europea frente a la precipitación que está tomando el Gobierno con respecto a la aprobación. Sin los informes necesarios, que no tenía que haber pasado como anteproyecto, como hemos dicho, ni siquiera por el Consejo de Ministros y que aparece por vía extraordinaria para no ser debatido, puesto que ni siquiera se nos ha planteado posición con respecto a nuestras enmiendas. Medidas que se toman de manera precipitada y que tendrán consecuencias nefastas para el sector ferroviario y para la seguridad en un sector estratégico como es este. Lo primero que queremos defender es la enmienda que hemos planteado a través de la disposición transitoria primera, apartado 1, pidiendo que se retrase la aplicación de esa directiva hasta el 2020. Este proyecto de ley no va a resolver la necesidad de equilibrar la oferta ferroviaria en España, no va a garantizar un sistema común de transporte ferroviario en todo el territorio y satisfacer las necesidades de la sociedad en el ámbito del transporte, tampoco va a impulsar la cohesión territorial, económica y social y además marca ambigüedades en muchos de sus contenidos que dejan al albur de decisiones coyunturales una verdadera planificación.

La Izquierda Plural ha presentado un total de setenta y ocho enmiendas a este proyecto de ley, además de la enmienda a la totalidad o petición de devolución al Gobierno. El texto tiene como objetivo último, por los motivos que he explicado, convertir el ferrocarril en un modo de transporte competitivo y se olvida de concretar objetivos precisos que son más necesarios, como conseguir un ferrocarril que cumpla los niveles máximos de calidad en el transporte, la seguridad, la fiabilidad, el equilibrio territorial y el respeto medioambiental o la contribución a reducir costes externos. Planteamos enmiendas dirigidas a un objetivo último que para nosotros es fundamental frente a este objetivo del transporte como un medio competitivo que es darle servicio de máxima eficacia social en el transporte por ferrocarril de viajeros y mercancías. Con este proyecto de ley se está fomentando una calidad diferente en las prestaciones de servicios por regiones o provincias. El proyecto de ley pasa por alto todo esto, no existen compromisos concretos para afianzar y potenciar la gestión pública, porque lo único que interesa es consolidar y blindar la entrada del capital privado antes de que, como ya dije en la enmienda a la totalidad, las urnas puedan impedirlo. Sabemos que esto va a suponer una menor calidad en la prestación del servicio y va a haber mayores dificultades de accesibilidad o de seguridad. Ante lo que el texto propone, atendiendo a la posibilidad de que existan varios administradores de infraestructuras ferroviarias, a través de nuestras enmiendas planteamos la necesidad de potenciar un único administrador único. Así como la necesidad de crear, como mandata también Europa en su texto aprobado inicialmente, un *holding* de empresas ferroviarias públicas que dependan del Ministerio de Fomento.

Hemos planteado una serie de enmiendas para proteger la gestión pública de la actividad de mercancías, porque el texto deja paso a que las instalaciones y actividades privadas tengan más incidencia. Intentamos garantizar que la actividad de mercancías en la empresa pública cuente con todo el apoyo de la administración para conseguir un nivel de servicio mínimo y poder equipararnos a los parámetros europeos. El texto plantea una débil protección del derecho a la ciudadanía al uso del ferrocarril público a través de las obligaciones de servicio público y hemos presentado una serie de enmiendas para garantizarlo, porque si no se hace así se van a cerrar líneas que no se consideran rentables económicamente y se va a provocar la incomunicación de personas obligándolas a utilizar el vehículo privado o, en muchos casos, si no tienen transporte alternativo, se les privará el derecho a la movilidad.

El texto de este proyecto de ley tampoco es exigente con los niveles de garantía de seguridad, porque carecen de concreciones que obliguen a hacer más controles preventivos. Hemos presentado enmiendas que concretan competencias y la configuración de la Agencia Estatal de Seguridad. Respecto a los aspectos normativos en la seguridad, es fundamental que el administrador de infraestructuras sea responsable de la formación y seguridad de sus empleados. También exigimos —porque sabemos que no van a ser admitidas— de manera taxativa que se controle a los trabajadores de las empresas privadas y que en el momento de su contratación cumplan todos los requisitos relativos a la formación y seguridad ferroviaria.

Tenemos que volver a repetir que este proyecto de ley despreziona la gestión pública y apuesta por la iniciativa privada a costa de los derechos de la ciudadanía en cuanto al uso de un transporte ferroviario de calidad y seguro —no debe discriminar por razón de residir en un territorio o en otro—, y blindar total y absolutamente la entrada del capital privado para los operadores tanto de viajeros como de mercancías. Hemos presentado una serie de enmiendas que intentan evitar la pérdida de empleos y la precarización

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 860

7 de julio de 2015

Pág. 6

de puestos de trabajo que ya existe a través de los decretos que ha ido aprobando este Gobierno con respecto al sector. También hemos presentado una enmienda a la disposición adicional décima por la ausencia de impacto en costes de personal de las medidas incluidas en este proyecto de ley. Creemos que se deben hacer las inversiones y dotaciones de personal precisas para garantizar su correcta aplicación en términos de calidad y seguridad.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Catalán, tiene la palabra el señor Macias.

El señor **MACIAS I ARAU**: Mi grupo, de acuerdo con lo que comentamos el día de la sustanciación de la enmienda a la totalidad, ha presentado 60 enmiendas a este proyecto de ley con la voluntad de contribuir a su perfeccionamiento y atendiendo a la llamada de la propia señora ministra, que ofreció a los grupos la posibilidad de participar y colaborar en la mejora del texto. Por tanto, desde el punto de vista de la vocación del Grupo de Convergència i de Unió de ser lo más activo posible en la formulación de las leyes, en la medida de nuestras posibilidades hemos intentado, repito, trabajar en este proyecto de ley —por cierto, cabe recordar que el propio Consejo de Estado lo calificaba de poco maduro— para perfeccionarlo.

Nuestras propuestas están relacionadas con varias cuestiones. En primer lugar, que creo que siempre es importante, con el estricto cumplimiento de la legalidad constitucional. Creo que en varios aspectos el proyecto de ley, no de forma muy ostensible, porque si no hubiéramos presentado una enmienda a la totalidad, atropella competencias, especialmente de las corporaciones locales, y en algunos otros, pienso que incluso por una mejor coordinación, no tiene en cuenta que hay comunidades autónomas con competencias importantes, ya que algunas tienen sistema ferroviario propio y otras tienen competencias en las cercanías. Seguramente la ley no acaba de tener en cuenta estas circunstancias. Por ello, presentamos enmiendas sobre algunas de estas cuestiones que creo que serían de muy fácil corrección. Por ejemplo, en el artículo 5 pedimos unos plazos para que las administraciones territoriales puedan informar con mayor precisión. También incluimos la previsión de que cuando haya discrepancias entre el ministerio y las corporaciones territoriales pueda haber un organismo, que ya existe, para arbitrar el conflicto y que no sea el ministerio el que mantenga una posición de ordeno y mando. Este es nuestro primer paquete de enmiendas.

El segundo paquete se refiere a medidas para perfeccionar algo que para nosotros es importante, que es la competitividad y la productividad de nuestro sector ferroviario. Introducimos un número importante de enmiendas que pretenden mejorar, por ejemplo, los cánones. En la actual redacción —esto hay que decirlo— los cánones perjudican al más eficiente. Sería muy grave que de aquí saliera una ley que invitara a los operadores a ser ineficientes. Me consta que para todos los operadores, incluso para el público, esta es una gravísima preocupación. Si no son atendidas nuestras enmiendas, o alguna de otro grupo que va en una línea similar, hay que advertir de que estaríamos causando un gravísimo atropello, y debemos decir con toda claridad que estaríamos aprobando una ley que no hace competitivo al ferrocarril y que prima al ineficiente. Esto me parece de suma gravedad, sobre todo para Renfe. Mi grupo pretende que la operadora sea competitiva en España y fuera de España y para ello hay que darle músculo, que el parque móvil del que disponga sea valorado por su competitividad, pero no castigarla. Este es un elemento de alarma que quiero señalar. Si esto no se subsana, nuestro voto será negativo y denunciaremos la ley, porque consideramos que es de suma gravedad. Repito que es de suma gravedad que hagamos una ley que perjudique la competitividad de las operadoras, empezando por la de Renfe, y que ni siquiera se hayan querido atender sus recomendaciones. Hay que decirlo con todas las palabras, porque aquí aprobamos las leyes apresuradamente, deprisa, deprisa y mal. Repito que estamos haciendo un flaco favor, empezando por Renfe, que en estos momentos es la operadora más importante, e impidiendo el acceso a otras. Este no es un tema baladí, aunque se ha tomado a la ligera. Nosotros hemos hecho una propuesta abierta a otros parámetros. Se nos puede decir que el parámetro que proponemos no acaba de gustar, pero es que hay otros; hay una cosa que se llama enmienda transaccional. Vuelvo a decir que este es un tema de suma gravedad sobre el que quiero focalizar la atención de todos los miembros de la Comisión, que sé que son sensibles a esta cuestión.

Otro elemento que nos parece sorprendente es que en algunos artículos se castigue a las empresas públicas. Esto es realmente alucinante. Resulta que solo podrán competir las sociedades anónimas y no las empresas públicas. Creo que para temas menores podrían competir sociedades limitadas o incluso cooperativas. Que se prohíba competir a las empresas públicas me parece absolutamente alucinante. Esta es otra línea roja que se solucionaría muy fácilmente, porque aquí vamos mucho más allá de la directiva europea que permite, por supuesto, que empresas, entidades o administraciones públicas

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 860

7 de julio de 2015

Pág. 7

puedan competir. No sé por qué aquí no se va a permitir esto. El Consejo de Estado dice que por la precipitación con la que se ha hecho esta ley esto no se ha atendido. Creo que ha habido tanta precipitación que ni siquiera se han leído las enmiendas que hemos presentado algunos grupos. Quiero remarcar especialmente que es una modificación al artículo 50.1. Repito que no comprendo el motivo por el que los operadores tengan que ser sociedades anónimas y no puedan ser empresas públicas. Me parece ciertamente preocupante.

La ley no toma decisiones sobre un tema que nos parece importante. España es un país en el que se hace una apuesta turística importante y además diversificada. Algunas regiones, especialmente algunas no periféricas sino interiores, o la parte interior de ciertas regiones periféricas o marítimas, podrían tener una posibilidad de expansión con el turismo de material histórico ferroviario, como pasa con Francia o Inglaterra, donde ya hemos dicho en varias ocasiones que este es un sector económico muy potente, que da un gran apoyo a planes de desarrollo rural. Le ley lo ventila muy rápidamente y dice: Esto no lo vamos a regular. Creo que se pueden abrir unas vías para que se pueda operar mientras alguien lo regula, porque hay gravísimas dificultades para hacerlo. Tenemos trenes restaurados, alguno muy cerca de aquí, cuya costosa restauración de material se ha pagado con fondos públicos y ahora no pueden operar porque ADIF no lo puede autorizar puesto que tiene que cumplir la ley. Esto se solucionaría con nuestras enmiendas relativas a los ferrocarriles históricos y así estaríamos contribuyendo al desarrollo turístico de muchas zonas. Es otro de los elementos clave, y seguramente haber dialogado algo esta ley lo habría solucionado.

En definitiva, en nombre de Convergència i de Unió presentamos unas enmiendas con un fuerte carácter constructivo. Como siempre, no vamos a llorar, porque no tenemos la calidad y el calor humano de nuestra amiga y compañera, que lamentamos que nos deje, aunque la felicitamos, pero nos va a saber mal que no las acepten, porque algunos nos creemos esto del Parlamento y que cuando desde la tribuna alguien ofrece consenso y diálogo no lo dice por decir, sino porque, cómo mínimo, se podrá hablar de ello. Cuando esto no sucede se produce un sentimiento de frustración. Quisiera que constara en el «Diario de Sesiones» que a pesar de la buena voluntad de nuestro grupo, a pesar del trabajo intenso no hemos tenido ningún contacto, aunque nos consta que no ha sido a causa del Grupo Parlamentario Popular, que estaba absolutamente dispuesto a trabajar con nosotros. Lamentamos que el Gobierno mantenga la posición de no utilizar el Parlamento para mejorar las leyes. Esta ley podía ser francamente positiva; de hecho, después del discurso de la señora ministra yo estaba esperanzado, pero en estos momentos vamos a tener que posicionarnos claramente en contra, y esto no es bueno para el ferrocarril. A los que somos unos auténticos apasionados del ferrocarril y creemos en su aportación al futuro de la economía española nos sabe realmente mal, porque pensamos que tristemente esta es otra ocasión perdida.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra don Juan Luis Gordo.

El señor **GORDO PÉREZ**: En primer lugar, quiero agradecer a Isabel Sánchez Robles su colaboración durante todo este tiempo. En nombre de todo el Grupo Parlamentario Socialista le mandamos un saludo muy afectuoso y le deseamos que le vaya francamente bien. Seguro que será así.

Decía el señor Macías que aquí todo va deprisa, deprisa. Permítanme que deje constancia en el «Diario de Sesiones» de nuestra queja formal por la tramitación parlamentaria de este proyecto de ley, que ha sido acelerada e inconsistente, que responde más a los intereses del Partido Popular que a la necesidad de establecer una norma que dé respuesta a los intereses de los ciudadanos y a los de los sectores implicados. Como hemos podido ver, la ponencia ha estado vacía de contenido, cosa que vamos a sentir a la hora de votar las enmiendas, porque no se ha estructurado nada, y la Comisión, en una hora u hora y media aproximadamente va a sustanciar un proyecto de ley que me parece que es muy importante —se lo digo al Grupo Popular—, y posiblemente conculcaremos incluso el propio Reglamento. Nosotros pedimos la avocación al Pleno, y también se nos denegó.

En esta tramitación nos encontramos exactamente con los mismos defectos que ha puesto de manifiesto el Consejo de Estado cuando estudió el proyecto de ley. Lo que ha hecho el Gobierno ha sido proyectar en el grupo parlamentario mayoritario que sustenta la acción de Gobierno su falta de respeto a las instituciones y su falta de rigor. Tengo que decir claramente que con esto se resiente la calidad legislativa y, ante todo, se genera inseguridad jurídica. Vaya, pues, por delante esta queja formal que nos gustaría que no se repita en el futuro, pero estamos al final de la legislatura y esto ha sido una constante

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 860

7 de julio de 2015

Pág. 8

en todas las iniciativas legislativas que ha traído el Grupo Popular, que ha tenido mayoría absoluta pero que ha despreciado el buen hacer en la elaboración de las leyes, cuando no nos traído reales decretos-ley, que ha sido lo normal.

El Grupo Parlamentario Socialista presentó una enmienda a la totalidad, al igual que los otros grupos, que se sustentaba fundamentalmente en dos pilares: defectos de forma —lo ponía claramente de manifiesto el Consejo de Estado— y lagunas importantes para dar respuesta a los retos que tiene el sector. En correspondencia con la enmienda a la totalidad, nosotros hemos presentado 80 enmiendas al articulado de las 270 presentadas por los diferentes grupos parlamentarios. Estas enmiendas responden a una ley inadecuada, que no contribuye a resolver ninguno de los grandes problemas, y voy a hacer referencia a cuatro. Primero, sostenibilidad. Es evidente que hay un problema para garantizar saneamiento financiero y sostenibilidad de la red. Como recordaba el otro día, ADIF tiene un déficit de 18.000 millones de euros explícitos, porque los implícitos parece que se van a 24.000 millones. Esta es la buena gestión del Partido Popular. Pero es que la directiva en la que se sustenta este proyecto de ley —este proyecto de ley tiene como objeto fundamental trasponer la Directiva Recast— establece normas claras a este respecto. No se hace una sola referencia a la sostenibilidad en los fines de la ley.

Segundo, la planificación. El proyecto de ley concibe las infraestructuras como un fin en sí mismo, no como un medio instrumental para garantizar la movilidad y la conectividad de forma sostenible. No hay ninguna referencia a la necesidad de estudios de demanda, que constituyen la piedra angular de cualquier proceso de planificación, de la misma manera que no se da participación a los grupos de interés. Una norma que no considera la planificación, difícilmente podrá dar respuesta a los problemas.

Tercero, preparación de la apertura del mercado a la competencia. Esto es algo que el Gobierno ha puesto en marcha mediante un real decreto-ley, y la ministra sigue apostando por un título habilitante para el corredor del levante. Esto lo despacha la ley con una disposición transitoria. Al mismo tiempo, no se contempla la globalidad del sistema, y es muy endeble la trasposición de la sección segunda de la directiva. En definitiva, superficialidad y falta de rigor.

Cuarto, financiación del administrador de infraestructuras. Se nos proponen unas tarifas de cánones que son insuficientes para cubrir los costes. El umbral de costes a recuperar va a ser inferior al que había con la ley anterior; es decir, vamos a acrecentar y a agravar el problema. Si ya tenemos 18.000 millones de euros, con esa magnífica gestión que nos recuerda día a día la ministra Pastor, el déficit se va a disparar. Pero es que hay otro problema añadido, y es que mientras la directiva determina que los cánones tienen que ser equivalentes a los costes, lo que propone la ley es que se tomarán en consideración los costes. Al final, esto quiere decir que vamos a privatizar, vamos a dar entrada a la iniciativa privada en determinados corredores, pero quienes van a financiar son los contribuyentes, todos los españoles. Me parece que solamente esto sería motivo para retirar el proyecto de ley.

Este proyecto también es inmaduro, incorrecto en las formas e inconsistente. Aborda repetidamente aspectos que debieran ser objeto de desarrollo reglamentario y, al mismo tiempo, da un carácter reglamentario a una materia que es reserva de ley. No nos ha permitido definir un modelo de consenso ferroviario, cosa que hubiera sido deseable. Creo que ya hay experiencia suficiente en los corredores y en la explotación como para haber plasmado un proyecto de futuro. La conclusión lógica es que en la próxima legislatura, el Partido Socialista, que va a gobernar, se verá en la obligación de presentar un proyecto alternativo que intentaremos que sea de consenso. Señor Ayala, tenga la completa seguridad de que vamos a gobernar y lo haremos de otra manera, es decir, planteando proyectos de consenso. Tampoco facilita un sistema de transporte intermodal y equilibrado. Recordaba el otro día que las mercancías representan el 3% en el transporte ferroviario, mientras que en Europa representan un 10%.

También hay propuestas estrambóticas, ocurrencias como la existencia de administradores de infraestructuras privadas. Lo que ustedes plantean en este proyecto de ley —lo hacen de manera tenue e inconsistente— es trocear en rodajas la red y dar a los amiguetes la gestión de los trozos. Esto es perfectamente posible con este proyecto, que no soporta ningún análisis solvente. Pero es que además tiene otra derivada, y que es que pone en peligro —La Izquierda Plural lo ha dejado patente en sus enmiendas, y nosotros también— el empleo en el sector público ferroviario, tanto en Renfe-Operadora como en ADIF.

Nuestras enmiendas al articulado van orientadas a dar respuesta a estos problemas. Voy a hacer un recorrido por las principales. En primer lugar, la número 98, en la que proponemos que se sustituya el término administradores generales de infraestructuras ferroviarias por administrador general de infraestructuras ferroviarias. Abogamos por un único administrador porque entendemos que con ello se

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 860

7 de julio de 2015

Pág. 9

evita la pérdida de sinergias, se mejora la eficiencia y se impide la implantación de un modelo dual de ferrocarril: uno con inversiones y otro sin ellas, salvo que haya la suerte de que tenga la característica de obligación de servicio público.

La enmienda 99 es de adición y en ella planteamos mantener la unidad de mercado en todo el territorio español. ¿Por qué? Porque este proyecto de ley no recoge entre sus fines el mantenimiento de la unidad de mercado, cosa que sí hace el anterior. No hace falta que explique lo que implica la unidad de mercado: libertad de circulación sin trabas por todo el territorio nacional de bienes, capitales, servicios y mano de obra y la igualdad. Sí, señor Ayala, se lo recuerdo, porque les he oído hablar de unidad de mercado, pero aquí no se refleja, y además creo que es de forma interesada.

En la enmienda número 100, que también es de adición, añadimos un nuevo apartado para garantizar la sostenibilidad del sistema. Es que en los últimos años se han invertido 55.000 millones y ustedes están disparando el déficit, lo que va a hacer inviable el sistema. Este es uno de los elementos clave de la Directiva Recast y ustedes ni siquiera lo han contemplado en la trasposición.

Ustedes abogan siempre por un concepto etéreo de Estado y, sin embargo, no lo recogen en el marco normativo. Por eso, en la enmienda 101, de adición, introducimos un párrafo nuevo que dice: Determinar los órganos que integran la Administración ferroviaria del Estado y su regulación. No existe una clara voluntad de que se institucionalice la Administración ferroviaria del Estado —no existe, no se quiere institucionalizar—, lo cual puede permitir su privatización. No lo decimos nosotros, lo dice el Consejo de Estado en la página 33 de su informe. Es que la ley es una chapuza. ¿Se ha dado cuenta ya? Es una auténtica chapuza, no hay por dónde cogerla.

También planteamos una serie de enmiendas técnicas, la 103, la 104, la 108, etcétera. Lo digo simplemente por hacer una referencia. El consejo asesor de Fomento no existe y tampoco los andenes de mercancías. No existe el concepto, pero le han dado trámite. De la misma forma, trasladamos al Gobierno y no al Ministerio de Fomento la competencia para incorporar nuevas infraestructuras ferroviarias, previo acuerdo con las comunidades autónomas.

La enmienda 110 es de modificación. Establecemos la obligatoriedad de un estudio de viabilidad económica como paso previo para planificar una nueva infraestructura, de forma que no pueda redactarse un estudio informativo que no cuente con un estudio de viabilidad económica positivo. Se establece la excepción de realizarlo por motivos de interés social. En otra enmienda se establecen los derechos por afecciones del ferrocarril a la vivienda. Con la enmienda 130 les pedimos que supriman la posibilidad de que el Ministerio de Fomento pueda asignar a una entidad privada las funciones propias del administrador de infraestructuras ferroviarias. Tal posibilidad —por eso hablaba de ocurrencias— no viene impuesta por la normativa europea, pero ustedes han ido más allá porque quieren trocear la red y dársela, posiblemente, a grupos afines.

En la enmienda 166 recogemos la sugerencia del Consejo de Estado y pedimos que se incorpore al proyecto de ley el régimen de infracciones relacionado con determinadas conductas de usuarios del ferrocarril. Ya sé que los reglamentos y las directivas son de aplicación directa, no hace falta que me lo recuerde, pero como lo pide el Consejo de Estado debería figurar.

En la enmienda 172 pedimos la garantía de accesibilidad para personas con discapacidad, al igual que han hecho otros grupos. En la 175 —y con esto concluyo— les pedimos que no sean más papistas que el Papa. Ya que están perdidos, por lo menos sean sensatos. A la hora de privatizar, de abrir al mercado el servicio de transporte de viajeros no vayan más allá de la Unión Europea. Lo que pedimos es acompañar la apertura del mercado del transporte nacional de viajeros por ferrocarril a las decisiones adoptadas por la Unión Europea. Yo sé que están perdidos, pero fíjense qué magnífica oportunidad les da admitir la enmienda para dejar de lanzar voces de socorro a los medios de comunicación, como están haciendo.

Con respecto a las enmiendas del resto de los grupos, haré una valoración sintética. Compartimos la sensibilidad de La Izquierda Plural en relación con la sostenibilidad social del sistema de transportes. Creemos que es necesario afrontar la difícil situación económica de ADIF. También compartimos el rechazo a las propuestas del Grupo Popular para abrir la posibilidad de que empresas privadas asuman funciones de administración. No compartimos una visión absolutamente estatista de la gestión del sistema ferroviario. Creemos que las empresas privadas en determinados aspectos aportan valor añadido.

Respecto a las enmiendas del PNV, en la gestión de un sistema complejo la eficiencia no mejora con la fragmentación, haría muy difícil una gestión eficiente. Al Grupo Parlamentario Mixto le diré que no nos parece sensato un sistema en el que la gestión está en unas manos y la financiación en otras sin ningún criterio. Al portavoz de Convergència i de Unió le he dicho que es de agradecer el esfuerzo realizado con

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 860

7 de julio de 2015

Pág. 10

sus propuestas y sus enmiendas denotan un trabajo intenso. Compartimos la necesidad de garantizar la presencia de las comunidades autónomas en un proceso tan importante como la estrategia indicativa. Y también coincidimos en la necesidad de una seria evaluación de la sostenibilidad. No compartimos las propuestas de mejoras de las infraestructuras ferroviarias en determinadas líneas concretas, que sí se pueden recoger en la ley mediante criterios generales que definan prioridades.

Y respecto a las enmiendas del Grupo Parlamentario Popular, la verdad es que nos han parecido irrelevantes. Bajo un paraguas de mejoras técnicas, se corrigen errores en textos que han sido claramente fruto de la precipitación y de la confección. Se trata de un proyecto de ley mal confeccionado, no consensuado, y que más vale que ustedes hubiesen retirado haciendo caso de esa petición tácita que les ha hecho el Consejo de Estado. Esta es nuestra valoración de este proyecto de ley, de nuestras enmiendas y de las enmiendas del resto de los grupos parlamentarios. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Popular me comunican que van a ser tres los portavoces que van a intervenir. En primer lugar, tiene la palabra el señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Efectivamente, compartiré con mis compañeros ponentes la defensa de nuestras enmiendas y el análisis de las presentadas por el resto de los grupos parlamentarios. En primer lugar me gustaría hacer una referencia a la diputada, señora Sánchez Robles, que ha anunciado con sentimiento que nos deja. La echaremos de menos, ha estado un tiempo, no demasiado largo, con nosotros, pero la verdad es que ha dejado huella por su talante, sus planteamientos y, en definitiva, por su manera de ver y analizar la política. Desde el Grupo Parlamentario Popular, por razones obvias, le prometo que visitaré el Señorío de Ayala sin ninguna falta. Me dicen mis compañeros que también vendrán conmigo, les ha entrado envidia.

Dicho esto, señor presidente, señores diputados, tenemos que entrar en materia y analizar lo que estamos debatiendo hoy, las enmiendas parciales y la defensa del texto del proyecto de ley del sector ferroviario. Un proyecto de ley al que se han presentado en total 252 enmiendas parciales, que no 270, hasta en esto hay que saber contar. Yo voy a tratar la parte correspondiente a los dos títulos iniciales, aunque haré una breve referencia a otros dos puntos concretos.

En primer lugar quiero señalar claramente que en ningún caso hemos actuado de manera precipitada y que el Gobierno no se ha saltado ningún tipo de trámite que fuera preciso, necesario o legal, lo que pasa es que hemos hecho una tramitación con diligencia y celeridad para respetar un ambicioso calendario legislativo del Gobierno, evidentemente; porque este es un Gobierno que trabaja, este es un Gobierno que ha elaborado en esta legislatura más leyes que en ninguna otra legislatura. Y si ustedes van a decir que hacer proyectos de ley para tramitarlos aquí, querer actualizar, modernizar y llevar las necesidades sociales a nuestro ordenamiento jurídico es algo criticable y censurable, allá ustedes; a nosotros nos parece que es nuestra obligación. Por mucho trabajo que tengamos, aunque haya más actividad parlamentaria, en ningún caso se puede utilizar esto como elemento de crítica o de desprecio —como esta mañana hemos visto en algún caso— de la labor que está desarrollando el Gobierno, y que el Grupo Parlamentario Popular quiere llevar a cabo, con gusto y felicitación expresa, para finalmente mostrar a los españoles el resultado de una legislatura que evidentemente no tiene parangón con legislaturas anteriores. **(Rumores)**. Y hoy no voy a entrar en otros términos porque me parece innecesario y tan evidente que no hace falta mencionarlo.

Como ustedes habrán podido apreciar, se trata de un proyecto de ley que recoge y sustituye íntegramente la ley de 2003, por lo tanto, tiene muchos artículos que se han mantenido o han tenido algunas modificaciones. Estamos viendo artículos cuya experiencia en su aplicación ya conocemos, por lo que hay cuestiones en las que no vamos a entrar. Pero sí nos parece fundamental señalar, porque aquí se ha tratado de soslayo y se han utilizado otras palabras en contra, que las determinaciones del artículo 5, concretamente el establecimiento de la estrategia indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de las infraestructuras ferroviarias, tienen una finalidad expresa, señor Gordo. Insisto, señor Gordo, que no atiende usted cuando los demás hablamos; no es capaz de escuchar a dos personas al mismo tiempo. **(Rumores)**. Entonces, le decía que la estrategia indicativa del desarrollo a la que usted ha hecho referencia, y yo quiero destacar que es una innovación importantísima **(El señor Pezzi Cereto: ¡Sin parangón!)**, trascendente y que, además, incide directamente en esa visión de futuro y previsión a largo plazo de las infraestructuras, está hecha para satisfacer las necesidades futuras de movilidad. Y eso lleva implícito, le guste a usted más o le guste menos, un marco general de prioridades y un marco financiero —estoy leyendo textualmente—, es decir, una estrategia que estará basada en la eficiencia económica y

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 860

7 de julio de 2015

Pág. 11

social y en la financiación sostenible del sistema ferroviario. Eso se establece expresamente y usted lo ha negado. No, señor Gordo, está expresamente dicho con las finalidades a las que obliga la ley. Sí está escrito, es a lo que obliga la ley y, por tanto, es exigible su cumplimiento. En consecuencia, no puede hacer usted todas esas críticas, señor Gordo. Y si además, tiene como complemento en el artículo 25 el programa de actividad de los operadores ferroviarios, indudablemente tendremos el elemento necesario, concreto y determinante para que pueda operar esa estrategia indicativa que usted, de una manera bastante artera, ha despreciado y no sabemos por qué. **(El señor Gordo Pérez: No he hablado de la estrategia)**. Si, usted la ha citado y luego la ha despreciado porque dice que no es sostenible. Sí, señor Gordo, se ha contradicho en sus términos. **(Rumores)**. Yo no le he interrumpido en el uso de la palabra, no me interrumpa usted ahora. Por tanto, el complemento ideal del programa de actividad del artículo 25 junto con la estrategia indicativa permiten clarísimamente establecer un diseño, una planificación—evidentemente, con una solvencia indispensable, en eso estamos de acuerdo— para el futuro y la satisfacción de nuestros problemas de movilidad. Tampoco se hace ninguna referencia a las adjudicaciones de capacidad de infraestructura que se regula en los artículos 33 y siguientes, y que demuestra la posibilidad de desarrollo de todo el contenido de una ley que nos parece clara.

Ahora voy a hacer algunos comentarios sobre enmiendas concretas de los grupos parlamentarios. En primer lugar, lamento que no esté aquí el señor Macias, que ha sido muy contundente en algunas de sus expresiones. En principio ha dicho que no había competitividad en esta ley y, evidentemente, con los ejemplos que nos ha puesto eso no es cierto. Y luego ha hecho una especial referencia a algo inaceptable, limitador y privativo para el apoyo a esta ley, basándose en concreto en la redacción del artículo 50.1 y su enmienda 202. Es curioso que el señor Macias haya cometido un fallo tan terrible al decir que se limitaba a las sociedades anónimas. Hay que recordarle —y yo le ruego al señor Xuclá que así lo haga— que la directiva 2012, precisamente la que estamos trasponiendo, exige que las empresas ferroviarias sean sociedades mercantiles. Y en nuestro ordenamiento jurídico las sociedades mercantiles que cumplen con las exigencias de dimensión y capital social para constituirse en empresas ferroviarias son precisamente las sociedades anónimas. Es decir, el señor Macias —me hubiera gustado poder decírselo a él— ha hecho aquí una defensa numantina de una enmienda con una crítica total y completa al proyecto de ley sin leerse la directiva, como les ha sucedido también a otros portavoces que tampoco se han leído la directiva. **(El señor Canongia Gerona: ¡Bueno!)**. Por tanto, creo que con esto queda contestada toda la intensidad de las enmiendas del señor Macias.

Por otro lado, voy a resaltar una enmienda del señor Gordo con la que hacía una crítica a la posible existencia de otros administradores ferroviarios. Señor Gordo, si no fuera así, no podríamos sostener desde el punto de vista jurídico la existencia de Perpiñán-Figueras o Figueras-Perpiñán. Si a usted le parece mal tener un operador privado en Figueras-Perpiñán, entonces estaría bien su enmienda 130; si no, no tiene ningún fundamento. Además, me ha hecho muchísima gracia que usted diga que van a gobernar la próxima legislatura y que van a cambiar la ley. Le voy a decir lo mismo que le dije en el debate de totalidad: eso ya lo dijeron ustedes cuando aprobamos la ley de 2003, y luego hemos estado durante ocho años con la ley de 2003. Primero, ustedes no gobernarán la próxima legislatura, y si por casualidad o por chiripa gobernarán, harán lo mismo que hicieron con la ley de 2003. **(Varios señores diputados: ¡Por chiripa!—La señora Iglesias Santiago: Por chiripa no, porque los ciudadanos lo deciden)**. Es decir, aplicar una ley buena y una ley que no privatiza, señor Gordo, el dar acceso a operadores privados no es privatizar, es liberalizar. Creo que no debería repetírselo.

Por último, señor presidente, hay una serie de enmiendas que responden a consideraciones que se hicieron por parte de la señora letrada y que repartiré a los portavoces. Son indicaciones desde un punto de vista técnico en concordancia con la documentación que presentó la letrada para la sustitución de determinadas palabras que son limitadas. Hago referencia a ellas para que se sepa, van a afectar a los artículos 10.4, 11.2, 16, 24, 46, 75 y a la disposición adicional undécima, y repartiremos a todos los grupos para su general conocimiento. Finalmente, apoyaremos todas las enmiendas presentadas por el Grupo Parlamentario Popular, y también una de las enmiendas de CiU a la que harán referencia mis compañeros.

El señor **PRESIDENTE**: Señora De Santa Ana, tiene la palabra.

La señora **DE SANTA ANA FERNÁNDEZ**: Después de escuchar con atención a todos los portavoces, me gustaría hacer una intervención en positivo. También voy a comentar las enmiendas que nosotros aportamos y esa enmienda de CiU que vamos a aceptar. Me gustaría destacar sobre todo de este proyecto de ley que blinda esa importancia estratégica que tiene el transporte ferroviario; que blinda sus ventajas

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 860

7 de julio de 2015

Pág. 12

medioambientales ya que, como todos conocemos, es el medio de transporte menos contaminante, que contribuye, cómo no, a la mejora de la cohesión territorial y, por tanto, al desarrollo social de nuestro país. Este proyecto de ley blinda un servicio de interés general que se presta en régimen de libre competencia y, además, se da un paso más en esa libre competencia, salvo, cómo no, en las excepciones previstas en la ley por razones de servicio público, que considero algo muy importante y donde me gustaría poner el foco. Realmente lo hemos debido hacer muy bien porque ningún portavoz se ha referido a ello. También me gustaría destacar que en este proyecto de ley quedan garantizadas esas obligaciones de servicio público al asegurar la financiación por parte de las administraciones públicas de todos los déficits de explotación. El sentido o la razón de ser de ese sector ferroviario en última instancia tiene que ser dar servicio a los territorios, dar servicio a los ciudadanos, por lo tanto, es muy importante esa garantía de las obligaciones de servicio público. Quiero también destacar que se pone el foco sobre algo fundamental, la seguridad, ya que toda la normativa que afecta a esta materia se adapta a la creación de la agencia estatal de seguridad ferroviaria que, como es obvio, nace como ente independiente.

Muy brevemente paso a defender las enmiendas que vamos a aceptar en lo referente a los títulos que me toca defender: el título III, instalaciones de servicio y prestación de servicios a las empresas ferroviarias, donde se regulan las medidas encaminadas a permitir prestar a las empresas mejores servicios a sus clientes, que es lo más importante; el título IV, el transporte ferroviario, y el título V, la seguridad ferroviaria. En lo que se refiere al título III, hemos propuesto dos enmiendas, 247 y 248, al artículo 44, servicios complementarios y auxiliares. Además, como dije al principio de mi intervención, aceptamos la enmienda 198 de CiU por integrarse en la filosofía de las nuestras, es muy parecida. En realidad estas enmiendas son una corrección técnica donde se sustituye la mención al punto 17 del anexo I y al punto 18 del anexo I por puntos 18 y 19 del anexo I respectivamente. En lo que se refiere al título IV, hemos presentado enmiendas al artículo 59, servicios de transporte ferroviario sujetos a obligaciones de servicio público, y al artículo 62, derechos de los usuarios. Respecto a los servicios de transporte ferroviario o sujetos a esas obligaciones de servicio público, la redacción del último párrafo del artículo 59.1 queda de la siguiente manera: «La declaración de obligaciones de servicio público a instancia de las comunidades autónomas o de las corporaciones locales estará condicionada a que éstas asuman su financiación.» Y respecto a los derechos de los usuarios se suprime la frase final: «Éstas deberán respetar los niveles de calidad que se determinen mediante orden del Ministerio de Fomento» del primer párrafo del apartado 1.

Sin más, dado mi compromiso de ser breve, doy la palabra a mi compañero.

El señor **PRESIDENTE**: Por tanto, cierra el turno don Eduardo Fernández.

El señor **FERNÁNDEZ GARCÍA**: En relación con los títulos VI y VII, referidos al régimen económico y tributario y al régimen sancionador, inspector y las disposiciones del proyecto, mi grupo parlamentario desea hacer una valoración de conjunto, necesariamente, de las enmiendas presentadas, seguida de la mención específica de algunas para las que nos parece importante explicar por qué las rechazamos. Ya les adelanto, señorías, que encontramos que el contenido de la mayoría de estas enmiendas desdibuja la unidad legislativa propia del tenor y la redacción originaria de la ley y, en consecuencia, no las valoramos positivamente. En aras a la necesaria economía del tiempo en comisión, me referiré a algunas de ellas, aquellas que nos parecen más importantes.

En el título VI, sobre el régimen económico y tributario, algunas enmiendas son muy reiterativas, en concreto todas las que se refieren a que la actualización de la cuantía de la tasas se haga necesariamente por ley anual de presupuestos y no por orden ministerial. Una lectura atenta al tenor literal del texto permite ver que en ningún caso el proyecto de ley impide que la tasa pueda modificarse en las leyes generales de presupuestos, es más, auguramos que eso será lo que ocurra la mayoría de las veces y ocurre con extraordinaria frecuencia. Y por otra parte, el que la tasa se pueda revisar mediante una norma reglamentaria forma parte del régimen general legal de este tipo de tributos. En el mismo sentido la revisión de cánones por el Ministerio y conforme al IGC, entendemos sería contrario a la directiva. También son varias las enmiendas referidas a la afección tributaria y su no aplicación a los trenes históricos. Queremos recordar que el proyecto de ley excluye expresamente la regulación de los trenes históricos también en lo que se refiere al régimen económico. Por otro lado, hay otro grupo de enmiendas que tienen un mero efecto retórico, todas las que se refieren a la eficiencia como criterio económico rector, a la evaluación coste-beneficio, al análisis multicriterio, a la viabilidad financiera, a la fijación de cánones u objetivos, todo eso está en el texto del proyecto de ley. El que las aportaciones públicas no puedan minorar el canon, se resuelve atendiendo a la directiva Recast y al reglamento de ejecución, que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 860

7 de julio de 2015

Pág. 13

precisamente fija las modalidades de cálculo y prevé específicamente los costes directamente imputables a la explotación de servicio. No hay que andar cambiándolo con alguna enmienda como la que ha presentado el Grupo Parlamentario Socialista. En el mismo sentido, respecto a la exclusión de los costes de financiación de nuevas líneas, si bien es una enmienda bien encaminada y bienintencionada, preferimos mantener la actual redacción porque es una transposición directa de los artículos 31 y 32 de la directiva Recast. Y hacer obligatorio que el canon tenga en cuenta los costes medioambientales nos parece excesivo. Existe la posibilidad, pero no la obligación.

En relación con la intervención del señor Macias, creo que hay que pasar de los planteamientos generales, que lo aguantan todo, a las previsiones concretas. Y cuando esto tiene extraordinaria incidencia económica en la viabilidad futura, no conviene hacer muchos experimentos con el tenor literal de la ley, luego ya veremos su aplicación. Por tanto, emplear para la determinación de la base imponible la fijación del eje tren, kilómetro, nos parece que no lleva a las consecuencias económicas que nosotros deseamos. Lo mismo podemos decir sobre no aplicar las previsiones de la ley para la exclusión de los trenes internacionales.

En lo que se refiere al procedimiento sancionador, hay algunas peticiones para modificar algunos tipos infractores, que nosotros consideramos que están muy bien definidos. Hay un grupo de enmiendas de La Izquierda Plural que mezclan el régimen sancionador en materia laboral con el propio de esta ley, por lo que estando suficientemente claro el primero, es mejor no interferir en el contenido de esta ley. De la misma forma no podemos limitar la capacidad inspectora documental, como solicita Convergència i de Unió, porque tal como están las cosas en este momento, una demanda de información precisa y transparente implica el acceso de los servicios de inspección no solo a las instalaciones y a los medios materiales, sino también a la documentación. El Grupo Parlamentario Socialista solicita incorporar infracciones leves para determinadas conductas de los usuarios. Están casi todas recogidas menos dos, es verdad, fumar en el tren, que tiene su propia reglamentación en las normas sanitarias, o viajar sin título de transporte, que al no tratarse de un servicio público, es algo que incumbe a la empresa ferroviaria.

En relación con las disposiciones, son muchas las que se han planteado, y hay que mantener la referencia al régimen concesional. Se solicita que desaparezca la referencia a los intereses de la defensa nacional, y nosotros no podemos estar de acuerdo porque serán unos o serán otros pero hay que mantenerlo. La pretensión de que los servicios complementarios o auxiliares se presten en condiciones económicas similares, creo que es desconocer que unos están sujetos a tarifa y otros a pactos. Sobre la gestión del material rodante, nos parece importante destacar que el acceso de las empresas ferroviarias al material que es propiedad de Renfe, está previsto en condiciones transparentes y objetivas y no discriminatorias y, por tanto, no merece la pena cambiarlo. Y en relación con la inclusión de nuevas disposiciones adicionales, creo que hay que rechazarlas en su conjunto porque son redundantes, no introducen mejoras o no introducen nuevas exigencias legales, como todas las que se refieren a los distintos reglamentos para desarrollar la ley. Muchos de estos reglamentos existen ahora mismo y la ley se entenderá referida a los reglamentos vigentes en cada momento y, por tanto, creemos que no es necesario introducirlos en las nuevas disposiciones.

Por último, en relación con las disposiciones finales, algunas pueden ser muy bienintencionadas pero están desubicadas, como la que persiguen evitar subvenciones a los modos de transporte que estén en competencia con la alta velocidad. Eso es competencia de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia y ya está fijado. Además, hay algunas enmiendas que yo no quisiera calificar precisamente hoy como obsesiones del PNV, pero sí como objetivos que no están presentes en esta ley, como la previsión de las delegaciones competenciales a favor de las comunidades autónomas.

Finalmente, anuncio que nuestro grupo parlamentario es proclive a votar las enmiendas presentadas por el Grupo Parlamentario Popular, como es natural. Y quiero destacar simplemente una que nos parece sustancial, una nueva disposición adicional que regula las secciones transfronterizas con Francia y Portugal que resuelve un supuesto que no se abordaba en el proyecto inicialmente. **(El señor Gordo Pérez pide la palabra).**

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

El señor **GORDO PÉREZ**: Si me lo permite, intervendré rápidamente porque el portavoz del Grupo Parlamentario Popular ha hecho referencia a una presunta oposición del Grupo Parlamentario Socialista a la estrategia indicativa. Yo sé que el portavoz suele escuchar atentamente, pero solamente he hecho una referencia en un comentario o valoración de las enmiendas de Convergència i de Unió, y decía que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 860

7 de julio de 2015

Pág. 14

compartíamos la necesidad de participación de las comunidades autónomas en la estrategia indicativa, nada más, textualmente. Por lo tanto, este es un diálogo de sordos, o así se quiere plantear. No he hecho ninguna otra referencia, pero es que el otro día en el debate de la enmienda a la totalidad, tampoco lo hice. Yo abogaría porque no hagamos debates ficticios, que no se corresponden, nos podemos hacer trampas en el solitario, pero creo que no son buenas para el debate parlamentario. **(El señor Ayala Sánchez pide la palabra).**

El señor **PRESIDENTE**: Doy la palabra al señor Ayala y terminamos.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Señor Gordo, yo he estado muy atento a todo lo que usted ha dicho y, si no, leeremos la transcripción de la sesión. Usted se contradice cuando no aprecia la valoración de la estrategia indicativa, que además supone una participación de todas las personas territoriales o sectoriales que tengan interés en el futuro diseño, planificación, construcción y operación de nuestros ferrocarriles, y eso sinceramente se contradice con el resto de su intervención. De la misma manera que luego no he hecho ninguna referencia a sus críticas a la unidad de mercado cuando parece que también olvidamos —y no quiero que entienda que individualizo mi crítica en usted— la existencia de una Ley de garantía de unidad de mercado. Por tanto, el ordenamiento jurídico es uno y complementario. Evidentemente, esto debe ser tenido en cuenta para que las críticas a una ley tengan más o menos consistencia, en su caso no tienen ninguna.

— PROYECTO DE LEY DE CARRETERAS. (Número de expediente 121/000153).

El señor **PRESIDENTE**: Votaremos este proyecto, como saben, a continuación del debate del proyecto de ley de carreteras con el que comenzamos ahora. Para defender sus enmiendas, interviene en primer lugar por el Grupo Parlamentario Mixto, Bloque Nacionalista Galego, doña Rosana Pérez.

La señora **PÉREZ FERNÁNDEZ**: El BNG no presentó en su momento enmienda a la totalidad a este proyecto de ley porque entendíamos que se limitaba a ser una actualización de la vigente Ley de Carreteras, pero sí hemos presentado un grupo de enmiendas parciales por entender que hay cuestiones que no se reflejan en el proyecto de ley y deben reflejarse. Para empezar, las enmiendas números 27, 28 y 29, están referidas al artículo 4 sobre la red de carreteras del Estado. Creemos que las carreteras que discurren por el territorio de una sola comunidad autónoma deben transferirse y ser de titularidad autonómica. Tampoco compartimos la creación de categorías o subcategorías que se realiza en el apartado 6, justamente de ese artículo 4. Insistimos en que para nosotros la red estatal de carreteras debe ser exclusivamente una red nodal que conecte las distintas comunidades autónomas. En este mismo sentido de transferencias hemos presentado otras enmiendas a las que luego me referiré.

Nuestra enmienda número 30 al artículo 5, que se refiere a las carreteras del Estado no integradas en la Red de carreteras del Estado, propone añadir al párrafo sobre expedientes de cesión de viales a las comunidades autónomas la consignación de la transferencia de recursos para la conservación y la adecuación de las carreteras transferidas. La razón fundamental es que con el actual sistema de financiación autonómico sería injusto y también ilógico transferir carreteras del Estado sin la correspondiente partida presupuestaria, ya que a las comunidades autónomas les supondría un aumento de gasto que no tienen capacidad de enfrentar.

Las enmiendas números 31 y 32 al artículo 16, sobre ordenación del territorio y ordenación urbanística, proponen suprimir la imposición del criterio del ministerio a los ayuntamientos en caso de conflicto con el trazado de vías que se establece en el artículo 16.1. Es una clara invasión de competencias. Proponemos que se suprima lo establecido en el artículo 16.4, ya que impone que no pueden aprobarse instrumentos de ordenación territorial o urbanística mientras haya diferencias, pero ya no solo con lo establecido en un estudio de carreteras aprobado definitivamente, sino en el aprobado inicialmente. Realmente consideramos esta imposición excesiva, porque, entre otras cosas, puede haber alegaciones que no hayan sido declaradas firmes en la vía administrativa.

La enmienda número 33 al artículo 17.2, sobre expropiación y afección de bienes y derechos, va en la dirección de puntualizar a partir de cuándo deben contabilizarse los plazos de retirar bienes que entorpezcan la ejecución de obras. Entendemos que los seis meses que se establecen deben ser una vez se haya hecho efectivo el pago de las indemnizaciones expropiatorias. De otra manera no se evita que se abuse de los requerimientos por vía de urgencia, mientras que la Administración continúa sin abonar las indemnizaciones.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 860

7 de julio de 2015

Pág. 15

La enmienda número 34 al artículo 19, sobre financiación, propone suprimir el apartado 3 sobre construcción o explotación de carreteras del Estado en régimen de gestión indirecta. Esta enmienda propone eliminar ese párrafo porque este modelo de la gestión indirecta debe eliminarse de la normativa de carreteras. Tenemos a día de hoy demasiados ejemplos de este modelo, del fiasco que ha supuesto y de lo mucho que nos ha costado y nos cuesta a los ciudadanos. En este sentido también va nuestra enmienda 35 al artículo 25, que trata sobre otros sistemas de gestión indirecta y en coherencia con la enmienda anterior proponemos suprimirlo.

Nuestra enmienda número 36 al artículo 40, sobre daños a la carretera, es de adición. Proponemos incorporar la obligación legal de conservación de las carreteras. El aspecto de conservación está presente en varias de nuestras enmiendas, porque, como ya hemos manifestado en otras ocasiones, nos preocupa mucho. Mediante esta enmienda proponemos incorporar la obligación legal de conservación de las carreteras sobre todo desde el punto de vista de la seguridad vial. Planteamos también la obligatoriedad que debe tener el titular de la vía de realizar, tal cual como habíamos hecho en el proyecto de ley del sector ferroviario, trabajos de prevención de incendios y de realizar las tareas de control de la vegetación en esas vías para tratar de evitar o amortiguar esos incendios.

La enmienda número 37 a la disposición adicional cuarta va en el mismo sentido de la que hemos presentado al proyecto de ley del sector ferroviario, planteamos suprimir la preponderancia que se da a los intereses del Ministerio de Defensa a la hora de planificar infraestructuras. Lo pretendemos hacer mediante una toma de decisiones conjunta entre las administraciones implicadas. En nuestra enmienda número 38 proponemos una nueva disposición adicional referida al establecimiento de una comisión bilateral entre las administraciones implicadas para la transferencia de titularidad de carreteras que se deriven de esta ley. Esta sería la manera de que esas transferencias tuviesen un marco financiero estable que garantice precisamente la conservación y la mejora de esas vías.

Por último, nuestras enmiendas números 39 y 40 son al anexo II. En primer lugar, en lo que se refiere a la toponimia. Nos parece absolutamente vergonzoso, además de irrespetuoso, que a día de hoy tengamos que ver en documentos oficiales del Estado, y en concreto del ministerio, topónimos como El Ferrol. A estas alturas nos parece absolutamente indignante. Por no citar otros como Villagarcía de Arosa, las Rías Bajas, Orense o La Coruña. Esta enmienda —insisto, va en la dirección en la que tantas veces nos hemos manifestado y hemos exigido el cumplimiento de la legislación lingüística y toponímica vigente— pretende corregir este desaguisado intolerable a estas alturas. Por último, en ese anexo II presentamos otra enmienda al catálogo de la Red de carreteras del Estado. Recientemente en una iniciativa presentada por el BNG sobre la transferencia de la AP-9 a la Comunidad Autónoma de Galiza, justamente fue el señor presidente de esta Comisión, portavoz del Grupo Popular en ese momento, quien nos remitía a este proyecto de ley para tratar la transferencia de determinadas carreteras. En coherencia con las enmiendas que he descrito anteriormente sobre carreteras que transcurren a lo largo del territorio exclusivamente de una comunidad autónoma, entendemos que este catálogo que se explicita aquí debe variarse y todas las que citamos aquí se deben incluir dentro de un catálogo de Red de carreteras autonómicas, porque es el caso que en la mayoría de ellas son vías que unen pueblos, ciudades o núcleos dentro de la propia comunidad autónoma. Insisto, quiero hacer una mención especial a la transferencia de la AP-9. No voy a repetir aquí todas las razones que hemos dado en nuestra iniciativa de hace poco tiempo, pero dicha transferencia la consideramos fundamental para una carretera que es precisamente la que vertebra justamente todo el territorio gallego de norte a sur. En este sentido va esta última enmienda presentada.

El señor **PRESIDENTE**: Es el turno del Grupo Parlamentario Vasco, tiene la palabra la diputada doña Isabel Sánchez Robles.

La señora **SÁNCHEZ ROBLES**: El Grupo Vasco tampoco formuló enmienda a la totalidad a este proyecto de ley por varias razones, pero en primer lugar porque entendíamos que este proyecto de ley tenía por objeto la ordenación y gestión de la Red de carreteras del Estado y sus correspondientes zonas de dominio público y protección, pero lo que pretende con ello es una actualización de la legislación sectorial vigente y concretamente de la Ley 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras. Tal y como dispone el artículo 34 del Estatuto de Gernika —por cierto esta ley está dictada en el marco de las competencias que el Estado tiene en esta materia— la Comunidad Autónoma de Euskadi ostenta la competencia exclusiva en materia de carreteras y caminos, además de las competencias contenidas en el artículo 148.5.1 de la Constitución. La razón de nuestra enmienda es que las diputaciones forales de los territorios históricos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 860

7 de julio de 2015

Pág. 16

—y cito literal— conservarán íntegramente el régimen jurídico y competencias que ostentan o que en su caso hayan de recobrar a tenor del artículo 3 de este estatuto. El traspaso de los servicios del Estado en materia de carreteras ya se materializó *in illo tempore* mediante acuerdo de la Comisión Mixta de Transferencias el 25 de septiembre de 1980, fue aprobado por real decreto y señala literalmente que todas las funciones y potestades ejercidas hasta ahora por el Gobierno y la Administración del Estado sobre la totalidad de carreteras, caminos y autopistas no sujetos a régimen de concesión que hasta la actualidad han sido de titularidad estatal en aquellos tramos que discurren dentro del territorio de la comunidad autónoma vasca, incluidos los correspondientes itinerarios de las redes nacionales básicas y la complementaria regional, serán competencia de Euskadi.

En principio, de la lectura del proyecto de ley de carreteras se puede deducir que no difiere en lo que respecta a la distribución competencial entre el Estado y la comunidad autónoma y sus territorios forales demasiado, prácticamente nada de la vigente regulación contenida en la Ley 25/1988, de Carreteras. No obstante, como una cuestión general, hemos presentado una única enmienda por una cuestión que ahora voy a exponer. Consideramos que sería necesario en este proyecto de ley de carreteras —en el nuevo— introducir una referencia similar a la que contiene la disposición adicional tercera de la Ley 25/1988, que contempla expresamente la peculiaridad competencial de la comunidad autónoma en esta materia. Sencillamente porque aquí a veces tenemos mala memoria y entendemos que la ausencia de esta disposición puede suponer la necesidad innecesaria de forzar la interpretación de la normativa estatal a aspectos que, como ustedes bien conocen, en ocasiones resultan problemáticos y requieren su formulación ante el Tribunal Constitucional. En este caso ha habido una interpretación pacífica que además está recogida normativamente. Les proponemos una única enmienda que de alguna manera clarifique esa peculiaridad, esa reserva foral que como ustedes conocen deviene ese carácter preconstitucional, lo hemos comentado en otras ocasiones, creemos que puede, por razones de seguridad jurídica, contribuir a mejorar este proyecto de ley de carreteras de carácter estatal. Es todo lo que les tenía que decir. Nos veremos a lo largo de hoy por la Cámara.

El señor **PRESIDENTE**: Es el turno del Grupo Parlamentario Catalán de Convergència i de Unió. Tiene la palabra don Jordi Xuclà i Costa.

El señor **XUCLÀ I COSTA**: Señorías, paso a defender la relación de enmiendas que ha presentado el Grupo Parlamentario Catalán de Convergència i de Unió, que es un número notable, pero que voy a sintetizar y agrupar en cuatro grandes bloques.

En un primer bloque hay enmiendas referidas a la distribución competencial de funciones entre el Estado y las comunidades autónomas respecto al diseño de la Red de carreteras del Estado. Esta es una ley de actualización de la Ley vigente de Carreteras y que en algunos casos lo que hace es reducir, no incrementar, o ser sensible al desarrollo durante más de treinta años del Estado autonómico y la necesidad de coordinar en el esquema de la Red de carreteras los diseños de las carreteras que son competencia exclusiva del Estado con las comunidades autónomas. Es evidente que un proyecto integral de la Red de carreteras clasificadas en autopistas, autovías, redes de doble vía multifuncional y ordinaria, tendrían que tomar en consideración también los diseños de las comunidades autónomas. Hay una relación de enmiendas que simplemente invitan a una coordinación, a unos informes previos, a una comunicación entre la Administración General del Estado y las administraciones autonómicas. Esto seguro que iría en pro de la coherencia y de la eficiencia en la planificación territorial. También hay enmiendas referidas, por ejemplo, al papel que debemos dar a las comunidades autónomas a la hora de comunicar cualquier tipo de diseño de carreteras en el ámbito de los trazados internacionales. Por ejemplo, el artículo 6 de este proyecto de ley hace referencia a la capacidad que tiene el Estado de intermediar y de recabar información con las comunidades autónomas y con las personas físicas y jurídicas afectadas por la modificación de una carretera no estatal, cuando esta se tiene que incorporar a un trazado internacional. Hay casos de carreteras secundarias en frontera con España y con Portugal que son objeto de este tratado internacional. Señorías, de acuerdo con la Constitución española los presidentes de los Gobiernos autonómicos son los representantes ordinarios del Estado en las comunidades autónomas, con lo cual está muy bien que reconozcan el papel de la sociedad civil y de las personas físicas o jurídicas con intereses particulares, pero parecería razonable que en materia de comunicación de carreteras secundarias, competencia de las comunidades autónomas fronterizas con España, como Francia o Portugal, la interlocución, recabar información y acordar el diseño se hiciera básicamente —y nosotros les proponemos en exclusiva— por

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 860

7 de julio de 2015

Pág. 17

las comunidades autónomas. Hay una experiencia de tres décadas de colaboración entre las comunidades autónomas y el Ministerio de Fomento para hacer este diseño que nos parece el más apropiado.

Un segundo bloque de enmiendas se refiere al papel que viene defendiendo este grupo parlamentario desde hace muchos años respecto a las bicicletas. Afortunadamente las bicicletas están más presentes como medio de transporte en nuestra sociedad, no únicamente dentro de las ciudades, sino también en comunicación entre ciudades y municipios. Llevamos años trabajando con asociaciones de fomento de las bicicletas para asegurar la presencia apropiada de las bicicletas en autovías, si fuera necesario por no haber carreteras secundarias, o en otras carreteras sean bien del Estado o de las comunidades autónomas. Con nuestras enmiendas referidas a las bicicletas les planteamos un cambio de mentalidad o una progresión en la aproximación que deben hacer las administraciones públicas a la hora de incorporar las bicicletas de forma absolutamente segura dentro del diseño de la Red de carreteras. En el Congreso de los Diputados trabajamos esto en dos comisiones, en la Comisión de Fomento y en la Comisión de Seguridad Vial y la seguridad de los ciclistas es la prioridad máxima. Pero es perfectamente compatible estudiar diseños de autovías y de carreteras, en este caso estatales, que puedan incorporar y que tengan una sensibilidad hacia un hecho que es normal en países centroeuropeos. Claro que les podría poner el ejemplo de Holanda, de Bélgica, del Benelux, donde se puede integrar perfectamente la bicicleta en la Red de carreteras. No tenemos que pensar únicamente en carreteras pensadas para coches, camiones y motos, sino también incorporar las bicicletas. Aquí hay un número notable de enmiendas en todo el articulado, ustedes las han visto, enmiendas números 88 y siguientes, y les proponemos su incorporación.

El tercer bloque de enmiendas se refiere a las políticas públicas que están en nuestras manos en la legislación y en el Poder Ejecutivo a la hora de ayudar a colectivos y de fomentar determinadas políticas ecológicas. Por esto, nosotros planteamos enmiendas que piden la gratuidad de los peajes para personas con discapacidad que circulan por carreteras. Para aquellos que hace pocos años era imposible, porque las personas con discapacidad se quedaban en casa, no afrontaban ni la posibilidad de circular con un vehículo adaptado, poco a poco vamos integrando estas personas en la sociedad, es un objetivo compartido, lo debe ser, pero también debemos hacer una política proactiva y social de integración de los discapacitados. Proponemos una enmienda para la gratuidad de los peajes —no tiene un impacto económico muy importante, pero lo tiene social y es un mensaje muy claro— para personas que circulan en vehículos adaptados para discapacitados. Legislar es hacer políticas públicas de estímulo de determinados sectores, cuando afrontamos la actualización de la Red de carreteras, lo hacemos con una realidad que para algunos aún es incipiente, pero que está muy bien instalada en nuestra sociedad que es el vehículo eléctrico. El vehículo eléctrico no debe de ser únicamente una expresión *fashion* para circular por grandes capitales. El vehículo eléctrico es un instrumento de presente y de futuro y algún día no muy lejano —por eso cuando hacemos la actualización de la Red de carreteras lo tenemos que tener muy presente— los vehículos eléctricos circularán con toda normalidad por autovías. Una forma de fomentar el incremento de los vehículos eléctricos, es decir, fomentar los vehículos ecológicos, es estimular con políticas públicas a través de la gratuidad de los peajes para los mismos. Esta es una medida transitoria. Dentro de unos años espero que haya muchos vehículos eléctricos, pero sin duda sé que el Grupo Popular es sensible a esta enmienda sobre la gratuidad transitoria de los vehículos eléctricos como instrumento de políticas públicas de fomento del transporte ecológico.

Paso a defender el último paquete de enmiendas que se refiere al anexo de esta ley, pero que es un anexo muy relevante porque cambia una tónica de hace muchos años respecto al traspaso de los tramos urbanos de carreteras a las administraciones locales. En mis años de vida parlamentaria tantas veces he hecho gestiones para aquello que era una N-II, que ha quedado rodeado de zonas urbanas, y que ha existido una variante y se tenía que regularizar, pasar y traspasar a la Administración autonómica y en muchos casos convertir simplemente en una carretera integrada dentro del paisaje y dentro del diseño de las carreteras convertirla en una calle del municipio. Ustedes contemplan este traspaso, pero sin los recursos económicos suficientes. Esta es una política de sacarse de encima carreteras, que no tienen función de carretera nacional, de la Red nacional de autovías o de carreteras nacionales, traspasan las cargas y responsabilidades a las administraciones autonómicas o locales, pero lo hacen sin la dotación económica suficiente.

Me sumo a aquello que ha expuesto en nombre del Grupo Mixto mi colega: es inconcebible que treinta y cinco años después aún no adoptemos el nomenclátor y las referencias toponímicas a la realidad plurilingüística. Hay algunas enmiendas que mejoran el texto. Esto es importante. No sé cómo aún se puede escribir con esta cultura del *copy-paste* de años pasados. Han pasado treinta y cinco años de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 860

7 de julio de 2015

Pág. 18

régimen democrático. Esto es importante, pero también lo es hacer el traspaso en condiciones de seguridad, porque saben —y esta es una legislatura en la que hemos discutido mucho sobre la redistribución de competencias a las administraciones locales y su suficiencia financiera— que para un ayuntamiento al que se le traspasa un tramo de carretera nacional puede ser un coste inasumible si no hay la dotación suficiente. Sé de lo que hablo, porque como diputado en la provincia de Girona en su momento he hecho gestiones para los traspasos de carreteras y solo pueden ser viables con la dotación económica correspondiente y en coherencia con el diseño de competencias de las administraciones locales que se ha planteado en esta legislatura. Son bastantes enmiendas, pero las he intentado resumir en estos cuatro bloques de enmiendas.

El señor **PRESIDENTE**: Es el turno del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra, en primer lugar, don Juan Luis Gordo, su portavoz.

El señor **GORDO PÉREZ**: Empiezo por donde empecé la ley anterior, queremos manifestar nuestra queja por la celeridad y la inconsistencia en la tramitación de este proyecto de ley, que ha seguido la misma línea que el proyecto de ley del sector ferroviario. Nos parece que este proyecto de ley de carreteras que estamos debatiendo es una norma que eleva a rango de ley unas normas que son propiamente reglamentarias. Un proyecto de ley que no aporta nada o muy poco y que solamente tiene una motivación a la que ya estamos acostumbrados y es que el Ministerio de Fomento, a través de su titular, haga colección de leyes que no dan respuesta a los problemas que realmente tiene la ciudadanía y el sector, lo que pone de manifiesto un déficit democrático en la actuación del actual Gobierno. Es un proyecto de ley que calificaría de voluntarioso con un intento de acomodar en beneficio propio la actual Ley de Carreteras. Una ley aprobada por un Gobierno socialista que nos ha permitido tener una de las mejores redes estatales de carreteras y más seguras. Lo califico de intento por la inconsistencia, ya que quieren legislarlo todo, háganlo bien, pero nos encontramos con que la ley en sus pilares fundamentales se queda corta. Se queda corta en seguridad vial, no pone el énfasis suficiente en materia de mantenimiento y conservación, tampoco en la implementación de mejoras tecnológicas y el proyecto da un excesivo protagonismo al sector privado. Además ustedes resaltan el principio de eficiencia económica como paradigma en las actuaciones que se han de seguir en materia de carreteras. Nuestro grupo no reniega de él, pero entiende que hay que compatibilizarlo con el principio de eficiencia social.

Me voy a centrar rápidamente en cuatro pilares, porque después intervendrá mi compañero Carlos Corcuera. Primer pilar, seguridad vial. El proyecto incorpora el concepto de evaluación y análisis de auditoría de seguridad vial, pero se limita exclusivamente a enunciarlo, no le da contenido. Si el interés del Gobierno en este punto es acorde con la sensibilidad presupuestaria, estamos muy lejos del Partido Popular. Hay que tener en cuenta que el Gobierno ha invertido en los últimos años 67 millones de euros nada más en seguridad vial. Nuestro grupo cree que la seguridad vial ha de ser prioritaria en la política de infraestructuras, lo que no se recoge en esta ley.

Segundo pilar, mantenimiento y conservación, por donde la ley pasa de puntillas. Parece ser que hay un claro desinterés por garantizar y mantener el capital físico. Si repasan la concreción de gasto de estos últimos años no llegamos ni a 600 millones de euros por año para una red de 25.000 kilómetros, donde más de la mitad son autovías. Les recuerdo que el valor patrimonial de la Red de carreteras del Estado asciende a 80.000 millones de euros y los estándares requieren una aplicación anual de un 2%, lo cual nos llevaría a una inversión media de 1.900 millones de euros. Le tengo que recordar que en estos años se han recogido en presupuestos 814 millones de euros en 2014 y 935 millones de euros en 2015, porque la inversión real no ha superado los 600 millones. Estamos diciendo que se está invirtiendo menos de la mitad de lo que marcan los estándares. Esta es una clara consecuencia —después hará referencia mi compañero— de la falta de seguridad y fiabilidad. Según nuestro balance el déficit anual de conservación viaria de la Red de carreteras españolas asciende en estos momentos a 6.200 millones de euros. Esta política debiera ser prioritaria. Esta ley no manifiesta sensibilidad con este problema.

Tercer pilar, innovación, por la que pasa de puntillas, quizá para no menoscabar los intereses de los grandes suministradores en materia energética. Nuestras carreteras debieran de tener autoconsumo energético y, al mismo tiempo, la necesidad de implementar mejoras en la señalización y en las ayudas a la conducción. Me resultaba curioso cuando el portavoz del Grupo Parlamentario Popular asentía la excepción de tasas de pago de peaje a los vehículos eléctricos. Le he visto asentir. Si es así, presente una

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 860

7 de julio de 2015

Pág. 19

enmienda *in voce* y se la aceptamos. **(El señor Xuclà i Costa: La tenemos presentada en la Mesa).** Presenten la enmienda, porque le he visto que asentía, pero esa sensibilidad no se manifiesta a la hora de recogerla en la ley.

Cuarto pilar, iniciativa privada. Si tienen sensibilidad para dar un mayor protagonismo a la misma. Nosotros no estamos en contra de la iniciativa privada, pero no puede ser la que marque el rumbo y las propuestas de nuevas actuaciones. El Grupo Popular busca de nuevo que el principio orientador de la política de carreteras sea el lucro del sector privado y el resultado de esa orientación sería que todo aquello que no produzca beneficios no se debe hacer. Por esa regla de tres, determinadas medidas en seguridad vial no tienen cabida, la implementación de carriles adicionales para evitar la congestión tampoco o la mejora de los firmes o de la señalización no se acometerían bajo este principio. Por ello, nuestro grupo quiere reorientar este proyecto de ley al objeto de conseguir la máxima eficiencia posible social y económica. La iniciativa privada es necesaria, pero no puede ser la que dirija las líneas de actuación y la programación de la política viaria. También creemos que es necesario que el proyecto de ley sea respetuoso con las competencias de las distintas comunidades autónomas. Es necesario contar con todas y cada una de ellas. Esto queda claramente en una nebulosa. Por eso nosotros vamos a presentar una serie de enmiendas que den respuesta a estos déficits funcionales a los que acabo de hacer referencia que explicará mi compañero Carlos Corcuera.

El señor **PRESIDENTE:** Tiene la palabra el señor Corcuera.

El señor **CORCUERA PLAZA:** Como ya se ha dicho, a pesar de que este proyecto de ley tiene un marcado carácter técnico, han sido muchas las enmiendas presentadas, como es el caso también del Grupo Parlamentario Socialista. Nosotros hemos presentado 38 enmiendas con las que pretendemos mejorar la ley en aspectos tan importantes como el mantenimiento, la seguridad vial, la coordinación territorial o la financiación. Me referiré, a continuación, a algunas de ellas.

Seguridad vial. Como saben, el factor humano, el vehículo y el estado de las infraestructuras son los tres elementos esenciales que intervienen en los accidentes de circulación. Un trazado peligroso acompañado de una conservación defectuosa, en muchos casos puede dar respuesta al porqué del incremento registrado en el número de accidentes y de víctimas. La buena planificación y diseño de las vías, atendiendo a criterios de seguridad vial, y un mantenimiento adecuado son imprescindibles para reducir al mínimo el riesgo de accidentes. El estado de la carretera, la conservación del asfalto, la visibilidad de las señales verticales y horizontales influyen, y mucho, en los accidentes de tráfico. La conservación de los elementos que componen la vía son fundamentales para evitar un derrape, un choque por alcance, un efecto *aquaplaning* por acumulación excesiva de agua, un error que termine en un volantazo, incluso un hundimiento o desprendimiento del firme. Todos somos conscientes de lo que significa para la seguridad un buen mantenimiento; obviamente también lo es la señora ministra, que se comprometía en su comparecencia ante esta Comisión, en febrero del año 2012, a mejorar la gestión de la conservación y la seguridad vial, y para ello señalaba textualmente: Aumentaremos y optimizaremos la inversión en mantenimiento y conservación de las redes de infraestructuras existentes para mejorar la calidad y la seguridad de los usuarios. Después añadía: Debemos mantener el valor patrimonial de nuestras infraestructuras. De todos es conocida esa regla de que un euro que no se invierte hoy en mantenimiento supone 5 euros en cinco años en reparaciones y 25 euros en diez años en reconstrucciones. Sin embargo, esos compromisos y objetivos anunciados en materia de conservación de carreteras no se han cumplido, disminuyendo la inversión en mantenimiento y conservación de estas carreteras en más de un 20% respecto al último presupuesto aprobado por el Gobierno socialista, traduciéndose este déficit inversor en un importante deterioro de la Red de carreteras del Estado, con importantes efectos tanto para el mantenimiento del valor patrimonial del dominio público viario, competencia de la Administración General del Estado, como para la seguridad y eficiencia de la circulación por carretera, donde se concentra cerca del 90% de las operaciones de transporte de viajeros y mercancías que se realizan en nuestro país. Por cierto, justo ayer, la Dirección General de Tráfico anunciaba que el año pasado fallecieron 1.688 personas en las carreteras españolas, 8 más que en 2013, lo que supone el primer aumento de víctimas mortales tras once años de descensos consecutivos, rompiendo la tendencia sostenida durante este tiempo de reducción de la siniestralidad, siendo, sin duda, el nefasto estado de las carreteras una de las causas más importantes de este cambio.

Por todo ello, con el objetivo de mejorar la conservación e incrementar la seguridad, proponemos aprobar un plan extraordinario de actuaciones en conservación, incorporar la seguridad vial en el contenido

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 860

7 de julio de 2015

Pág. 20

del Plan estratégico de carreteras, reforzar las auditorías de seguridad vial y los programas de creación y mejora de las áreas de descanso de las carreteras.

Con respecto a la coordinación territorial, creemos que es necesario mejorar la coordinación y articulación territorial entre las distintas administraciones territoriales con competencia en las infraestructuras viarias, algo que viene siendo objeto de continuos conflictos. Por ello, entre otras cuestiones, proponemos incorporar la articulación territorial entre las circunstancias para la consideración de itinerarios de interés general, requerir para la cesión un convenio entre las diferentes administraciones públicas, reconocer a la FEMP como interlocutor principal de las entidades locales o fomentar la coordinación entre las administraciones públicas en materias reguladas en esta ley. Para garantizar los intereses de las entidades locales y la ordenación urbanística del territorio, proponemos suprimir la situación de discrecionalidad en esta materia de la Administración central o incluir la exigencia de representantes de las entidades locales en los órganos colegiados a los que incumba la aprobación de los instrumentos de planificación urbanística y territorial. En la aprobación de la Administración central de los estudios de limitación de tramos urbanos proponemos sustituir su situación de dominio en esta materia por un consenso de intereses con las entidades locales. En la entrega a los ayuntamientos de tramos urbanos de carreteras proponemos sustituir la situación de dominio en esta materia de la Administración central por un consenso también de intereses entre las entidades locales. En otro orden de cosas, con respecto a la financiación, proponemos que se evite condicionar *a priori* la fuente de financiación para la construcción de nuevas carreteras y mantener, pero con carácter excepcional —tal como decía anteriormente mi compañero Juan Luis Gordo—, los peajes y los recursos provenientes de particulares como método de financiación.

En cuanto a la mejora de la transparencia en la actuación administrativa, proponemos facilitar la participación y análisis de los grupos políticos en la elaboración del plan estratégico, evitar la mediatización de la política del Ministerio de Fomento en la planificación y programación de las carreteras o enviar anualmente una memoria a las Cortes del informe sobre las inspecciones de seguridad vial.

Finalmente, con respecto a la integración del uso de la bicicleta, que también se ha mencionado anteriormente, proponemos incorporar a los programas de carreteras los criterios generales para la integración del uso ciclista.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: También compartiré el tiempo con los otros dos ponentes que me acompañan en la tramitación de esta ley.

Voy a hacer una referencia genérica al proyecto de ley y luego haré un par de matizaciones concretas a algunas de las cuestiones que se han expuesto. Comenzaré diciendo que esta ley, que no tuvo enmienda a la totalidad, por lo que es la primera vez que la tratamos, tiene seis objetivos fundamentales. En primer lugar, actualizar la legislación vigente, que es del año 1988. Ciertamente, desde que se aprobó la ley hasta ahora la Red de carreteras del Estado ha cambiado sustancialmente y, por tanto, se hace necesaria una adecuación, una actualización y una modernización, y creemos que es el momento oportuno para hacerlas. Este cambio formaba parte —lo he dicho anteriormente y no repetiré el argumento— de los proyectos legislativos del Partido Popular que ha traído el Gobierno a las Cortes; por tanto, el grupo parlamentario lo defiende y apoya, como no puede ser de otra manera. En segundo lugar, en contestación a alguna de las manifestaciones que se ha hecho, promover —y ahora lo explicaré brevemente— una utilización más eficiente de los recursos disponibles. En tercer lugar, mejorar la coordinación entre administraciones en la planificación viaria y en el urbanismo, algo que todo el mundo demandaba por los conflictos que había diariamente en esa materia, ya que hay que evitar que se produzcan actuaciones especulativas con el suelo durante la planificación de las carreteras. En cuarto lugar, articular medidas para mejorar la seguridad viaria. Creo que ese es un propósito de todos. En quinto lugar, introducir medidas más eficaces de protección del patrimonio público viario. En sexto lugar, establecer mejoras operativas en la actuación administrativa de proyecto, construcción y explotación de carreteras.

Voy a referirme brevemente a dos aspectos determinados de esos objetivos; no los trataré todos, porque lo harán mis compañeros. La ley promueve una mejor utilización de los recursos disponibles mediante la racionalización y optimización de la eficiencia en la gestión y utilización de los recursos públicos, pero con medidas de carácter pionero en nuestro ordenamiento jurídico, como es la obligatoriedad de llevar a cabo un análisis de eficiencia e intermodalidad —que hasta ahora no existía y lo estamos implantando—, en línea con las tendencias normativas de otros países, porque ello nos va a permitir priorizar las actuaciones en función de su rentabilidad económica y social, de la misma forma que lo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 860

7 de julio de 2015

Pág. 21

hemos comentado en el debate anterior sobre los ferrocarriles. Al mismo tiempo, hay que estudiar mecanismos para promover la colaboración público-privada. No voy a incidir en el tema urbanístico, pero es básico que durante los procesos de planificación de las carreteras no se puedan hacer actuaciones de recalificación de suelo. Por tanto, habrá una suspensión temporal o cautelar de las recalificaciones urbanísticas para evitar esa especulación. Otra novedad es el establecimiento de auditorías de seguridad viaria e inspección de seguridad viaria para adecuarnos a las directivas europeas. Consecuentemente, después habrá unas actualizaciones en las medidas de protección del patrimonio viario público. Creemos que todo eso va a coadyuvar a la defensa de nuestro patrimonio viario y a su posterior desarrollo.

Hay dos cuestiones que me gustaría destacar. Por un lado, la modificación del régimen sancionador de las autopistas de peaje, estableciendo mayor rigor en los compromisos del concesionario y explotador de las autovías; por otro lado, una modificación en la referencia a la valoración de los suelos rústicos a efectos expropiatorios, porque la aplicación de la Ley del Suelo y las distintas interpretaciones que han dado los tribunales de justicia han traído muchísimos quebraderos de cabeza. Creo que esas son las cuestiones trascendentales de esta ley que mis compañeros desarrollarán de forma más pormenorizada.

Quisiera referirme a dos cuestiones que se han mencionado. En primer lugar, vamos a aceptar varias enmiendas del Grupo Socialista, concretamente las números 68, 76, 77, 82, 85 y 86. En algún caso se trata de realizar alguna corrección, pero por lo que se refiere a la enmienda 82, creemos que aunque la indexación no se ajusta exactamente a la Ley, tampoco va contra la ley hacer una referencia al IPC. Vamos a admitir la enmienda 82. Estamos pendientes de una última gestión para poder admitir la enmienda de Convergència i de Unió relativa a los vehículos propulsados por motor eléctrico.

Quiero hacer una referencia expresa a un documento —si me lo permiten sus señorías, quisiera que se incorporara— sobre la actualización y adecuación de todos los topónimos del anexo II de la Ley de Carreteras. Es cierto, y no me duelen prendas reconocérselo a la señora Pérez, que hay errores en la denominación no solamente de Vilagarcía de Arosa, sino de Alacant, de Elche, de O Ponto, de Castelló, de Sagunt, etcétera. Deben adecuarse determinados topónimos que se extienden a lo largo y ancho de nuestros territorios. Incorporaría un listado completo y nuevo del anexo II que recoge, entiendo que en esta ocasión sin ningún error, todos los topónimos.

Haré una brevísima referencia, para que conste en el «Diario de Sesiones», a unas modificaciones de carácter técnico que suponen sustituir el término Dirección General de Carreteras por Ministerio de Fomento, porque no se deben hacer atribuciones de competencias *per saltum*, como nos dijo la letrada. Por tanto, los artículos 2.6 c) y 4.1 harán referencia al Ministerio de Fomento y no a la Dirección General de Carreteras.

Algunas otras enmiendas han sido subsumidas en dos de las enmiendas del Grupo Socialista que hemos admitido, concretamente las números 68 y 82. Efectivamente, en la disposición transitoria segunda hay un defecto en la remisión que se hace a los artículos 31.1 y 32, puesto que debe ser a los artículos 21.1 y 30. Esas son las cuestiones técnicas que solicitamos incorporar.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ayala, son muy bien recibidas esas incorporaciones técnicas, especialmente la de los topónimos.

A continuación, tiene la palabra don Manuel Mora Bernat.

El señor **MORA BERNAT**: Señorías, a continuación paso a defender la posición del Grupo Parlamentario Popular en relación con el capítulo III, uso y defensa de las carreteras. Este capítulo está dividido en dos secciones de las que voy a describir someramente las mejoras que ofrece este proyecto de ley respecto al anterior. Sección 1.^a, limitaciones de la propiedad y uso de las carreteras. Aparece como novedad la zona de limitación a la edificabilidad que reduce a 50 metros la distancia de las edificaciones en las variantes de población y no pueden modificarse la clasificación ni la calificación de los terrenos incluidos en esta nueva zona. Se incrementa hasta 50 metros la protección en el entorno de las intersecciones, ramales de giro y nudos de carretera en general, ya que hasta ahora se veía dificultada, encarecida e incluso impedida su mejora debido a la inexistencia de reserva para su ampliación. Se permite a la Administración que, ante actuaciones que representen un peligro para la seguridad viaria o la adecuada explotación de la vía, pueda adoptar medidas inmediatas para su supresión con cargo al causante. Se mejora la regulación de los accesos a las carreteras, tipificándose como infracción muy grave para aquellos que se realicen o se modifiquen sin autorización. En lo relativo a la publicidad en carreteras se regula su instalación, limitándose a los tramos urbanos y facultando al personal al servicio de carreteras para la retirada inmediata de los elementos no autorizados. Se regula la facultad del Ministerio de fomento para

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 860

7 de julio de 2015

Pág. 22

imponer en determinadas circunstancias limitaciones a la circulación, especificando la competencia para el desvío del tráfico hacia autopistas explotadas en régimen de concesión. Se simplifican también los trámites en caso de urgencia. Se da respaldo legal a la potestad del Ministerio de Fomento para exigir el resarcimiento del coste ocasionado por daños causados a las carreteras.

En cuanto a la sección 2.^a, infracciones y sanciones, se distingue entre faltas muy graves, graves y leves, estableciendo una interrelación entre las tres, de forma que una infracción puede agravarse por reiteración o atenuarse en caso de buena fe. Se refuerzan las medidas contra la construcción o modificación de acceso sin autorización y también contra el deterioro o daño voluntario de elementos de señalización y balizamiento. Por lo que se refiere a la cuantía de las multas, se actualizan sus importes, reduciendo los márgenes de discrecionalidad y promoviendo la mayor transparencia.

Señorías, La Izquierda Plural, el Grupo Catalán y el Grupo Socialista han presentado 17 enmiendas que afectan al capítulo III. Les anticipo el voto contrario de mi grupo y paso a explicar el porqué. Enmiendas 19 al 21 de La Izquierda Plural. En la número 19 proponen reducir los límites de velocidad en determinados horarios cuando haya mayor número de usuarios de bicicletas. Señorías, la posibilidad de modificar los límites está ya contemplada en el proyecto de ley con carácter más general. Las enmiendas 20 y 21 del mismo grupo se basan en imponer sanciones y exigir responsabilidades a quienes tengan la obligación legal de mantener las vías. Las responsabilidades a las que se refieren sus señorías están reguladas legal o contractualmente en el ordenamiento jurídico vigente.

El Grupo Socialista presenta en esta sección las enmiendas números 74 y 75, que suponen unas mejoras técnicas que, a nuestro parecer, no enriquecen el proyecto de ley ni aportan nada relevante al texto legal. El Grupo Catalán ha presentado enmiendas que van desde la 112 hasta la 123. Las enmiendas 112 y 113 versan sobre el artículo 28. Con la 112 pretenden modificar que el suelo urbano de las zonas de protección de las carreteras debe ser competencia municipal. No se puede aceptar, ya que se contempla en otros artículos. Con la enmienda 113 piden suprimir que sean nulas de pleno derecho las autorizaciones administrativas y licencias que hayan sido otorgadas contraviniendo los preceptos de la ley, aduciendo que deben ser los juzgados los que lo digan. Señorías, la ley puede establecer la nulidad, sin perjuicio de que corresponda a los tribunales la vigilancia de la aplicación de lo que en ella se disponga. En la enmienda 114, de modificación del apartado 1 del artículo 30, insisten en que figuren las palabras carreteras del Estado, pero es que el ámbito de aplicación de la ley es carreteras del Estado, sin necesidad de reiteraciones en su articulado. Parece que pretendieran volver a la ley anterior, en la que todos los artículos venían definidos de esta manera. Con la enmienda 115 pretenden que el desmontaje de las estructuras de los carteles que molesten sea pagado por la Administración cuando haya sido esta la que autorizó la instalación de la estructura. Esto no lo podemos admitir porque podría dar lugar a responsabilidad patrimonial de la Administración por el mal funcionamiento del servicio público. En su enmienda 116, de modificación, solicitan que aparezcan otras administraciones competentes, cuando solo hay otros departamentos ministeriales. Llama la atención que el resto de la enmienda sea exactamente igual que la número 19 de La Izquierda Plural. Ocurre lo mismo con la enmienda 117, que es igual que la 20 de La Izquierda Plural. Las enmiendas 118, 119 y 121, al artículo 41, son iguales que la 21 de La Izquierda Plural. Las enmiendas 120, 122 y 123, al artículo 41, de modificación de infracciones, para que en caso de restitución al estado inicial las sanciones fueran leves, no las podemos aceptar porque esta modificación podría propiciar actuaciones en fraude de ley.

Por todo lo expuesto, mi grupo no va a aceptar las enmiendas presentadas y solicito su voto favorable a la aprobación de este proyecto de ley.

El señor **PRESIDENTE**: Terminan las intervenciones del Grupo Popular con la diputada doña María Cristina Suárez-Bárcena.

La señora **SUÁREZ-BÁRCENA BLASCO**: Empiezo por el capítulo IV que versa sobre las travesías y los tramos urbanos. Quisiera hacer un glosario de este apartado y luego defender o rechazar las distintas enmiendas. La ley establece un nuevo enfoque para proceder a la calificación de un tramo de carretera como urbano y, dentro del mismo, los casos en que constituye la travesía. Un tramo de carretera se considerará urbano cuando lo indique un estudio de limitación de tramos urbanos que haya sido aprobado por el Ministerio de Fomento. Este estudio describirá la parte del mismo que puede considerarse travesía, a través de los criterios del procedimiento administrativo fijado en esta ley. De esta forma, desaparece la clasificación urbanística como fundamento de partida de dicha definición por las dificultades que siempre ha planteado la disposición normativa registrada por el proceso de desconcentración y la transferencia

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 860

7 de julio de 2015

Pág. 23

competencial a las administraciones autonómicas. Creo que con esta variación se ha mejorado sensiblemente. Se establece la competencia del Ministerio de Fomento para la emisión de autorizaciones en travesías y tramos urbanos y desaparece el informe vinculante.

Hay seis disposiciones adicionales. La primera corresponde al catálogo de carreteras del Estado. La segunda se refiere a la normativa técnica y a la señalización. Se habilita al Ministerio de Fomento para que determine la normativa técnica básica de interés general y la relativa a la seguridad viaria, señalización y balizamiento. El sistema internacional de señales de carreteras se aplicará en todas las carreteras del territorio nacional con arreglo a la legislación del Estado sobre esta materia. La tercera se refiere a la transferencia de carreteras y tramos que ya no cumplan los requisitos para ser carreteras del Estado. La cuarta se refiere a los intereses de la defensa nacional, incidiendo en que se deberá solicitar informe al Ministerio de Defensa y que este tendrá carácter vinculante. La disposición quinta dice que se incorporan al catastro los bienes de dominio público viario. La sexta es la relativa a la cooperación interadministrativa y simplifica el régimen de autorizaciones.

Hay dos disposiciones transitorias. La primera se refiere a la limitación de los tramos urbanos y establece un régimen transitorio de consideración de tramo urbano en los casos en que no estuviere aprobado el correspondiente estudio de delimitación. La segunda hace referencia a determinados supuestos sobre el tratamiento que se debe dar a los terrenos del dominio público viario. Hay seis disposiciones finales en las que se trata sobre el reglamento general de carreteras, sobre la modificación de la Ley 8/1972, del 10 de mayo, de construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión en cuanto a la regulación de las áreas de servicio, se prevé el sistema de actualización de sanciones, se habilita al Gobierno para el desarrollo de la ley y su régimen competencial y se dispone la fecha de entrada en vigor de la ley.

Los carburantes son claves para el sector del transporte por carretera, lo que determina su rol esencial para la competitividad de la economía y para el logro de una verdadera unidad de mercado. Por ello, y con el objetivo de promover la competencia en el sector de los carburantes, el artículo 27.2 y la disposición final segunda de la ley tienen por objetivo limitar el grado de concentración de los operadores mayoristas en la concesión de explotación de las áreas de servicio que cuenten con instalaciones de distribución al por menor de productos petrolíferos, prohibiendo el encadenamiento de estaciones de servicio de igual bandera. El anexo I contiene conceptos de terminología y el anexo II el catálogo de carreteras del Estado.

Se han presentado 35 enmiendas al capítulo IV. Empezaré por una de La Izquierda Plural relativa al artículo 48.3. Para la aprobación de este estudio de carreteras se garantiza que haya participación de los demás. Siempre ha habido diálogo. Por esa razón no podemos aceptarla. En cuanto a la enmienda 23, tengo que decir que las cesiones siempre se realizan mediante un diálogo. No se precisa modificar este artículo, porque si hay disconformidad se vuelve a dialogar. Las enmiendas 24 y 25 tratan de las bicicletas, que no son objeto de la Ley de Carreteras. Creo que en las ciudades se ha hecho un gran esfuerzo para conseguir que en muchas vías haya un carril bici, aunque pienso que en este aspecto estamos un poco atrasados. Quizá no sería conveniente hacerlo en carreteras de gran tránsito.

EL PNV ha presentado la enmienda número 26. Tengo que decirle que todas las carreteras son del Estado, también las de su comunidad autónoma. Creo que la coordinación está garantizada. Vamos a rechazar la enmienda 37 del BNG porque ya hemos hablado de los intereses de la defensa nacional. Rechazamos la enmienda 38 porque el marco financiero para la transferencia de titularidad de carreteras se tiene que estudiar más. Las enmiendas 39 y 40 del mismo grupo, se refieren a la sustitución de topónimos por error o mala interpretación. Quizá en ese anexo II se ha visto que hay carreteras que deberían ser transferidas ya a las comunidades autónomas y no están al día. Estas dos enmiendas se aceptan.

La enmienda 78, del Grupo Socialista, ya ha sido contestada. En cuanto a la enmienda 79, creo que es el Ministerio de Fomento el que tiene que ocuparse de la conservación de las carreteras. Después las comunidades y las entidades locales serán también las que fuercen al ministerio para que dé el dinero para esa conservación. La entrega a los ayuntamientos de tramos urbanos también la consideramos de forma desfavorable, porque ya se ha contemplado en otros sitios. Creemos que la prioridad es del Ministerio de Fomento, que debe dialogar con las demás administraciones. La enmienda 82 trata de la actualización de sanciones de acuerdo con las variaciones del IPC. La considero de forma favorable. La enmienda 84 se refiere a los aparcamientos seguros en la red de carreteras del Estado. La verdad es que no lo veo. Las enmiendas 85 y 86 se han aceptado.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 860

7 de julio de 2015

Pág. 24

Convergència i de Unió ha presentado 14 enmiendas. La 124 afecta al apartado 2 del artículo 46. Como he dicho, la competencia es del Ministerio de Fomento, y por ello votaremos en contra. La enmienda 125 se refiere al estudio y delimitación de los tramos urbanos y, por tanto, ya hemos contestado en anteriores enmiendas. Respecto a la enmienda 127, sobre la entrega a los ayuntamientos de los tramos urbanos, no la consideramos lógica porque siempre dependerá del Ministerio de Fomento. Luego han presentado la enmienda número 132, para aumentar el peso máximo de los vehículos de transporte de mercancías, pero creo que no es el objeto de esta ley. Quizás para el nivel competencial sería bueno dicho aumento, pero no consideramos que deba incluirse dentro de esta ley general de carreteras. La enmienda 133 pretende la erradicación de los puntos negros. Creo que son las administraciones las que tendrán que ver qué actuaciones tienen mayor prioridad. Con esto creo que he contestado si no a todas, sí a la mayoría de las enmiendas, y anuncio que no se admitirá ninguna.

El señor **PRESIDENTE**: La diputada del Grupo Parlamentario de La Izquierda Plural ha estado muy ocupada esta mañana, le damos la palabra ahora para que pueda expresar su posición.

La señora **DE LAS HERAS LADERA**: Gracias, señor presidente, por permitirme intervenir en este último momento. Lo haré brevemente para defender nuestras enmiendas al proyecto de ley de carreteras. Tenemos que decir que si bien es cierto que este proyecto tiene algunos aspectos positivos, como la obligatoriedad de realizar análisis de coste-beneficio antes de abordar nuevas infraestructuras de carreteras, o poner coto a la especulación urbanística para abaratar los costes de las expropiaciones y frenar el fiasco que han supuesto algunas construcciones como las radiales, específicamente en Madrid, y también valoramos positivamente los aspectos que se abordan con respecto a la seguridad vial en cuanto a la limitación de publicidad o la necesidad de realizar evaluaciones de impacto y auditorías específicas en las distintas fases de ejecución de las actuaciones de carreteras; sin embargo, creemos que se pierde una oportunidad en el conjunto de la ley para integrar la movilidad sostenible respecto al medio ambiente de una manera efectiva.

En esa dirección hemos marcado prácticamente nuestras enmiendas, que voy a detallar de manera rápida. Ya han dicho los portavoces del Grupo Parlamentario Popular que no van a admitir ninguna enmienda, lo que nos induce a tener que votar en contra del proyecto de ley, porque nosotros pretendíamos incorporar el concepto integral de movilidad sostenible, el respeto al medio ambiente, y el concepto de vía alternativa para facilitar el uso de los vehículos no motorizados, garantizando la intermodalidad entre la bicicleta y el tren. Creemos que en el siglo XXI hay que abordar esto de manera mucho más precisa en una ley de carreteras, antes que reflejar negro sobre blanco los procesos de privatización, incluso de las vías de servicio, por eso hemos presentado esta serie de enmiendas. Creemos que en el Plan estratégico de las carreteras del Estado se debe incluir un Plan nacional de intermodalidad y accesibilidad al transporte público para garantizar la promoción específica de los modos no motorizados, de la bicicleta, con planes de intermodalidad programada que se pondrán a su servicio. Hemos presentado una enmienda al respecto, y nos sorprende que la portavoz del Grupo Parlamentario Popular diga que no hace falta porque ya se habla y se consensúa con las entidades locales, pero con las buenas voluntades no se hacen las leyes. Ustedes muchas veces no hacen las leyes con esas buenas voluntades y no aparecen en el texto. Por eso creemos que la manera más clara y rigurosa de que, efectivamente, se tenga en cuenta a las entidades locales es que aparezca en el texto. Por eso pedimos su incorporación con la representación de las entidades locales a través de Federación Española de Municipios y Provincias, la única asociación de ámbito estatal de la Administración Local en España, a la hora de aprobar y modificar los planes estratégicos.

Por último, dando por defendidas el resto de las enmiendas, quiero puntualizar una de ellas al artículo 9.2, en la que solicitamos añadir una letra f) para identificar y analizar la viabilidad medioambiental de todas aquellas infraestructuras que induzcan al incremento del tráfico motorizado y a la dispersión urbanística. Creemos que es absolutamente imprescindible en estos momentos la configuración de nuevas ciudades, de ciudades compactas, próximas y accesibles. Por tanto, las infraestructuras tienen que seguir esa tendencia y ayudar a frenar el cambio climático, a hacer ciudades más habitables y más sostenibles. No creemos que problemas medioambientales como la congestión y la contaminación se puedan resolver creando nuevas vías de manera incontenida. Por eso hemos presentado esta última enmienda.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 860

7 de julio de 2015

Pág. 25

El señor **PRESIDENTE**: Dentro de un momento repartimos la fotocopia del cuaderno de votaciones. Cuando sus señorías lo hayan visto y estén en condiciones de proceder a la votación, me avisan y comenzamos. **(Pausa)**.

Señorías, si están todos, vamos a comenzar las votaciones. En primer lugar el proyecto de ley del sector ferroviario que son unas cuantas votaciones. Vamos a intentar hacerlo lo más rápido posible pero también de la manera más eficiente y segura posible.

Empezamos con las enmiendas del Grupo Parlamentario Mixto, en primer lugar, las de la señora Pérez Fernández. Votamos la enmienda número 91.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 20; en contra, 23.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.
Votamos la enmienda número 93 del Grupo Parlamentario Mixto.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 20; en contra, 23.

El señor **PRESIDENTE**: Esta enmienda ha sido rechazada.
Votamos el resto de enmiendas del Grupo Parlamentario Mixto.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 8; en contra, 36.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.
Votamos a continuación las enmiendas del Grupo Parlamentario Vasco. En primer lugar la enmienda número 79.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 20; en contra, 23.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.
Votamos las enmiendas 81 y 82.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 19; en contra, 24.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.
Votamos la enmienda número 83.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 19; en contra, 23; abstenciones, 1.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.
Votamos las enmiendas números 86 y 89.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 4; en contra, 37; abstenciones, 2.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.
Votamos el resto de enmiendas del Grupo Parlamentario Vasco.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 6; en contra, 33; abstenciones, 1.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.
Votamos a continuación todas las enmiendas en bloque del Grupo Parlamentario de Unión Progreso y Democracia.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 3; en contra, 36; abstenciones, 4.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.
Votamos las enmiendas del Grupo Parlamentario de La Izquierda Plural. En primer lugar las enmiendas números 6 y 12.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 20; en contra, 23.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.
Votamos a continuación las enmiendas números 7 a 11.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 860

7 de julio de 2015

Pág. 26

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 18; en contra, 23; abstenciones, 2.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Votamos las enmiendas números 14, 16 a 18, 21, 22, 26 a 29 y 31.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 16; en contra, 23; abstenciones, 4.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Votamos a continuación las enmiendas números 36, 37, 39, 41, 45 a 47, 49 a 53, 55 a 57, 60, 64 a 68, 71, 77, 79 y 81 a 83.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 17; en contra, 23; abstenciones, 3.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Votamos a continuación las enmiendas números 15, 20, 23, 24, 32, 35, 40, 42, 62, 63 y 73.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 3; en contra, 23; abstenciones, 17.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Votamos a continuación las enmiendas números 43, 44, 48, 54, 58 y 59.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 19; en contra, 23; abstenciones, 1.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

A continuación, votamos las enmiendas números 70, 72 y 74 a 76.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 20; en contra, 23.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Votamos el resto de enmiendas del Grupo Parlamentario de La Izquierda Plural.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 7; en contra, 23; abstenciones, 13.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Pasamos a las enmiendas del Grupo Parlamentario Catalán de Convergència i de Unió. Votamos en primer lugar las enmiendas números 179 a 183, 189, 191 y 197.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 19; en contra, 23; abstenciones, 1.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

A continuación, votamos las enmiendas números 207, 208, 211 a 214, 217, 219, 227, 230, 231, 233 y 235.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 19; en contra, 23; abstenciones, 1.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Votamos a continuación la enmienda número 184.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 6; en contra, 23; abstenciones, 14.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos la enmienda número 195.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 3; en contra, 36; abstenciones, 4.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos a continuación las enmiendas números 200 y 201.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 3; en contra, 23; abstenciones, 17.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Votamos ahora las enmiendas números 234, 236, 239 y 240.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 860

7 de julio de 2015

Pág. 27

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 3; en contra, 23; abstenciones, 17.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.
Votamos a continuación la enmienda número 190.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 16; en contra, 23; abstenciones, 4.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.
Votamos la enmienda número 196.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 16; en contra, 23; abstenciones, 4.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.
Votamos la enmienda número 220.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 16; en contra, 25; abstenciones, 2.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.
Votamos a continuación las enmiendas números 185, 218, 223, 224, 232 y 238.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 3; en contra, 23; abstenciones, 15.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.
Votamos a continuación las enmiendas números 203, 205, 206, 210, 215, 221 y 222.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 16; en contra, 23; abstenciones, 4.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.
Votamos la enmienda número 186.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 3; en contra, 25; abstenciones, 15.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.
Votamos la enmienda número 188.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 6; en contra, 23; abstenciones, 14.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.
Votamos las enmiendas números 216, 226 y 229.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 3; en contra, 25; abstenciones, 15.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.
Votamos la enmienda número 225.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 3; en contra, 36; abstenciones, 4.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.
Votamos ahora las enmiendas números 187, 193, 194, 199, 204 y 209.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 16; en contra, 25; abstenciones, 2.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.
Votamos a continuación la enmienda número 198.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 42; abstenciones, 1.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.
Votamos la enmienda número 228.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 16; en contra, 23; abstenciones, 4.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 860

7 de julio de 2015

Pág. 28

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.
Votamos la enmienda número 237.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 2; en contra, 36; abstenciones, 5.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.
Votamos ahora el resto de enmiendas del Grupo Parlamentario Catalán.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 3; en contra, 23; abstenciones, 17.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas. **(El señor Ayala Sánchez pide la palabra).**

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Señor presidente, ¿estamos seguros de que se ha votado la enmienda número 188?

El señor **PRESIDENTE**: Sí, ha sido rechazada por 23 votos en contra, 6 a favor y 14 abstenciones.
Votamos las enmiendas del Grupo Parlamentario Socialista. En primer lugar la enmienda número 98.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 16; en contra, 26; abstenciones, 1.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.
Votamos la enmienda número 99.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 19; en contra, 23; abstenciones, 1.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.
Votamos las enmiendas números 100 y 101.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 16; en contra, 23; abstenciones, 4.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.
Votamos las enmiendas números 127 y 171.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 16; en contra, 25; abstenciones, 2.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.
Votamos a continuación las enmiendas números 103, 106, 109, 110, 111, 116, 117, 122, 124, 144, 145, 148, 150, 151, 156, 158, 160 a 167.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 18; en contra, 23; abstenciones, 2.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.
Votamos ahora las enmiendas números 172 y 173.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 19; en contra, 23; abstenciones, 1.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.
Votamos a continuación el resto de las enmiendas del Grupo Parlamentario Socialista.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 17; en contra, 23; abstenciones, 3.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.
Votamos a continuación todas las enmiendas del Grupo Parlamentario Popular.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 23; en contra, 19; abstenciones, 1.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobadas.
Votamos a continuación las enmiendas técnicas a los artículos 10.4, 11.2, 16, 24, 46, 75 y disposición adicional undécima.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 36; abstenciones, 7.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 860

7 de julio de 2015

Pág. 29

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobadas.
Procedemos ya a la votación final del texto del informe.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 23; en contra, 19; abstenciones, 1.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado el informe.
Pasamos ahora a votar el proyecto de ley de carreteras. Este es más pequeño. Enmiendas del Grupo Parlamentario Mixto, en primer lugar votamos las enmiendas de la señora Pérez Fernández, en concreto los números 27 y 29.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 4; en contra, 37; abstenciones, 2.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.
Votamos la enmienda número 28.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 4; en contra, 37; abstenciones, 2.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.
Votamos las enmiendas números 33 a 35.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 4; en contra, 36; abstenciones, 3.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.
Votamos las enmiendas números 31 y 32.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 6; en contra, 36; abstenciones, 1.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.
Votamos la enmienda número 37.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 6; en contra, 36; abstenciones, 1.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.
Votamos la enmienda número 40.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 4; en contra, 36; abstenciones, 3.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.
Votamos el resto de enmiendas del Grupo Parlamentario Mixto.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 19; en contra, 23; abstenciones, 1.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.
Votamos la enmienda del Grupo Parlamentario Vasco.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 19; en contra, 24.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.
Votamos a continuación la enmienda número 41 del Grupo Parlamentario de Unión Progreso y Democracia.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 1; en contra, 36; abstenciones, 6.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.
Votamos las enmiendas números 45 a 47.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 16; en contra, 23; abstenciones, 4.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.
Votamos el resto de enmiendas del Grupo Parlamentario de Unión Progreso y Democracia.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 20; en contra, 23.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 860

7 de julio de 2015

Pág. 30

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Votamos a continuación las enmiendas del Grupo Parlamentario de La Izquierda Plural números 1 a 4, 13, 14, 20, 21 y 25.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 7; en contra, 36.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Votamos el resto de enmiendas del Grupo Parlamentario de La Izquierda Plural.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 20; en contra, 23.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Votamos las enmiendas del Grupo Parlamentario Catalán de Convergència i de Unió números 91 y 99.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 6; en contra, 36; abstenciones, 1.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Votamos a continuación las enmiendas números 112, 117 a 122, 124, 134, 135 y 137.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 6; en contra, 36; abstenciones, 1.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Votamos las enmiendas números 105, 113 y 118.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 16; en contra, 23; abstenciones, 4.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Votamos las enmiendas números 107 a 109, 115, 123, 125, 126, 128, 132 y 136.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 3; en contra, 36; abstenciones, 4.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Resto de enmiendas del Grupo Parlamentario Catalán.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 19; en contra, 23; abstenciones, 1.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Votamos a continuación las enmiendas del Grupo Parlamentario Socialista. En primer lugar la enmienda número 52.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 18; en contra, 25.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos las enmiendas números 51, 53, 55, 57, 59, 62 a 64, 67, 70 y 80.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 20; en contra, 23.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Enmiendas números 66 y 69.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 14; en contra, 23; abstenciones, 6.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Enmienda número 68.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 39; en contra, 3.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Enmiendas números 76, 77, 85 y 86.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 39; abstenciones, 4.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 860

7 de julio de 2015

Pág. 31

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobadas.
Enmienda número 82.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 37; abstenciones, 6.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.
Resto de enmiendas del Grupo Parlamentario Socialista.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 16; en contra, 23; abstenciones, 4.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.
Votamos la enmienda número 87 del Grupo Parlamentario Popular.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 36; en contra, 6; abstenciones, 1.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.
Votamos a continuación las enmiendas técnicas que tienen relación con la actualización de los topónimos, la sustitución de la Dirección General de Carreteras por el Ministerio de Fomento y una disposición transitoria segunda donde dice: Artículo 31.1 y 32 debe decir: artículo 29.1 y 30, respectivamente.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 24; en contra, 15; abstenciones, 3.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobadas.
Votamos el texto del informe del proyecto de ley de carreteras.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 24; en contra, 19.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado.
Se levanta la sesión y muchas gracias a todos.

Era la una y cincuenta y cinco minutos de la tarde.