



CORTES GENERALES DIARIO DE SESIONES SENADO

X LEGISLATURA

Núm. 179

12 de junio de 2013

Pág. 1

COMISIÓN DE FOMENTO

PRESIDENCIA DE LA EXCMA. SRA. D.^a MARÍA DOLORES PAN VÁZQUEZ

Sesión celebrada el miércoles, 12 de junio de 2013

ORDEN DEL DÍA:

Dictaminar

– Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.

(Núm. exp. 621/000034)

Autor: GOBIERNO.

– Proyecto de Ley Orgánica por la que se modifica la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de delegación de facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable.

(Núm. exp. 621/000035)

Autor: GOBIERNO.

– Proyecto de Ley de rehabilitación, regeneración y renovación urbanas.

(Núm. exp. 621/000040)

Autor: GOBIERNO

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 179

12 de junio de 2013

Pág. 2

Se abre la sesión a las once horas y treinta minutos.

DICTAMINAR

– PROYECTO DE LEY POR LA QUE SE MODIFICA LA LEY 16/1987, DE 30 DE JULIO, DE ORDENACIÓN DE LOS TRANSPORTES TERRESTRES Y LA LEY 21/2003, DE 7 DE JULIO, DE SEGURIDAD AÉREA.

(Núm. exp. 621/000034)

AUTOR: GOBIERNO.

La señora PRESIDENTA: Buenos días. Vamos a dar comienzo a la sesión de la Comisión de Fomento de este día, 12 de junio.

En primer lugar, vamos a debatir el proyecto de ley por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.

A esta ley se ha presentado dos vetos y 255 enmiendas, de las cuales se han retirado la enmienda número 102, del Grupo Parlamentario Socialista; las números 131, 136, 144, 147 y 156, del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya; la número 249, del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado Convergència i Unió; y no se ha admitido, por acuerdo de la Presidencia del Senado de 5 de junio de 2013, la enmienda número 250, del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado Convergència i Unió.

Los vetos han sido presentados, el número 1, por los senadores Jesús Enrique Iglesias Fernández y José Manuel Mariscal Cifuentes, del Grupo Parlamentario Mixto y, el número 2, por los senadores Jordi Guillot Miravet y Joan Saura Laporta, del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya.

Pasamos a debatir estos vetos y, en primer lugar, interviene, por el Grupo Parlamentario Mixto, el senador Iglesias Fernández, por tiempo de diez minutos.

Tiene la palabra su señoría.

El señor IGLESIAS FERNÁNDEZ: Gracias, señora presidenta.

Doy por defendido el veto, puesto que va a ser el senador Mariscal, al que sustituyo, quien lleve la tramitación del proyecto.

Aprovecho para decir que en relación con las enmiendas del resto de los grupos me abstendré, por no tener un conocimiento detallado de su contenido.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senador.

Interviene, para defender el veto número 2, de los señores Guillot Miravet y Saura Laporta, el senador Martí Jufresa.

El señor MARTÍ JUFRESA: Gracias.

También doy por defendido este veto. Aunque corresponde a dos senadores de mi grupo, no lo voy a defender, puesto que tendrán oportunidad de hacerlo ellos mismos en el Pleno.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Gracias.

¿Turno en contra? *(Pausa.)*

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el senador Santamaría Herranz.

El señor SANTAMARÍA HERRANZ: Muchas gracias, señora presidenta.

Señorías, yo sí voy a hacer uso de la palabra en la respuesta a las dos propuestas de veto que, lógicamente, en su redacción son absolutamente iguales. Por tanto, con una sola intervención, ajustándome a uno de los vetos, sería suficiente.

Con la brevedad con la que me propongo llevar esta intervención, quiero recordar que la ley que se está modificando, la Ley 16/1987, de Ordenación de los Transportes Terrestres, necesita, tras más de veinticinco años de funcionamiento, una actualización, pues en muchos de sus aspectos ha quedado anticuada y obsoleta, sobre todo, en temas relativos a normativa, tanto nacional como comunitaria, y, en justa medida, en lo que es la realidad y la actualidad del transporte por carretera.

Se necesita una ley que simplifique los trámites, que evite duplicidades, que conjugue normativas y, en resumidas cuentas, que responda a las necesidades que tiene el transporte hoy día.

Es una ley que se está reclamando de forma insistente por el sector; un sector que a lo largo de estos años ha visto cómo se complicaba la situación laboral mediante una ampliación importantísima, tanto de las empresas como de los vehículos; estamos hablando de más de 104 000 empresas de transporte terrestre, de más de 3600 empresas de transporte de viajeros y, sobre todo, de cerca de 550 000 vehículos circulando por las carreteras españolas.

El sector reclama insistentemente una actualización que permita encontrar en la nueva ley, sobre todo y ante todo, una oportunidad de mejorar la crisis que actualmente está viviendo. Yo creo que esta ley, que mejora no solamente este proyecto que hoy se trae aquí, que mejora no solamente lo existente, sino hasta aquello que se preparó, en el año 2011 y que no puedo llegar a las Cortes como consecuencia del calendario electoral, es una ley que responde a lo que los transportistas están deseando. Es una ley eminentemente técnica, que recoge muchos de los aspectos, por no decir todos, que se están poniendo sobre la mesa un día sí y otro también por el sector del transporte.

Quiero recordar muy sucintamente que la ley tiene tres grandes apartados: en primer lugar, quiere mejorar la competitividad empresarial, manteniendo el máximo rigor y exigencia en el acceso al mercado, racionalizando también el régimen de sanciones; en segundo lugar, quiere mejorar la eficiencia empresarial, eliminando barreras burocráticas y operativas, y, en tercer lugar, quiere racionalizar el transporte público de viajeros, incrementando la transparencia y, sobre todo, estabilizando la red. Cualquiera de estas razones, y todas ellas en su conjunto, yo creo que serían motivo más que suficiente para que por parte del Grupo Popular no pusiésemos ninguna traba a la continuación en la tramitación de la ley, es decir, a darle la oportunidad de debatirse en el Senado y que se realicen, por parte de los distintos grupos, las aportaciones que consideren oportunas. Pero, en todo caso, yo creo que parar la ley hoy carecería de sentido.

Si nos centramos en el tema fundamental de las propuestas de veto, aquí sí que tengo que decir que existe una divergencia absoluta entre lo que se plantea en las dos propuestas de veto y lo que yo leo en la ley.

En primer lugar, quiero aclarar que el detonante de esta modificación de la ley no es, ni muchísimo menos, la transposición de los reglamentos en materia de transporte a la legislación española. Los reglamentos de la legislación comunitaria son de aplicación directa y universal en todos los Estados y, por tanto, no hay necesidad de transponerlos; otra cosa es adecuar la normativa española a esos reglamentos, que es, precisamente, lo que el Consejo de Estado nos pide. Literalmente pide una adecuación de la LOTT a la reglamentación europea. Y eso es lo que se hace, buscar una reglamentación acorde, adecuarla y, sobre todo, buscar algo que yo creo que es muy útil para todos, hacer de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres una cabecera de grupo normativo de la que arranquen todos los preceptos que afectan a un sector amplísimo y que tienen que tener también una cierta referencia.

No estamos de acuerdo con que uno de los fines de la ley sea la reducción de sanciones. Yo no sé si es buena o es mala la reducción de sanciones —habría que estudiarlo en su momento—, pero, desde luego, lo que sí digo es que la ley a veces baja la cuantía de las sanciones y a veces las aumenta, en concreto, en aquellos casos más interesantes, como son los que atañen a seguridad y competencia. Si hablamos de esto, hay que recordar que las sanciones en materia de seguridad de transporte de materiales peligrosos o en temas de intrusismo en la ley es igual —o similar— a la normativa francesa en materia de sanciones; es decir, no se baja para nada. Y hay más, si hablamos de sanciones, hay un grupo de sanciones que implica literalmente la retirada automática de la honorabilidad. Y así se expresa en el propio proyecto de ley. Esto es para nosotros muy, muy, importante. No hay que olvidar que el concepto de honorabilidad —uno de los cuatro que se pide a los transportistas— aparece en el año 1987 en la legislación española y desde 1987 ni un solo transportista lo ha perdido, lo cual quiere decir que hasta ahora ha sido algo que adornaba la ley, pero que no tenía operatividad y, sin embargo, el nuevo proyecto de ley contempla cómo se pierde este criterio de forma inmediata sin recurrir a unos trámites largos y engorrosos.

Por lo que se refiere al transporte público de mercancías en vehículos de entre 2 y 3,5 toneladas, que se acusa en los vetos de dar libertad absoluta a este transporte, quiero recordar que este transporte está ya desregularizado desde al año 2006. Por tanto, no sería ninguna novedad. Además, se hizo una modificación en el Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres por parte del Gobierno socialista, al tiempo que la propia Directiva europea 1071/2009 los liberaliza por completo. Por tanto, lo que hace el proyecto de ley que hoy traemos aquí no es esto; es todo lo contrario, impone dos condiciones: la honorabilidad y el establecimiento, que no se exigen en ningún otro sitio. En definitiva, no se desregula

ni se hace una liberalización absoluta y sí —insistimos— están sujetos a autorización, es decir, no se trata de una actividad sin reglamentación.

Se argumenta también en defensa de los vetos que un porcentaje muy alto de estos vehículos no superan la Inspección Técnica de Vehículos, la ITV. Eso lo único que quiere decir es que los vehículos que no están bien no salen a la carretera, es decir, realmente se les controla, y no están, al libre albedrío, recorriendo las carreteras españolas.

En cuanto a la reducción de cargas administrativas, que es uno de los aspectos más significativos de la ley, no es hacer dejación de funciones en lo que se refiere a control en las condiciones de acceso y explotación de los servicios; es modernizarlos, es decir, evitar esos trámites burocráticos tan largos, tan onerosos que dificultan hacer lo más importante que tienen que hacer los transportistas, que es trabajar y poder competir en un mercado cada día más complicado.

Para ir acabando ya, en cuanto al régimen tarifario —al que también se hace referencia—, hay que recordar que las tarifas mínimas se suprimieron ya en el año 1997. Por tanto, no se está haciendo nada especial. Y no solamente eso, sino que en el año 2002 se eliminaron incluso las tarifas de referencia. Es decir, hay una absoluta liberalización de las tarifas, como recoge el Reglamento europeo 1370, del año 2007.

Por fin —y ya termino—, este proyecto de ley permite mejorar en las empresas la competitividad y la eficacia, racionaliza la red del servicio público de transporte de viajeros, ha sido consultado a los agentes sociales —no hay que olvidar que ha sido sometido a informe del Consejo Nacional de Transportes Terrestres—; es un proyecto de ley esperado y solicitado, y además ha sido mejorado en su paso por el Congreso, donde se han admitido muchísimas de las enmiendas de los distintos grupos; y, desde luego, lo que no podemos pedir a este proyecto de modificación de la ley es que contenga aspectos relativos a la regulación fiscal o sobre contratos de trabajo, tráfico o sanidad, materias que quedan fuera de lo que es en sí este proyecto de ley y que ya están regulados y tratados, bien de forma general o específica, en el ordenamiento jurídico.

Por tanto, creo que, por la importancia de la ley, por lo que abarca, por la necesidad que de ella se tiene y lo que de ella se espera, y porque no compartimos, en su mayoría, los argumentos que se esgrimen en favor de los vetos, el Grupo Popular va a votar en su contra y va a permitir que el proyecto de ley se siga debatiendo en el Senado.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Gracias.

Pasamos al turno de portavoces.

¿Grupo Parlamentario Mixto? Tiene la palabra el senador Iglesias.

El señor IGLESIAS FERNÁNDEZ: No haré uso del turno, señora presidenta.

La señora PRESIDENTA: Gracias.

Por el Grupo Parlamentario Vasco en el Senado tiene la palabra la senadora Iparragirre, a quien, por cierto, damos la bienvenida porque es la primera vez que asiste a esta comisión.

La señora IPARRAGIRRE BEMPOSTA: No voy a hacer uso de este turno pero sí quiero saludar a todos los que aquí están presentes. Pido disculpas por si cometo algún error en algún momento y espero que todos me vayan ubicando.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Gracias, señoría.

¿Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (*Denegaciones.*)

¿Grupo Parlamentario Catalán en el Senado Convergència i Unió? (*Denegaciones.*)

¿Grupo Parlamentario Socialista? Tiene la palabra el senador Medina.

El señor MEDINA TOMÉ: Muchas gracias, señora presidenta.

Buenos días, señorías.

La posición que va a mantener el Grupo Parlamentario Socialista con relación a los vetos es la de votar a favor y voy a procurar dar razones suficientes para argumentarla.

Al Grupo Parlamentario Socialista le hubiera gustado que el Gobierno hubiese trabajado sobre la base del proyecto de ley que el Gobierno socialista registró en las Cortes en el año 2011; no ha sido así.

Hubiera sido deseable percibir en la ponencia reunida el pasado día 6 de junio una actitud más conciliadora y positiva por parte del Grupo Popular, y no solo con el Grupo Parlamentario Socialista, sino también con el resto de grupos. Entendemos que 255 enmiendas, el trabajo de mucha gente así lo merecería; no ha sido así. Una vez más, creemos que se ha perdido una gran oportunidad de trasladar a la ley no solo la regulación de las normas europeas sino también de hacer las cosas bien, mejor, y una vez más constatamos que el Grupo Popular en un proyecto de ley tan importante como este, no solo por su objetivo sino también por la cantidad de gente que está detrás, ha hecho uso de su mayoría absoluta, legítima pero cada vez menos sensible a los problemas de los ciudadanos; últimamente, siempre es así.

El Grupo Parlamentario Socialista ha presentado cerca de 60 enmiendas, a través de las cuales manifestamos que este proyecto de ley ni mejora el sector ni beneficia más ni mejor a los usuarios en comparación con la ley en vigor. El Grupo Parlamentario Socialista entiende que con este proyecto de ley no se mejora la seguridad de los conductores, no se favorece la competencia, se encarecen sobremedida los servicios de transporte que en él se regulan, no se favorece el desarrollo de las cooperativas ni el diálogo social entre las partes, importante y trascendental en una materia como esta y por eso una de las cuestiones que planteamos y compartimos con los grupos que presentan el veto es la creación de una mesa social por el transporte. El Grupo Parlamentario Socialista no está de acuerdo con el trato que se da a las cooperativas del transporte, no está de acuerdo con que se eleve a 3,5 toneladas el peso para la autorización del transporte de mercancías, no está de acuerdo con que se atribuyan tareas impropias a los conductores de vehículos, no está de acuerdo con el incremento de tasas aéreas y canon a los viajeros de guaguas, de autobuses, un incremento que al final —el tiempo nos dará la razón— pagaremos los de siempre, los usuarios, aquellos a quienes no nos queda más remedio que movernos, porque a algún territorio de este país nos va la vida en ello: Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla pongo como ejemplos; y no está de acuerdo en que la nueva ley no atienda al compromiso adquirido con el sector del taxi, en el sentido de que la incorporación de nuevos vehículos con conductor se haga de forma proporcional al número de licencias.

Todas estas razones están contempladas y singularizadas en la cantidad de enmiendas —en torno a 60, repito— que el Grupo Parlamentario Socialista ha presentado a este proyecto de ley. Vamos a votar a favor de los vetos e, insisto —y concluyo—, una vez más hemos perdido la oportunidad de hacer las cosas mejor.

Muchas gracias, señora presidenta.

La señora PRESIDENTA: Gracias, senador Medina.

En nombre del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el senador Santamaría.

El señor SANTAMARÍA HERRANZ: Muchas gracias, señora presidenta.

En principio, creo que hay que distinguir el trámite de defensa de las enmiendas y el de vetos. Son dos trámites distintos; las enmiendas las debatiremos a continuación y se verá cuál es la postura de cada grupo.

Por otro lado, me extraña, señor portavoz del Grupo Socialista, el voto a favor de los vetos, cuando su grupo en el Congreso de los Diputados manifestó la opinión de que no se debía vetar este proyecto de ley y que no se había presentado veto por parte del propio Grupo Socialista porque quería que se tramitase la ley y realmente se diese solución a una problemática que está en la calle, demandada por un amplísimo sector social.

No estoy de acuerdo, como no puede ser de otra manera, en que no mejora el sector. Yo creo que lo mejora muchísimo, y le digo más: la base de estudio, de arranque de esta modificación de la ley es el proyecto que había en el año 2011, que era un proyecto que estaba terminado, únicamente pendiente de debatir. Es un proyecto que se ha mejorado y se ha ampliado. El proyecto de 2011 se dedicaba fundamentalmente al régimen sancionador y este coge otros aspectos, como la gestión, el acceso a la profesión y enriquece muchísimo lo que había en las distintas propuestas del año 2011.

Me sorprende el tema de las cooperativas. Estoy seguro de que ustedes han recibido a muchísimas asociaciones y grupos que les han hablado de las cooperativas. Nosotros también y lo único que proponemos en esta modificación de la ley es que las cartas sean las mismas para todos, es decir, que no haya cooperativas de un tipo o de otro, sino cooperativas únicas. Por tanto, ahí es adonde hay que llegar y lo que hay que solucionar. Y le digo más: los agentes sociales nos han expresado tácitamente que hay que eliminar esas situaciones de privilegio que tienen algunas cooperativas en relación con otras formadas por empresarios del sector.

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 179

12 de junio de 2013

Pág. 6

Sobre vehículos de 3,5 toneladas, ya hemos hablado de ello en la primera intervención. Se desregularizan por un Gobierno socialista en el año 2006, mediante una modificación del reglamento, y lo único que se hace aquí es ponerles más condiciones y más control. Luego yo no veo por qué se liberaliza.

En cuanto a los taxis, saben ustedes que la ministra de Fomento mantuvo una reunión con el sector del taxi y asumió aquellas peticiones que el sector le presentó. Por consiguiente, el sector del taxi no puede quejarse de lo que va en el proyecto de modificación de la ley porque son las peticiones que ellos realizaron en el Ministerio de Fomento y una de las cosas que va es una proporcionalidad para dar sentido y raciocinio al alquiler de vehículos con conductor, ni más ni menos, sin olvidar que esa es una competencia de las comunidades autónomas, es decir, que no tienen por qué venir directamente regulada desde aquí.

Mantenemos el voto en contra de los vetos.

Gracias, señora presidenta.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senador Santamaría.

Vamos a votar las propuestas de veto.

En primer lugar, votamos el veto número 1, de los senadores Enrique Iglesias Fernández y José Manuel Mariscal Cifuentes, del Grupo Parlamentario Mixto.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 7; en contra, 16; abstenciones, 3.

La señora PRESIDENTA: Queda rechazado.

Votamos la propuesta de veto número 2, de los senadores Guillot Miravet y Saura Laporta, del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 7; en contra, 16; abstenciones, 3.

La señora PRESIDENTA: Queda rechazado.

Pasamos al debate de las enmiendas del conjunto de la ley, que se debatirán agrupadamente. Los grupos intervendrán de menor a mayor.

En primer lugar, enmiendas del senador Iglesias, del Grupo Parlamentario Mixto.

Tiene la palabra.

El señor IGLESIAS FERNÁNDEZ: Las doy por defendidas, señora presidenta.

La señora PRESIDENTA: A continuación tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Vasco en el Senado, la senadora Iparragirre.

La señora IPARRAGIRRE BEMPOSTA: Muchas gracias.

Yo también las voy a dar por defendidas.

Gracias.

La señora PRESIDENTA: Por el Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya, tiene la palabra el senador Martí Jufresa.

El señor MARTÍ JUFRESA: Muchas gracias, presidenta.

Señorías, la actualización de la ley de 1987 era necesaria. Por eso los senadores a los que represento no hemos presentado ningún veto, aunque me gustaría sumarme a la idea de que el anteproyecto, que estaba redactado antes de la convocatoria de las elecciones de 2011, era un anteproyecto basado muchísimo más en el consenso y, a nuestro entender, tendría que haber sido el texto de referencia. Aún así, no hemos presentado veto porque entendemos que la actualización de esta ley es necesaria y conveniente, entre otras cosas, en el marco de las necesidades de adaptación de la legislación europea. Es cierto que hemos presentado muchas enmiendas porque hay algunas cuestiones importantes que consideramos que están mal resueltas. Voy a citar brevemente las que se refieren al artículo 1 y después haré también una referencia al artículo 2.

Pensamos que en el artículo 1 está mal resuelto, como se decía hace muy poco, el asunto de las cooperativas. No vemos justificada la regulación que instaura esta ley y mucho menos que no haya

ninguna moratoria para la adaptación al nuevo régimen por parte de las cooperativas que van a verse obligadas a cerrar o, en todo caso, a reestructurarse de una manera necesitada de recursos, dinero y tiempo.

El segundo asunto mal resuelto, que también se ha citado, es el paso de la autorización de menos de 2 toneladas a 3,5 toneladas. Creemos que esto es complejo y que está mal resuelto en esta ley. Puede dar lugar a situaciones de falta de seguridad y resultar desaconsejable en términos de competencia dentro del propio sector.

El tercer aspecto es una posible relajación, una ambigüedad en las condiciones para conducir determinado tipo de cargas. La relajación o una posibilidad de relajación en estas condiciones nos parece altamente preocupante. Nada justifica poner en riesgo la seguridad de los conductores, pero también de las dos personas que se pudieran ver involucradas en incidentes o accidentes fruto de esta circunstancia. También pensamos que está mal resuelta toda la cuestión vinculada a las nuevas normativas relativas involucrar más a los conductores en la carga y descarga. Creemos que esto rompe equilibrios que en el sector estaban plenamente estructurados y que va a generar problemas donde no los había hasta ahora.

Finalmente, en referencia al artículo 1, está el taxi, que también se ha citado. Entendemos que no tiene ningún sentido incumplir la promesa que se había hecho de mantener el límite de una licencia de vehículo con conductor por cada 30 taxis, puesto que el servicio del taxi es un servicio con regulación específica y es altamente contradictorio dejar que florezca un subsector que puede invadir, sin ningún tipo de sentido, el ámbito que toda esta regulación desde hace mucho tiempo viene delimitando, puesto que es un servicio especialmente sensible para el transporte de viajeros en zonas urbanas e interurbanas.

En relación con el artículo 2, quiero mostrar nuestra absoluta contrariedad respecto a la introducción de esta nueva tasa de seguridad aérea, que se suma, como se ha dicho antes, al canon de viajeros en autobús. Introducir tasas constantemente en toda la legislación no responde a una política adecuada en nuestra sociedad. Si se quiere recaudar más por parte de las administraciones, hay que afrontar subidas de impuestos y hay que afrontar directamente las cargas impositivas porque los impuestos, al fin y al cabo, son siempre muchísimo más proporcionales y aunque sean indirectos, siempre repercuten su carga en función de la renta, mientras que las tasas son estricta y absolutamente lineales y lo que acaban haciendo es repercutir de igual manera a todo tipo de familias y rentas y en muchos casos acaban impidiendo, no en estos pero en muchos casos, el acceso a los servicios o discriminando el acceso a los servicios.

Durante muchos años, se quitaron tasas en este país, afortunadamente, con Gobiernos socialistas principalmente; quitamos tasas sobre la base de este principio. Pero, desde que el Partido Popular ha llegado a la Moncloa, lo único que hacemos es volver atrás y camuflar la recaudación pública en tasas, por medio de epígrafes y artículos escondidos en leyes que muchas veces no tienen nada que ver con el objeto de la tasa. Por tanto, rechazamos de plano este artículo 2 y esta estrategia de tasas, en este caso una tasa para compensar las actuaciones de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

Este es, señora presidenta, el resumen de nuestras enmiendas a este proyecto de ley.
Muchísimas gracias.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias.

Interviene, a continuación, la portavoz del Grupo Catalán en el Senado Convergència i Unió, la senadora Candini, para la defensa de las enmiendas 213 a 248, y 251 a 255.

La señora CANDINI I PUIG: Gracias, señora presidenta.

El Grupo Parlamentario Catalán presenta cuarenta y una enmiendas. Me adhiero, en todo caso, a lo que han comentado algunos portavoces de que, durante la pasada legislatura, el Gobierno anterior propuso una ley que modificaba en buena parte el transporte terrestre. Nos pareció una buena ley; además, la actitud del Gobierno anterior fue acercamiento de posiciones, en la medida de sus posibilidades. De hecho, se llegó a un entendimiento que acogió diferentes sensibilidades, diferentes cuestiones de sectores estratégicos, y daba la sensación de que la ley iba a dar buenos resultados.

Es cierto que esta ley abre nuevos aspectos, es una ley que afecta a la cadena logística, y los intereses de unos protagonistas y otros no siempre coinciden. A pesar de ello, creemos que el interés del cargador es que le haban el transporte con el mínimo coste, el interés de los transportistas es el de obtener beneficios, y el interés de los profesionales es ganarse la vida; hay que decirlo así, de manera clara. A veces encontrar el equilibrio entre los intereses de los diferentes segmentos profesionales no es fácil.

Aunque me extenderé mucho más en la sesión plenaria, quiero hacer hincapié en tres o cuatro enmiendas de las que hemos presentado. La enmienda 228, al artículo 102.2, propone que donde dice: «el transporte no podrá ser contratado de forma independiente», diga: «su coste se facturará junto con los productos o servicios que constituyan la actividad principal de la empresa.» La justificación está en que, en el sector del consumo, es habitual que la entrega a domicilio se realice con los medios de transporte propios, de modo que esta sea una opción que se le ofrece al consumidor de forma separada, sin incluirla en el precio de los productos que adquiere. Cuando el transporte de los productos que adquiere el consumidor tiene un coste, debería poder reflejarse en la factura por separado, en vez de estar obligado a incluirlo en el precio de venta al público; esto último, además de ser sumamente difícil le confunde al cliente. Me consta que la Organización Empresarial de Logística y Transporte le ha enviado una carta a la ministra Pastor mostrándole su inquietud; le dicen que lo que resulta del proyecto de ley es de una enorme trascendencia, teniendo en cuenta que las empresas del sector suman más de 80 000 empleos directos y facturan 10 000 millones de euros, y algunas de ellas responden a marcas internacionales y nacionales de prestigio y tradición reconocidos. Consideran que la norma se hace de manera precipitada, sin valorar su impacto real en el sector, y que el texto es ambiguo y genera muchas dudas, aun cuando el desarrollo reglamentario posterior permita matizar y afinar indefiniciones. Hasta aquí nuestra enmienda 228.

La enmienda 232 pretende modificar el apartado 3 del artículo 119, y propone el siguiente texto: «La autorización de operador de transporte habilitará a sus titulares para intermediar en la contratación de transportes, tanto interiores como internacionales. Los titulares de la autorización de operadores de transporte, excepto los transitarios, deberán contratar en nombre propio tanto con el demandante de servicio como con el transportista que vaya a realizarlo. Las condiciones señaladas en este punto serán de aplicación también a la intermediación que, en su caso, lleven a cabo los titulares de autorizaciones de transporte y las cooperativas y sociedades de comercialización a que hace referencia el punto uno.» La justificación queda clara si se tiene en cuenta que la economía de mercado exige que se dejen al libre juego de la oferta y la demanda tanto la fijación de los precios como las restantes condiciones de contratación, entre las que hay que incluir la forma de contratar, a saber: en nombre propio, aunque por cuenta ajena —representación indirecta— o por cuenta ajena —representación directa—. Para nosotros, esto es enormemente importante. La obligación de contratar en nombre propio impuesta a los transitarios es contraria al libre juego de la oferta y la demanda, y limita considerablemente la libertad de explotación de sus actividades y su capacidad de intervención en el comercio mundial. Nos consta igualmente que esta es una demanda que le ha hecho llegar a la ministra —sin que haya recibido respuesta alguna, como en el anterior caso— la Federación Española de Transitarios. Afecta, como ustedes saben bien, a muchísimos agentes, a muchísimos autónomos, y tiene gran impacto en la economía. En todo caso, en la sesión plenaria me explicaré con detalle.

La tercera de las cuatro enmiendas que quiero explicar con mayor detalle es la 246, que pretende modificar la disposición adicional sexta, en cuanto a la acción directa contra el cargador principal en los supuestos de intermediación y en relación con los impagos, con el siguiente texto: «en los supuestos de intermediación en la contratación de transportes terrestres, el transportista que efectivamente haya realizado el transporte tendrá acción directa contra el cargador principal y todos los que, en su caso, le hayan precedido en la cadena de subcontratación por la parte impagada por estos en caso de impago del precio del transporte por quien le hubiese contratado, salvo en el supuesto previsto en el artículo 227.8 del texto refundido de la Ley de Contratos del Sector Públicos». Desde nuestro punto de vista, el texto actual de la disposición adicional sexta del proyecto de ley es perjudicial puesto que supone que las empresas que contratan un servicio de transporte —los cargadores— tengan que pagar dos veces por el mismo servicio, si se ha producido subcontratación y el transportista efectivo no cobra su trabajo. El objetivo es evitar que el que contrate el transporte y haya pagado el cien por cien de la factura a quien ha contratado —el intermediario o subcontratista— tenga que pagarla dos veces si recibe una reclamación por vía de acción directa del transportista efectivo que ha recibido el encargo por subcontratación y no ha sido remunerado por el subcontratista. Esta enmienda también es muy importante.

Paso a la enmienda 247, que tiene que ver con la euroviñeta. En nuestra opinión, la disposición adicional nueva, el gravamen que pueda establecerse en el futuro por la circulación de vehículos pesados, de acuerdo con la Directiva 1999/62/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, y sus modificaciones posteriores, debe ser repercutido por las empresas transportistas en los beneficiarios del transporte de mercancías por carretera. La aplicación de la tasa por el uso de la infraestructura, de acuerdo con la

denominada directiva euroviñeta, plantea la necesidad de avanzar cuanto antes en la determinación del marco jurídico regulador de la misma en nuestro territorio, y no entendemos que no se tenga en cuenta en este proyecto de ley una disposición de la directiva comunitaria.

Como saben, no ha sido admitida a trámite nuestra enmienda número 250. Presentamos una argumentación que ha sido rechazada por la Mesa. En todo caso, reservo mi explicación y mi argumentación para el plenario.

Gracias.

La señora PRESIDENTA: Gracias, senadora Candini.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el senador Becana, para defender las enmiendas 54 a 101, y 103 a 112.

El señor BECANA SANAHUJA: Muchas gracias, presidenta.

Como ya se ha recordado aquí, este proyecto de ley parte del trabajo previo para elaborar un texto que recogiera las propuestas de todos los sectores afectados y actualizara la legislación española a la normativa comunitaria; un texto que en el año 2011 no pudo ser tramitado por el adelanto de las elecciones. El Gobierno del Partido Popular contaba, pues, con un trabajo realizado ya, en el que él mismo había participado también y de cuyo consenso formaba parte. De hecho, todos esperábamos que, durante su tramitación en el Congreso, se acabara de mejorar, de perfilar, una ley que el sector estaba reclamando desde hacía tiempo. Sin embargo, durante la tramitación en el Congreso, aunque se transaron algunas enmiendas que recogían propuestas del sector y propuestas de grupos parlamentarios, quedaron muchos flecos sueltos, y hemos constatado que en el sector había muchas esperanzas de que en esta segunda lectura en el Senado se perfilaran algunos cambios que se consideran sustanciales. Al menos, así nos lo expresaron las asociaciones, las empresas y los profesionales que se reunieron con los grupos parlamentarios —me consta que también con el Grupo Parlamentario Popular— con la esperanza de que este trámite sirviera para mejorar el texto que se había aprobado en el Congreso. Por eso quiero manifestar, antes de empezar a explicar nuestras enmiendas, la sorpresa de nuestro grupo cuando el Partido Popular rechazó en ponencia todas las enmiendas en un solo acto, sin estudiar ni una sola propuesta.

No obstante, vamos a insistir en la defensa de las enmiendas. El Grupo Parlamentario Socialista ha presentado cincuenta y siete; recogen el espíritu del texto consensuado en 2011 y las preocupaciones que nos trasladaron más de doce organizaciones con las que nos reunimos para analizar el texto aprobado en el Congreso de los Diputados. En esa reunión nos quedó claro que ningún sector, ninguno, está de acuerdo con el texto que defiende hoy el Partido Popular en solitario. Las enmiendas presentadas por el Grupo Parlamentario Socialista tienen varios objetivos. El primero, muy importante: garantizar la seguridad en todos los ámbitos. Ahí presentamos la enmienda 62, que destacaré, aunque luego en el Pleno la defenderemos más con más detalle. Es una enmienda que limita la participación del conductor en las operaciones de carga o estiva. Es más, hay una enmienda, la 96, que propone una sanción por la participación del conductor en las operaciones de carga y estiva. La responsabilidad de un conductor está en la carretera; ahí se juega no solamente su vida sino la de todos los conductores que van por la vía; pensamos que el conductor debe ocupar su tiempo de trabajo efectivo precisamente en esa función, la de conducir su camión descansado y concentrado.

Otra enmienda relativa a la seguridad es la de mantener el régimen vigente en materia de sanciones por tiempo de conducción, por el descanso o manipulación del tacógrafo, y no derivar estas sanciones a los trabajadores; y proponemos mantenerlo así en coherencia con la legislación comunitaria.

Presentamos la enmienda 100 que aumenta la cuantía de las sanciones por infracciones que pongan en riesgo la integridad de los trabajadores.

La 89 suprime el apartado que exige de autorización a los vehículos con masa máxima autorizada que no supere las 3,5 toneladas. Efectivamente, con este texto se produce la liberación de ese sector de transporte, y es este texto el que hace que salte la alarma entre los profesionales del sector, que piensan que los conductores y los vehículos que transporten entre 2 y 3,5 toneladas de mercancías deben tener una tarjeta de transportes y una autorización de transportes, porque esto conlleva la cualificación de los profesionales que las conducen.

Y, finalmente, en cuanto a seguridad también, presentamos la enmienda 85 para que los transportes discrecionales de viajeros se realicen en vehículos de cuatro o más ruedas.

Un segundo bloque de enmiendas va dirigido a favorecer la competencia en el sector pero respetando unas normas comunes. La enmienda 56 y la 57 pretenden castigar el *dumping* impidiendo que ningún transportista facture por debajo de costes. Es también una cuestión de seguridad. Facturar por debajo de costes quiere decir que la empresa tarda más tiempo en renovar la flota o que la conservación y mantenimiento de los vehículos se hace de una forma más laxa. Estas enmiendas y la número 112, que obliga a establecer un plazo máximo del precio del transporte de treinta días desde la fecha de la entrega, favorecen la competencia, pero sin atentar contra la seguridad del tráfico. La enmienda 76, en la misma dirección, quiere limitar la subcontratación en el transporte de mercancías.

En el transporte de viajeros y en lo que afecta a la concesión de líneas de viajeros, presentamos una enmienda, la 82, que pretende sustituir el derecho de preferencia por el sorteo, para dilucidar el empate en los concursos por concesiones de líneas de transportes de viajeros.

La número 87 quiere contribuir a la liberalización del sector y posibilita el contrato indistinto por plaza o por la capacidad total del vehículo.

La 107, de tramitación nueva en el Senado, pretende impedir que un vehículo que ha sido subvencionado para prestar su servicio en una línea regular pueda prestar servicios con carácter discrecional. Si no, esta empresa jugaría con ventaja, al haber recibido subvenciones para el material que utiliza en el transporte discrecional, frente a otras empresas que, como no tienen la concesión de ninguna línea regular de viajeros, se dedican exclusivamente al transporte discrecional y tienen que abonar la totalidad de los costes de sus autobuses.

Es cierto que nuestro grupo ha cambiado de postura, respecto a la que mantuvo en el Congreso, ya lo ha comentado el compañero que ha intervenido para manifestar nuestro apoyo a los vetos. Pero es que en el Congreso, señorías, nos hicieron una tropelía: en una ley de transporte terrestre introdujeron una tasa de transporte aéreo, una tasa de seguridad aérea. Y no solo lo hicieron con nocturnidad y alevosía, sino que lo hicieron también a lo grande: introduciendo una enmienda que nos obligaba incluso a cambiar el título de la ley. Se modificó el título de la ley por una enmienda que se introdujo en el Congreso y que va a repercutir en el bolsillo de los ciudadanos insulares fundamentalmente —lo han dicho claramente—, que son los que utilizan habitualmente el transporte aéreo en su territorio y para venir a la península. Y junto a esta nueva tasa de seguridad aérea, el Partido Popular, que era —recuerden— el partido que no iba a tocar los impuestos, que los iba a bajar, que no iba a endosarles a los ciudadanos cargas adicionales por vía de tasas o de recaudación, introduce también un canon al transporte de viajeros, un canon que se imputará al precio del billete. ¿Y quién lo pagará? Lo pagarán los usuarios del autobús, que no pertenecen precisamente a las élites de nuestra sociedad, a los pudientes de nuestra sociedad.

Finalmente, se meten ustedes solos, con la colaboración imprescindible del señor Gallardón, en un lío, y crean un problema donde no lo había: en las juntas arbitrales de transporte. Por un lado, obligan por ley a acudir a las juntas arbitrales de transporte y, por otro lado, en la Ley de tasas judiciales, se impone a los laudos de las juntas arbitrales, que siempre habían sido gratuitos, una tasa de 200 euros. Está claro que lo que acabara sucediendo es que, si los procesos ordinarios, monitorios, de la Administración de justicia están exentos de tasas, estos contenciosos de menor cuantía, en lugar de resolverse en las juntas arbitrales de transporte, se resolverán en la administración ordinaria de justicia. Pero si tomamos las cifras del año 2011, resulta que, si la traslación es automática, trasladamos nada más y nada menos que cerca de 10 000 casos a la Administración de justicia. En fin, es un lío sobre el que merece la pena que reflexionen y que merece la pena que trabajen. Aprovechen este trámite para evitarlo porque, si no, cuando haya acabado la tramitación de este proyecto de ley, cuando los textos que hoy debatimos sean publicados en el Boletín Oficial del Estado, será tarde y el lío que habrán montado tendrá una solución más complicada. Tienen ahora la oportunidad de darle sentido a este debate, estudiando nuestras enmiendas, que están por supuesto sujetas a diálogo, a debate, a estudio y a la posibilidad de transar un texto con el que esté cómodo el Gobierno y también el resto de los grupos parlamentarios; tienen la posibilidad de solucionar problemas como este del que hablamos y como el que voy a defender a continuación, que es el de las cooperativas.

Es cierto que el Partido Popular se pregunta: ¿qué pasa con las cooperativas? ¡Si solamente actuamos contra falsas cooperativas, contra los que hacen un uso indebido, fraudulento, de este tipo de organización social! Es cierto que hay cooperativas falsas, que van a tener dificultad con esta ley para seguir con sus actividades; pero son las cooperativas tradicionales de transporte, que son más de 1000 en este país y que, según los portavoces del sector, acogen a más de 20 000 familias, que han trabajado con la legislación española —con la legislación fiscal española y con la legislación de transporte— y con la

legislación comunitaria, las que nos dicen ahora que, si se aprueba la ley tal como está, tendrán que dejar de trabajar; tendrán que dejar de trabajar cerca de 20 000 transportistas porque les resultará difícil hacerlo, ya que su autorización, su tarjeta de transportes, no está a su nombre sino al nombre de la cooperativa para la que trabajan. Nos lo dicen ellos, así que permítanme que crea un poquito más al sector que al portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Senado.

La señora PRESIDENTA: Vaya terminando, senador Becana.

El señor BECANA SANAHUJA: Acabo ya, presidenta.

Vale la pena aprovechar este momento para escuchar; vale la pena aprovechar este momento para reflexionar, sobre todo si podemos evitar ese daño. Y si al final el Partido Popular se empeña en cargarse el sector cooperativista del transporte, le proponemos, por lo menos, una salida humana para aquellos cooperativistas que se han comprado el camión, que han hecho ahora la inversión, y que, en cuanto esta ley se publique en el Boletín Oficial del Estado, tendrán que cambiar de actividad; al día siguiente de que se publique tendrían que cambiar de actividad. Démosles un plazo; un plazo por el período de amortización considerado habitual en las empresas, cinco años; que esta normativa que dificulta el funcionamiento de las cooperativas entre en vigor dentro de cinco años, para minorar los efectos sociales que pueda tener.

Acabo recordándoles que hay otro grupo de enmiendas dirigidas a reforzar el diálogo social; enmiendas que quieren también garantizar los derechos de las personas con movilidad reducida.

La señora PRESIDENTA: Senador, termine ya; ha consumido su tiempo ampliamente.

El señor BECANA SANAHUJA: Muchas gracias, presidenta.

Acabo enseguida. Si me deja medio minuto, remato con un grupo de enmiendas relacionadas con el sector del taxi, sector que ya han defendido otros portavoces, y con una llamada a la reflexión al grupo mayoritario.

Estamos en una Cámara socialmente cuestionada: el Senado; estamos en una Cámara cuyo criterio territorial está también cuestionado, porque todavía no se ha reunido la Comisión General de las Comunidades Autónomas; estamos en una Cámara a la que le queda la función de segunda lectura —lo decimos siempre, cuando le explicamos a alguien para qué sirve al Senado—, para mejorar textos como este que son susceptibles de mejora. Señorías, no solamente van a aprobar una ley que tiene muchas carencias, sino que, si no aprovechan este trámite para mejorarla, acabarán también con el sentido que tiene esta Cámara como Cámara de segunda lectura. Apelo a su responsabilidad.

Gracias, presidenta.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senador Becana.

Pasamos al turno en contra.

Tiene la palabra el senador Ibarrondo.

El señor IBARRONDO BAJO: Muchísimas gracias, presidenta. Muy buenos días, señorías.

Tras las intervenciones de sus señorías es evidente que esta ley era más que necesaria, bien esperada, y yo creo que bastante bien resuelta en su redacción, una redacción que se asienta sobre una documentación ya preexistente, como comentaba el portavoz del Grupo Socialista, a la cual no se ha dejado de lado sino todo lo contrario, se ha trabajado sobre ella, incluso mejorándola.

Al hilo de lo que decía el senador Becana, y contestando también a la intervención de otros senadores, durante estos meses todos los grupos de esta Cámara hemos recibido y hemos podido contrastar estos articulados con una gran parte de los colectivos que operan en este sector. Por lo tanto, esta Cámara tiene mucho recorrido todavía, tiene mucho que decir en la lectura de esas doscientos dieciséis enmiendas que traían del Congreso de los Diputados, donde se han admitido más de cincuenta, señor Becana, lo cual significa el 23% de la admisión. En estos momentos tenemos sobre la mesa doscientas cincuenta y cinco, y es cierto que se van a desestimar en su conjunto, pero después de haber analizado y estudiado una a una de forma detallada. Pero eso no significa que haya un desprecio a su trabajo o a su participación o al interés que están mostrando, y por los motivos que vamos a ir viendo a lo largo de mi intervención podrán compartir conmigo que su justificación es más que evidente.

Hecha esta introducción, paso a contestar a las enmiendas. El articulado empieza hablando claramente sobre las definiciones, sobre quiénes son los que actúan, quiénes son los partícipes en esta

ley. Y es cierto que hay una serie de enmiendas, sobre todo respecto de las actividades auxiliares y complementarias del transporte, pero creo que se justifica bastante bien el hecho de nombrarlas así.

También hablamos de la competencia de la Administración General del Estado, y recurrentemente muchos partidos están constantemente viendo vulnerada su competencia administrativa, cuando ya desde el primer artículo se establece claramente el respeto según lo que dice el Tribunal Constitucional.

Hay un punto que es clarísimo, y si no se entiende dicho punto la ley ya no puede tener sentido para muchas personas. Se trata de la libertad de contratación, el principio básico de que todo aquel que tenga esa documentación, esa licencia, esa habilitación, tiene libertad de contratación; y, por supuesto, lo que transporta se cobra, gracias a esa otra figura de la acción directa.

Hay una alegación a otro punto importante, el de las obligaciones del servicio público, que podemos contestar en su conjunto, como informó el Consejo de Estado en relación con el anteproyecto de ley, en el sentido de que queda justificado que en determinados aspectos este reproduzca lo que señala la reglamentación comunitaria, por constituir la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres la norma base de un amplio conjunto normativo en relación con los transportes terrestres. Pues bien, volviendo a esas obligaciones de servicio público y a quién contrate, en el artículo 22 se dice que únicamente contrata servicios de mercancías en concepto de porteador y emitir facturas en nombre propio por su prestación quien sea titular, como decía, de la licencia o autorización. Y aquí todos los grupos hacen sus reflexiones y lo vinculan todo a las cooperativas.

Se establece una regla general para todos aquellos que contratan transporte en nombre propio y en concepto de porteador. La regla es sencilla: solo puede contratar legalmente la prestación de un servicio de transporte en tal concepto quien sea titular de la preceptiva autorización y, lógicamente, solo podrá facturar la prestación de este servicio —digo facturarla— quien previamente lo haya contratado como porteador, puesto que ya en el proyecto se suprimen los artículos 60 y 61. Y aquí es donde ustedes acusan de que hay un ataque contra las cooperativas y sus socios, pero no hay ningún impedimento para que se sigan haciendo cooperativas. A mí me gustaría romper el mantra que hay acerca de que vamos a dejar a 20 000 personas en la calle. Creo que nadie ha justificado esa cantidad y simplemente es un número que ya se comentaba en el Congreso. La verdad es que en el Registro de cooperativas en España hay 12 000 camiones, por tanto, es muy difícil que si hay 12 000 camiones de transporte tengamos a 20 000 cooperativistas, y dentro del ministerio se cuestionaba esa cantidad. Pero lo que sí hay que decir —y ya lo decía el senador Santamaría— es que hay que entender que las reglas de juego tienen que ser iguales para todos, y con este artículo 22 se ponen las bases para que esas reglas sean así.

A lo mejor no viene al caso que detallemos cuál es el funcionamiento de la figura en la que trabajaban algunas cooperativas, pero verdaderamente ellas eran las que, según los agentes sociales con los que hemos estado hablando, nos decían que estaban rompiendo el sistema las que estaban trabajando en el *dumping*, las que estaban trabajando en una competencia desleal, las que se estaban haciendo daño a ellos mismos, a los transportistas de esas cooperativas. Y en ningún artículo de los que hemos traído en esta ley se dice que desaparecerán las cooperativas. Las cooperativas pueden operar como han venido operando hasta la fecha. En la tierra de la que yo vengo hay una tradición cooperativista muy importante, también en el transporte, y cuando se respetan las reglas de juego funciona perfectamente.

Por lo tanto, la figura de la cooperativa no desaparece sino que se refuerza, y en donde se trabaja ahora, en la continuidad de estas cooperativas, lo tienen muy fácil: es simplemente el modo de tarifar, el modo de realizar su gestión administrativa y fiscal. Es donde se pueden adecuar perfectamente. Ustedes hablan de una moratoria hasta 2019, pero créanme que es muchísimo más sencillo. Además, en estos momentos hay unas 80 000 personas autorizadas para realizar transporte, por tanto, el coste de ese estudio que tienen que hacer para la preparación de la autorización, debido a la ingente cantidad que tiene esa autorización, no tiene por qué suponer, según el Partido Popular y el Gobierno, un impedimento para poder seguir trabajando.

Aprovecho también aquí para referirme a la estiba y desestiba. Es cierto que es una alegación a posteriori, pero resulta significativo que en el reciente II Acuerdo general de las empresas de transporte de mercancías por carretera, alcanzado entre las asociaciones profesionales del sector y las organizaciones sindicales, y publicado por resolución del 13 de marzo de 2012, la Dirección General de Empleo no establezca ninguna limitación en esta materia; muy al contrario, en su artículo 16.2 prevé expresamente la participación de los conductores y conductores mecánicos en la carga y descarga de los vehículos —este es el acuerdo al que ha llegado la Dirección General de Empleo—. Por lo tanto, es fundamental que el transportista sepa lo que transporta y cómo se lo almacenan, cómo lo acopian y cómo

lo dosifican. Eso también es trabajo, y es fundamental que él sepa cómo está repartida la carga en la parte trasera del vehículo.

Se realizan alegaciones con respecto al transporte multimodal y al sometimiento del arbitraje. El sometimiento del arbitraje va a seguir siendo gratuito; ha habido una negociación muy intensa en el Congreso, en la que se ponía una cantidad máxima de arbitraje, que se ha subido a 15 000 euros. Esa junta arbitral va a seguir siendo gratuita. Sí es cierto que, aplicando la Ley de tasas, en el caso de exigir la ejecución... Pero ya estamos hablando de otra ley, estamos en otro campo de juego, en otra zona. En esta ley el sistema de laudo de junta arbitral sigue siendo gratuito.

Se hacen alegaciones respecto del transporte público de viajeros y mercancías sometido a las autorizaciones y a las competencias autonómicas, que volvemos a insistir que se respetan. Se habla del otorgamiento de autorizaciones. Hay normas comunes en el ejercicio de la profesión del transporte, siguiendo los comentarios del Consejo de Estado.

Con respecto al registro de honorabilidad, creo que el senador Santamaría ha dejado bien claro cuál era su situación hace unos años y qué es lo que se persigue en estos momentos. En cuanto a la capacidad financiera, si no tienes capacidad financiera no puedes actuar en el mercado, pero queda justificado que en determinados aspectos en que esto se produzca lo que señala la reglamentación comunitaria, por constituir la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres la norma base de un amplio conjunto normativo en relación con dichos transportes, en su artículo 46. La declaración en concurso de una empresa supone, por definición, que esta no pueda hacer frente a sus obligaciones económicas, pero solo cuando se haya alcanzado un convenio concursal en base al cual el concursado pueda volver a hacer frente a sus obligaciones, ya sea mediante acuerdos de quita, espera u otras condiciones, podrá estimarse que este vuelve a cumplir con el requisito de capacidad financiera.

En cuanto a la competencia profesional, podríamos hablar aquí del acuerdo de la enmienda transaccionada, 157, del Grupo Popular, respecto al taxi y sobre las relaciones de proporcionalidad. Aquí no se habla de ese 1/30, aquí se habla de que hay un principio de proporcionalidad. Todos hemos escuchado a los taxistas sobre su licencia municipal y sobre su licencia interurbana.

Otro comentario era sobre la transmisibilidad y que no se ve razón para establecer un régimen de transmisibilidad para las autorizaciones de transporte de viajeros en vehículos de turismo distinto del general. Reglamentariamente las autorizaciones de esta clase se encuentran condicionadas a que su titular disponga de una licencia municipal, de taxi, como decía, de autotaxi, referida al mismo vehículo. Consecuentemente, en el caso de transmisión de esta licencia municipal el anterior titular perderá su derecho a la autorización de transporte interurbano y el nuevo titular adquirirá el derecho a solicitar una autorización de transporte interurbano en nombre propio. En este supuesto, pues, no hay transmisión de autorización sino extinción de un derecho.

Pasaríamos al incumplimiento de las condiciones con respecto al artículo 43, del otorgamiento de autorizaciones. Decimos que las autorizaciones de transporte de viajeros en autobús no están referidas a un vehículo concreto identificado por su matrícula, sino referidas genéricamente a la empresa transportista. Y esto afecta a todo lo que son las penalizaciones, que veremos en los próximos artículos, a partir del 140. Es importante en la documentación, en el registro de empresas y actividades de transporte. También, que quien contrate una operación de transporte como porteador deberá llevarla a cabo a través de su propia organización empresarial. El régimen mercantil de la contratación de transporte —y esto podría aplicarse a los transitarios— es objeto de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías, de reciente aprobación. Y no parece introducir reglas específicas en esa materia en el proyecto que ahora se debate, máxime si es para introducir limitaciones al principio de libertad de contratación, que, por otra parte, se recoge en la redacción que el propio proyecto da en el artículo 17.

En cuanto al apartado de sanciones, la verdad es que es un apartado en el que todos hemos querido aportar con objeto de buscar la seguridad. Las redacciones y las penalizaciones que se realizan en esas sanciones en líneas generales dan cumplimiento no solo a la normativa europea, en la que incluso rebaja sus pretensiones económicas, sino que activa toda una cadena de medidas que persiguen que no haya fraude, que no haya *dumping*, que no haya un mal uso de todo lo que es el aparataje del transporte. Son una serie de alegaciones muy puntillosas que se podrían discutir una por una, pero creo que no es el momento.

Con respecto a la adjudicación del contrato, en el artículo 74, se valoran las variantes y mejoras siempre que estén solicitadas en el pliego de condiciones. Se pueden valorar esas mejoras. Y en caso de empate entre diversas ofertas, una de las cuales fuese presentada por el anterior concesionario, debe

tenerse en cuenta como primer criterio de adjudicación la correcta prestación del servicio por parte de aquel. Ello da mayor garantía a los usuarios de continuidad en la prestación. También esto ha sido motivo de una discusión intensa en la Cámara Baja. ¿En qué sentido? En que se eliminaba un privilegio que ya se venía arrastrando desde hacía años, desde 1997: que todo aquel que estuviese actuando en el transporte de pasajeros regular pudiese tener una puntuación de cinco puntos superior a los futuros candidatos. Sin embargo, se elimina y se llega a un acuerdo que es más que lógico —aunque veo que lo siguen cuestionando—, por el que, a iguales condiciones, a iguales prestaciones, ¿para qué vamos a mover la estructura? Mantengamos la empresa que estaba actuando hasta el momento. Mantengamos ese contrato de gestión, y ya no hablamos de concesión. Yo creo que nos tiene que gustar que este vocabulario ya no sea una concesión, que algo que hace años daba concesiones para cincuenta o noventa años ahora esté establecido en diez años.

El contratista está obligado en el contrato de gestión a reservar —y esto creo que es algo que tenemos que aplaudir— a favor de la Administración, si lo demanda, un número de plazas para estudiantes y trabajadores. Ha habido enmiendas en las que se hablaba solamente de estudiantes de colegios concertados, pero yo creo que es mucho más interesante que esté abierto para estudiantes y trabajadores, y así hacer economía de escala. También queda clarísimo que habrá una subrogación obligatoria en cuanto al personal mínimo cuando haya este tipo de contratos.

En cuanto al artículo 82, sobre los transportes regulares de viajeros y de uso especial, únicamente podrán prestarse cuando se cuente con autorización especial. Aquí permítanme que les lea una enmienda que viene a cuenta de lo que algunos grupos han solicitado. Dice así: que los servicios regulares de uso especial se encuentren por definición destinados a grupos homogéneos de viajeros que presenten características especiales que permiten diferenciarlos del tráfico general. Si se admiten viajeros que no respondan a estas características especiales el transporte habrá devenido, necesariamente, en transporte de uso general. No cabe definir como transporte especial uno al que puedan acceder viajeros de cualquier clase, como tampoco podría definirse como general un transporte que estuviera exclusivamente destinado a trasladar a una sola categoría de viajeros. Si lo que se pretende es mejorar la ocupación de los servicios en zonas de baja demanda, parece más acertado el tratamiento que aporta el proyecto, al señalar en el artículo 75.2 que el contratista de un servicio de uso general estará obligado a reservar a favor de la Administración pública que así lo demande un cierto número de plazas de determinadas expediciones para el transporte, como decíamos antes, de estudiantes y trabajadores.

También hay una serie de alegaciones a la autorización en el transporte público de viajeros, a las que fundamentalmente contestamos que no es necesario hacer referencia a la posibilidad de limitar el otorgamiento de autorizaciones de arrendamiento con conductor, la posibilidad de que se establezcan limitaciones cuantitativas en el otorgamiento de estas autorizaciones, lo que ya está previsto en el artículo 48.2.

En el artículo 108 hablamos de que las empresas estén establecidas en España. Es una de las condiciones para esa autorización, y por definición la licencia comunitaria solo puede ser otorgada a empresas transportistas. No cabe, en aplicación de la reglamentación comunitaria, otorgar tales licencias a quienes, como en el caso de los operadores de transporte, carecen de los medios para realizar transporte por sí mismos. Con respecto al transporte turístico, sí se considera suficiente la definición de transporte turístico que recoge el proyecto, sin perjuicio de que se vaya a un desarrollo reglamentario. Es muy habitual en muchas de estas enmiendas que se desvíe el precisar, el llegar a cerrar correctamente el espíritu de cada uno de estos artículos vía reglamento, y esa vía de reglamento va a ir al Consejo Nacional de Transporte, previamente al Comité Nacional de Transporte, que son una serie de agrupaciones o de elementos administrativos, como es el consejo nacional, que nos van a permitir que esta ley pueda seguir viviendo con una actualización a través de esos dos años que nos hemos planteado de actuación para el reglamento.

Con respecto a los intermediarios, ya hemos hablado de que los transitarios, la agencia de transportes, el operador logístico, el transitario, el almacenista-distribuidor deberán tener la autorización de operador de transporte. Esto también es algo fundamental. La referencia que se pretende incluir por parte de CiU la consideramos innecesaria, ya que sería de aplicación lo previsto en el apartado b) del artículo 119, que exige de autorización de operador de transporte a los titulares de autorizaciones de transporte público de mercancías que se limiten a utilizar la colaboración de otros transportistas para atender demandas de porte que excedan coyunturalmente de la capacidad del transporte de sus socios. En cualquier caso, se trata de una cuestión que, como decía antes, deberá ser desarrollada por vía reglamentaria.

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 179

12 de junio de 2013

Pág. 15

Por otro lado, la Ley 15/2009, del 11 de noviembre, del contrato de transporte —y con esto también contesto a CiU— establece un régimen jurídico mercantil para los transitarios idéntico al de cualquier otro operador del transporte, impidiéndoles en todo caso la contratación en nombre propio. Por tanto, esta ley, si en algunos casos alguien ha solicitado: a mí míreme de diferente forma, persigue en conjunto mirar de la misma forma a todos por igual, eso sí, analizando sus singularidades. Pero yo creo que esas singularidades se reflejan en unas reglas del juego comunes.

Con respecto a la enmienda al artículo 119, punto 4, no puede ser admitida puesto que por definición únicamente puede ser transportista quien cuenta con los medios materiales necesarios para ello. Quien tiene camión lógicamente puede ser transportista. Por otra parte, el transitario lleva años manteniendo una discusión constante, y a este respecto hay otra enmienda, cuyo número ahora no recuerdo, por la que el transitario solicita que se le denomine o que sus actividades sean redactadas de otra forma, y consideramos que la redacción existente acoge perfectamente los principales objetivos laborales del transitario.

En cuanto a la modificación del artículo 138, no introduce ninguna responsabilidad para el personal de la empresa, que es otra de las cosas de las que se ha acusado, de que vamos a favorecer al propietario en menoscabo del transportista. El artículo 138 no introduce ninguna responsabilidad para el personal de la empresa como consecuencia de la comisión de infracciones de transporte. Lo que señala es que cuando la actuación del conductor que da lugar a dicha infracción constituya a su vez una falta de desobediencia o indisciplina tipificada y sancionada en el ámbito laboral conforme a la legislación regulada de esa materia, el empresario podrá quedar exonerado de responsabilidad por el incumplimiento de la legislación de transporte de que se trate. La sanción que pueda haber recaído sobre el trabajador será consecuencia de la legislación laboral, no de la de transportes. La modificación del artículo 138 resulta, por tanto, irrelevante para el trabajador.

Antes les hablaba de las infracciones y de los retrasos en el pago, pero los retrasos en el pago de precios se regulan actualmente en la Ley 3/2004, por la que se establecen medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales. También se propone sancionar a aquellas empresas que alquilen furgonetas sin transportista y les obligan a que hagan la figura de inspectores o de controladores. Sancionar esa conducta como infracción grave parece excesivo, máxime cuando la obligación de disponer de autorización de transporte recae sobre las empresas de transporte y no sobre las que se dedican al arrendamiento de los vehículos.

Otra de las quejas se refiere a la inmovilización del vehículo, que solo tiene sentido cuando la comisión de la infracción se encuentra en curso, en el momento en que se detecta en carretera. No tiene sentido inmovilizar pasados una serie de días. La multa, la infracción que se ha cometido seguirá su procedimiento, pero inmovilizar es paralizar la actividad de esas personas, y a lo que estamos es a favorecerla.

También hay una serie de comentarios con respecto a la reducción de las cuantías de las multas o incluso de la ampliación del plazo, que se ha estipulado en treinta días para hacer voluntariamente el pago de esas multas con una bonificación del 30%. Y esas son las cantidades que han parecido más válidas.

En cuanto a la tasa aérea, la tasa de seguridad supone únicamente un incremento de 0,18 céntimos de euro por pasajero transportado, y se cobra directamente al pasajero y no a las compañías, a diferencia de las tasas aeroportuarias. Como digo, va directamente al pasajero y no a las compañías o a AENA, y se considera que el incremento de dicha tasa no afecta a la demanda. Por cierto, no es meterla de rondón, pero es una medida necesaria con vistas a algo que nos está preocupando en esta ley de transporte, que es la seguridad, y esta es la tasa de seguridad. Por tanto, me parece más que procedente que esté aquí la tasa.

Coalición Canaria formulaba una alegación —y con esto finalizo— respecto del uso del tacógrafo en las zonas insulares, aquellas superficies que no superen los 2300 kilómetros cuadrados. La verdad es que no se estima la petición de eliminar el tacógrafo en la zona de las islas, pero es cierto que en estos momentos hay en curso una negociación muy avanzada para dar interpretación a un régimen especial de esos usos vía un real decreto.

Como ven, el seguimiento de las enmiendas cuando menos se ha hecho con total atención y respeto a su trabajo, como siempre solemos hacer, atendiendo, además, a las peticiones, a los comentarios, a las sugerencias que nos han hecho los operadores del transporte, a los cuales en una gran cantidad de peticiones se les ha remitido a la futura reglamentación, a esos dos años que tenemos de plazo para complementar esta ley con lo que viene a llamarse el ROTT.

Y con esto termino, señora presidenta. Muchísimas gracias.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senador Ibarrodo.
Pasamos ahora al turno de portavoces de los grupos parlamentarios, de menor a mayor, por tiempo de cinco minutos.

¿Grupo Parlamentario Mixto?

El señor IGLESIAS FERNÁNDEZ: No haré uso del turno.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias.
¿Grupo Parlamentario Vasco en el Senado?

La señora IPARRAGIRRE BEMPOSTA: No voy a hacer uso del turno.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias.
¿Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya? Tiene la palabra el senador Martí.

El señor MARTÍ JUFRESA: Gracias, señora presidenta.

El senador Ibarrodo nos ha dado muchas explicaciones, algo que se agradece; podemos coincidir con algunas, con otras no, pero de una cosa no ha dado ninguna explicación: de la subida de la tasa. ¿Por qué subir esta tasa? ¿Por qué poner esta tasa en esta ley? ¿Dónde está la urgencia? ¿Dónde está la necesidad? ¿Por qué, señor Ibarrodo? ¿Intenta justificar lo injustificable? Por favor, aunque solo sea de cara a la posterioridad, me permito insistir en esta cuestión, porque no solo es la cuestión en sí, sino lo que significa en general, en términos de política de recaudación para la Administración pública y en términos de técnica parlamentaria.

Muchas gracias, señora presidenta.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senador Martí.
¿Grupo Parlamentario Catalán en el Senado *Convergència i Unió*? (*Denegaciones.*)
Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el senador Fernández Ortega.

El señor FERNÁNDEZ ORTEGA: Gracias, señora presidenta.

En 2011 había un proyecto de ley que estaba pactado con todo el sector —como se ha dicho en varias ocasiones a lo largo de la mañana—, que tenía un alto grado de consenso, que ha sido sustituido, dieciocho meses después, por un proyecto en el que todas las organizaciones del sector o están abiertamente en contra o se sienten insatisfechas. Por lo tanto, la primera conclusión que se puede sacar de este hecho es que el proyecto lo que ha hecho ha sido empeorar.

Y nosotros hemos señalado —lo han hecho mis compañeros con anterioridad— una serie de elementos que nos parecen sustantivos con los que manifiestamente estamos en contra. Voy a subrayar solamente algunos —por el tiempo de que dispongo de intervención—, que, además, merecen explicar la discrepancia que tenemos.

En el ámbito de la seguridad, el Grupo Socialista se ha esforzado con sus enmiendas en no rebajar las sanciones por exceso de velocidad o por descanso porque no se cumpla el tiempo de descanso de los trabajadores, y porque no se transfiera la sanción al trabajador. Decía el señor Ibarrodo en su intervención que las sanciones no son competencia de esta ley en estos casos sino que serían de ámbito laboral. Y en la modificación que se hizo en el Congreso de este proyecto de ley se establece que las sanciones pueden llegar a parar al trabajador; fíjense señorías que son sanciones cometidas en relación con los tiempos de conducción y descanso de los conductores o con la manipulación del tacógrafo. Señorías, pónganse ustedes en el papel del trabajador y del empresario; el conductor quiere ir mucho más rápido y, además, quiere manipular el tacógrafo y, además, no quiere descansar, y eso lo hace voluntariamente y, por lo tanto, hay que excluir de esa sanción al empresario y pasársela al conductor. Claro, el conductor queda protegido porque tiene que haber una sanción que sea firme mediante sentencia. Pero también pone en el proyecto: «...o no haya sido objeto de reclamación judicial por parte del trabajador...». Pues pónganse ustedes en la situación real del mercado de hoy, cuando un trabajador tenga que decir que él no ha querido descansar y que, además, no piensa reclamar porque su jefe le sanciona. Eso va a ocurrir voluntariamente ¿verdad? Y eso lo está haciendo esta ley.

El Grupo Parlamentario Socialista está en contra de eso y hemos pedido que se suprima. No sé qué más explicación necesita este hecho. Si se aprueba el proyecto de ley tal y como está estará permitiendo que se extorsione a los trabajadores, a los conductores de los camiones. Y, señorías, no se necesitan más

interpretaciones. Si ustedes quieren aprobar eso, lo van a aprobar, porque tienen la mayoría para hacerlo, pero lo van a hacer con el voto en contra al menos del Grupo Parlamentario Socialista.

Con respecto a la competencia, nosotros hemos propuesto que el vehículo que se utiliza en el transporte discrecional de pasajeros se adscriba al servicio por el que tiene la concesión. Con eso estamos garantizando que no se utilice un autobús para conseguir muchos concursos, sino solamente en el que se vaya a utilizar y, además, lo que queremos es que, una vez que está amortizado con fondos públicos, porque se ha subvencionado, que no se utilice para hacer una competencia desleal. Nos parece que es absolutamente razonable. Estamos pidiendo que haya más operadores por línea de transporte público en carretera, como ocurre en otros sectores; estamos en contra del derecho de preferencia, que cuesta mucho poder explicarlo. Cuando se intenta explicarlo se dice que es mejor quedarnos con lo que ya está, que es solvente y, por lo tanto, toda su argumentación en defensa de la competencia se les cae, porque entramos en el debate de: como es bueno, mantengámoslo. Entonces, nos estamos cargando todo el debate sobre competencia, y el Grupo Parlamentario Socialista está en contra de eso, y por eso hemos pedido la supresión de ese artículo.

Se ha hablado del sector del taxi, y usted ha recordado que hubo un acuerdo con la ministra. Pero nos llama la atención que no estén dispuestos a recoger ese acuerdo en el proyecto de ley y a decir que haya una regla de proporcionalidad. No estamos diciendo que se fije en el proyecto qué proporción debe haber —el acuerdo es de 1-30—, lo que estamos diciendo es que se reconozca que debe haber una proporcionalidad, y ustedes también se oponen a eso.

Con respecto a la subida de tasas, que nos parece también importante, en este proyecto de ley suben la tasa de seguridad aérea, y ya tendremos oportunidad en el siguiente proyecto de ley de volver a hablar de cómo el Gobierno va a perjudicar los intereses de los ciudadanos insulares, particularmente de Ceuta y Melilla, con pequeños arañazos en sus intereses, y lo hace subiendo las tasas que tienen que pagar y descontando de la bonificación determinados aspectos. Y, al final, lo que están consiguiendo es perjudicar sobre todo a los ciudadanos insulares —y en general a toda la ciudadanía—, pero en particular a ellos, que lo necesitan para su transporte con más intensidad, y también a un sector que es estratégico para el país, que es el sector turístico, para el que ya han subido las tasas aeroportuarias más de un 28% desde que llegaron, y siguen añadiendo elementos que hacen subir el precio hasta que, al final, difícilmente podamos ser competitivos en un sector que es muy complejo y donde es fácil que los ciudadanos elijan, por motivos de coste en el transporte, otros destinos turísticos, perjudicando, como digo, a un sector que, además, ha soportado bien la crisis en nuestro país, que la está soportando bien y, particularmente, en mi tierra, en Andalucía, es un balón de oxígeno para el empleo y para la creación de riqueza.

No he entendido bien el razonamiento que ha hecho el señor Ibarrondo con respecto a las tasas que se han impuesto a las juntas arbitrales de transporte.

La señora PRESIDENTA: Señor senador, vaya terminando.

El señor FERNÁNDEZ ORTEGA: Qué corto se me hace el tiempo para todo lo que tengo que decir. Seré muy breve.

Estamos en contra de que se mantenga. Me parece que no tiene ninguna razón, y ni siquiera es una cuestión ideológica poner 200 euros de tasas en las juntas arbitrales y que sea gratuito en los procesos monitorios en los juzgados. Con eso ustedes lo que van a conseguir es que los transportistas que tengan que reclamar se vayan a los juzgados porque es gratis. Nos parece un contrasentido con el interés general y con lo que pretende el Gobierno al crear la junta arbitral de transporte, que lo que intenta es desatascar los juzgados, y ustedes los están volviendo a meter dentro. No veo cuál es el interés que pueden tener en no aceptar la enmienda que les estamos proponiendo. Francamente, ni siquiera es una cuestión ideológica.

En cuanto a las cooperativas de transporte, sus cifras me han llamado la atención, y seré breve, señora presidenta. Usted ha dicho que hay 12 000 camiones, pero también ha hablado de 80 000 personas —si he entendido bien— con autorización para transportar. No me casan los datos, y los dos provienen del ministerio. Pero sus señorías tienen que saber que una cooperativa de transporte tiene autónomos que han comprado un camión, y que cuando se apruebe este proyecto de ley, si quieren seguir trabajando en el sector del transporte tienen que tener tres camiones para ser transportistas. Y, por lo tanto, no van a poder y se van a quedar colgados de la brocha sin poder pagar el camión que tienen. Y todavía puede ocurrir que un señor compre hoy un camión para sumarse a una cooperativa de transporte y dentro de 15 o 20 días no pueda trabajar con ese camión. A nosotros nos parece una barbaridad, y por

eso hemos propuesto una moratoria de cinco años, teniendo en cuenta que el Gobierno tenía muy claro que iba a hacer desaparecer las cooperativas de transporte.

Por último —y termino—, quiero seguir insistiendo en que sería muy conveniente que hubiese —y forma parte del impulso al diálogo social, como nosotros proponemos— una mesa del transporte en el que estén todas las partes, y no como ocurre con la Comisión Nacional de Transporte, que solo están empresarios y ministerio. Nosotros proponemos que haya una en la que estén los sindicatos, empresarios y Gobierno.

Muchas gracias, señora presidenta, y más por haberme dejado excederme del tiempo.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias.

Tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Senado, senador Ibarrodo.

El señor IBARRONDO BAJO: Gracias, señora presidenta; gracias, señorías.

Respecto a la subida de la tasa, me pedía que quedase algo escrito para la posteridad. Lo que yo le puedo decir es que en este momento, en esta situación y en la coyuntura de crisis que vivimos, el que se solicite un aumento de tasa en aras de la seguridad y que esa cantidad repercuta en el viajero y no en la empresa creo que es más que justificable.

Me habla de que este proyecto, hace 11 meses, contaba con un alto consenso y es cierto, pero es que ese alto consenso era producto de que solamente se querían revisar —y se revisaban someramente— las listas de penalizaciones, las infracciones y poco más. La sencillez de esa modificación, centrada en las tarifas, en los módulos o en las penalizaciones era lo que aglutinaba. Sin embargo, esta revisión le da la vuelta y, como decía en el Congreso de los Diputados el señor Ayala, amplía al menos 17 aspectos, desde la honorabilidad hasta el concepto de libertad y de autorización para transportar, para contratar, etcétera, que son aspectos donde surgen algunas dificultades ya que se trata de un colectivo muy atomizado, en el que cada uno tiene lógicamente sus intereses, que muchas veces coinciden en transportes, en puntos y en zonas muy concretas y que alteran la convivencia, mientras que la anterior ley no lo analizaba y no trabajaba sobre esos puntos.

En este articulado, como le he dicho, prácticamente se altera la ley en más de un 40% —mientras antes simplemente se alteraban las penalizaciones— y es lógico que exista más contestación. En cualquier caso, lo que sí es cierto es que hay muchísima novedad, también muchísima participación de todos los colectivos, a los que hemos despertado y, sinceramente, tras haberles escuchado, al final les hemos preguntado cómo veían esta ley y le daban más votos favorables que desfavorables. Y si digo esto es porque lo puedo demostrar.

Seguramente no hemos contentado a todos, pero también seguramente habrán quedado muy satisfechos de que ciertas cosas, ciertas injusticias y ciertas situaciones que no estaban contempladas ahora se contemplen, se regulen, se penalicen y se prohíban porque, como se indica en el preámbulo de la ley, las cosas en el transporte han cambiado.

Habla de bloquear el uso fraudulento de un autobús para presentarse a diferentes concursos, pero las licencias son para las empresas no para los autobuses y ese es otro principio básico de esta ley.

Vuelvo a insistir en que el articulado es muy concreto en el sentido de que durante la vida de este reglamento el Gobierno y la Comunidad Europea se dan la posibilidad de añadir una serie de posibles casuísticas que no se producen en este momento, pero se abre la puerta a ampliar esa casuística de fraude.

Dice que no se ha plasmado por escrito el acuerdo entre los taxistas y la señora ministra, pero en el artículo 48.2 se indican las limitaciones reglamentarias de otorgamiento y se habla del acuerdo con los taxistas y con los vehículos con conductor. Es cierto que no se refleja esa proporcionalidad, pero le vuelvo a remitir al reglamento y a la diversidad y movilidad de la sociedad española respecto a este tipo de casuística. Por lo tanto, sí está recogido en el artículo 48.

Les agradezco la atención prestada.

Muchas gracias, señora presidenta.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias.

Vamos a proceder a la votación del texto del proyecto de ley conforme a la propuesta formulada por la ponencia en relación con este, con las modificaciones, en su caso, aceptadas e introducidas por la ponencia durante el debate de la comisión, con arreglo a lo previsto en el artículo 116.2 del Reglamento del Senado.

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 179

12 de junio de 2013

Pág. 19

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 17; en contra, 8; abstenciones, 1.

La señora PRESIDENTA: Queda aprobado por 16 votos a favor, 8 en contra y 1 abstención.

Una vez dictaminado por la Comisión de Fomento el proyecto de ley por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, queda pendiente designar al miembro de la comisión que llevará a cabo la presentación de este dictamen ante el Pleno del Senado. (*Varios señores senadores: La presidenta.*)

Muchas gracias.

– PROYECTO DE LEY ORGÁNICA POR LA QUE SE MODIFICA LA LEY ORGÁNICA 5/1987, DE 30 DE JULIO, DE DELEGACIÓN DE FACULTADES DEL ESTADO EN LAS COMUNIDADES AUTÓNOMAS EN RELACIÓN CON LOS TRANSPORTES POR CARRETERA Y POR CABLE.

(Núm. exp. 621/000035)

AUTOR: GOBIERNO.

La señora PRESIDENTA: Iniciamos el debate del proyecto de ley orgánica por la que se modifica la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de delegación de facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable.

A este proyecto de ley se han presentado dos enmiendas.

El informe de la ponencia ha acordado mantener sin modificaciones el texto del proyecto de ley remitido por el Congreso de los Diputados, sin perjuicio del mantenimiento para su debate en comisión de las enmiendas presentadas, como haremos a continuación.

En turno de defensa de las enmiendas, tiene la palabra la senadora Candini, del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado Convergència i Unió, por tiempo de quince minutos.

La señora CANDINI I PUIG: Las doy por defendidas.

Gracias.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senadora Candini.

Turno en contra.

Tiene la palabra el senador Ortiz.

El señor ORTIZ PÉREZ: Gracias, señora presidenta.

Por los mismos motivos, mi grupo parlamentario las va a rechazar.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senador Ortiz.

Turno de portavoces.

Por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra el senador Iglesias.

El señor IGLESIAS FERNÁNDEZ: No haré uso del turno, señora presidenta.

La señora PRESIDENTA: Gracias.

Por el Grupo Parlamentario Vasco en el Senado, tiene la palabra la senadora Iparragirre.

La señora IPARRAGIRRE BEMPOSTA: Tampoco haré uso del turno.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias.

¿Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya? (*Denegaciones.*)

¿Grupo Parlamentario Catalán en el Senado Convergència i Unió? (*Denegaciones.*)

¿Grupo Parlamentario Socialista? Tiene la palabra el senador Fernández Ortega.

El señor FERNÁNDEZ ORTEGA: Gracias, señora presidenta.

Seré muy breve.

Intervengo para decir que este proyecto de ley modifica la Ley Orgánica 5/1987 únicamente en su artículo 10, con la ampliación de algunos supuestos en el ejercicio de la delegación de competencias que hizo el Estado a las comunidades autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable, para evitar la duplicidad de funciones administrativas.

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 179

12 de junio de 2013

Pág. 20

Con respecto a las enmiendas que se han presentado he de señalar que ninguna comunidad autónoma ha emitido informe sobre este proyecto de ley proponiendo la transferencia del otorgamiento de las licencias comunitarias a las comunidades autónomas y, además, se nos ha informado de que esta propuesta entorpecería la comunicación con otros Estados miembros y contravendría alguno de los regímenes previstos en el reglamento de la Comunidad Europea 1072/2009, de ahí que no apoyemos las enmiendas y que vayamos a votar a favor del proyecto de ley.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senador Fernández Ortega.
Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el senador Ortiz.

El señor ORTIZ PÉREZ: Muchas gracias, señora presidenta.

Quiero expresar mi agradecimiento a los grupos parlamentarios que han mostrado su apoyo a este proyecto de ley.

Aunque entiendo los argumentos de la senadora Candini, recogidos en la exposición de motivos de las enmiendas, repito que no podemos aceptarlas. Se trata de un proyecto de ley con un artículo único y, además, coincidimos con la opinión que ha expresado el senador Fernández Ortega. Por ello, apoyaremos el proyecto de ley y votaremos en contra de las enmiendas de Convergència i Unió.

En la sesión plenaria ampliaremos un poco más nuestros argumentos, las bondades de este proyecto de ley, el esfuerzo que ha hecho el Gobierno y el apoyo que ha recibido de los grupos parlamentarios para que se lleve a efecto y se apruebe en la sesión plenaria.

Muchas gracias, señora presidenta.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senador Ortiz.

Pasamos, por lo tanto, a la votación del texto del proyecto de ley conforme a la propuesta formulada por la ponencia con las modificaciones, en su caso, aceptadas o introducidas en la ponencia —no hay ninguna según me comenta el letrado— durante el debate en comisión con arreglo a lo previsto en el artículo 116.2 del Reglamento del Senado.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 25; abstenciones, 1.

La señora PRESIDENTA: Queda aprobado.

Finalizada la votación, ha sido dictaminado en la Comisión de Fomento el proyecto de ley orgánica por la que se modifica la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de delegación de facultades del Estado en las comunidades autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable.

Señorías, hay que designar a un miembro de la comisión que lleve a cabo la presentación de este dictamen al Pleno del Senado. *(Varias señoras y señores senadores: La presidenta.)*

De acuerdo, muchas gracias. *(El señor Martí Jufresa pide la palabra.)*

Tiene la palabra el senador Martí Jufresa.

El señor MARTÍ JUFRESA: Presidenta, si vamos a continuar solicito un receso de tres minutos para subir a buscar los papeles puesto que se había dicho que se vería por la tarde.

La señora PRESIDENTA: Lo que les propondría ahora, senador Martí Jufresa —es lo que iba a decir—, es pasar al siguiente proyecto de ley correspondiente a la rehabilitación, regeneración y renovación urbanas, toda vez que hemos sido bastante ágiles en los dos anteriores. En consecuencia ahora, antes de la hora de la comida, podríamos ver los vetos y votarlos, y después hacer una interrupción de la comisión y continuar a las cuatro de la tarde con el proyecto de ley. *(El señor Iglesias Fernández pide la palabra.)*

Tiene la palabra, senador Iglesias.

El señor IGLESIAS FERNÁNDEZ: Señora presidenta, yo tengo el avión a las cuatro. Por lo tanto, después de votar los vetos, me gustaría que se me permitiera dar por defendidas las enmiendas.

La señora PRESIDENTA: Lo haremos.

Suspendemos la sesión por tres minutos. *(Pausa.)*

Señorías, comenzamos de nuevo.

El portavoz del Grupo Parlamentario Vasco me comenta que ha habido un error en lo que he manifestado sobre la votación del dictamen del primer proyecto de ley del orden del día —la Ley de transportes—. Yo dije que eran 16 votos a favor, y son 17 votos a favor, 8 votos en contra y 1 abstención. Ese fue el resultado, lo digo para que conste en el *Diario de Sesiones*.

– PROYECTO DE LEY DE REHABILITACIÓN, REGENERACIÓN Y RENOVACIÓN URBANAS.
(Núm. exp. 621/000040)
AUTOR: GOBIERNO

La señora PRESIDENTA: A continuación, pasamos a dictaminar el proyecto de ley de rehabilitación, regeneración y renovación urbanas. Este proyecto de ley tiene cuatro vetos: veto número 1, de los senadores Jesús Enrique Iglesias Fernández y José Manuel Mariscal Cifuentes, del Grupo Parlamentario Mixto; veto número 2, de los senadores Jordi Guillot Miravet y Joan Saura Laporta, del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya; veto número 3, de los senadores Mónica Almiñana Riqué, Francisco Boya Alós, Rafel Bruguera Batalla, Carlos Martí Jufresa, José Montilla Aguilera, Joan Sabaté Borràs y María Jesús Sequera García, del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya, y veto número 4, del Grupo Parlamentario Socialista.

Vamos a pasar al debate de las propuestas de veto. Interviene, en primer lugar, el senador Iglesias Fernández para la defensa de la propuesta de veto número 1.

El señor IGLESIAS FERNÁNDEZ: La doy por defendida, señora presidenta. Y en el caso de que los vetos no prosperen, aprovecho el turno para solicitar que se den por defendidas las enmiendas que mi grupo ha formulado al texto.

Gracias.

La señora PRESIDENTA: Muy bien. Muchas gracias, senador.
Pasamos a la defensa del veto número 2.

El señor MARTÍ JUFRESA: También se da por defendido este veto número dos, señora presidenta.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senador.
Pasamos a la defensa del veto número 3.

El señor MARTÍ JUFRESA: Señora presidenta, este veto no lo voy a dar por defendido sino que voy a utilizar el turno, puesto que figura mi nombre en él también.

La señora PRESIDENTA: Tiene diez minutos, senador.

El señor MARTÍ JUFRESA: Señorías, este proyecto de ley que vamos a dictaminar hoy en esta Comisión de Fomento resuena sin duda alguna como importante; cosa distinta es que lo acabe siendo o que las expectativas que genera se acaben realizando algún día. Sinceramente, nuestro grupo cree que no va a ser así, fundamentalmente porque la tramitación y la redacción de este proyecto de ley han sido objeto de la peor de las consejeras: la prisa. No tiene ningún sentido que este proyecto de ley se tramite por el procedimiento de urgencia. Si comparamos este proyecto de ley con el que acabamos de dictaminar, que ha seguido un trámite normal y para el que se ha contado con la oportunidad de discutirlo, de debatirlo en detalle con todos los sectores, en este caso debería haberse incluido un debate a fondo con las comunidades autónomas y con los ayuntamientos. En definitiva, no solo el trámite formal, sino también el debate que se ha producido sobre este proyecto de ley son absolutamente incompatibles con el éxito de su contenido. Y no quisiera pensar que la urgencia no se debe al contenido primero de la ley sino a las disposiciones finales que han incorporado el Congreso y el Senado. Si pensáramos que esta ley es urgente porque es una ley ómnibus que debía contener muchas otras cosas para tramitarlas rápidamente, el nivel de perversión alcanzaría límites impropios de su condición parlamentaria, señorías.

No obstante, las prisas en el debate con los sectores en el trámite de audiencia y en la tramitación parlamentaria conseguirán que la ley no cumpla sus objetivos mínimos, porque la rehabilitación, la regeneración y la renovación urbanas, señorías, aunque son fuente y locomotora de actividad económica, no solo son eso. No tiene ningún sentido plantearse una ley como esta solo desde el punto de vista de la dinamización de la actividad económica, aunque ello sea una consecuencia importante. La rehabilitación,

la regeneración y la renovación urbanas tienen otros impactos como mínimo igual de importantes. En primer lugar, sobre las condiciones de habitabilidad; en segundo lugar, sobre el paisaje y sobre la protección del patrimonio; en tercer lugar, sobre el medio ambiente y la sostenibilidad ambiental; y en último lugar, el más importante a nuestro juicio, sobre el modelo social y urbano de nuestras ciudades y municipios. Por tanto, no se puede despachar la rehabilitación, la regeneración y la renovación urbanas simplemente con un enfoque económico, con el deseo de dinamizar un sector económico, por muy importante que sea; porque entonces, por el camino, se perderán muchos elementos y muchas oportunidades de hacer las cosas bien.

Tampoco han sido útiles las prisas porque estos tres conceptos que vamos a repetir mucho a lo largo de esta tramitación no se pueden considerar indiscriminadamente. Regenerar y renovar entornos urbanos no es lo mismo, según dónde y cuándo se haga. No es lo mismo renovar centros históricos, que polígonos industriales. No es lo mismo renovar barrios degradados de la periferia, que espacios a medio construir. En definitiva, rehabilitar, regenerar y renovar un tejido urbano es algo mucho más complejo, que no se puede despachar con normas y planteamientos universales.

Por fin, centrar todo el impulso de la rehabilitación, la regeneración y la renovación urbanas en dar facilidades a agentes rehabilitadores fundamentalmente privados, entraña riesgos colaterales sumamente importantes que esta ley no aquilata suficientemente. En primer lugar, riesgos para personas y familias que pueden verse envueltas, sin comerlo ni beberlo, en cargas adicionales o, incluso, en desplazamientos de sus viviendas que no tengan ninguna justificación. Y más aún, riesgos directos para el urbanismo presente y futuro de nuestras ciudades y municipios, porque esta ley fía todo su impulso, toda su fuerza, toda la capacidad de rehabilitación, regeneración y renovación urbanas, a los recursos privados de agentes rehabilitadores que pueden estar interesados en acabar haciendo beneficio. Hay muchas otras maneras o habría muchos otros recursos donde encontrar fuerza dinamizadora. Evidentemente, en el sector público; también en el sector privado, pero los créditos están bajo mínimo y, por tanto, es difícil. El ahorro de los particulares también está bajo mínimos. Y quiero señalar, porque luego lo esgrimirán, que no me sirve la capacidad del Plan de Vivienda 2013-2016, recientemente aprobado: las cifras los programas de rehabilitación en su conjunto son absolutamente irrisorias e impropias de un programa que lleve este nombre.

Por tanto, señorías, estos tres aspectos —centrarlo todo en la idea de la dinamización económica, pensar que todas las ciudades o entornos que haya que rehabilitar, regenerar y renovar son iguales, y tener como único impulso o única capacidad real de dinamización las facilidades urbanísticas que se den a los agentes rehabilitadores privados— confieren a este proyecto de ley un carácter absolutamente empequeñecido, desenfocado e incapaz de abordar con toda la fuerza y la necesidad que se requeriría una cuestión tan importante. No habrá posibilidad de desplegar el esfuerzo inmenso que se requiere en todo el país para que la rehabilitación, la regeneración y la renovación urbanas sean el santo y seña de las transformaciones urbanas durante los próximos años, si no se hace con el impulso y bajo la dirección del sector público. Dejar en manos privadas, fragmentadas e interesadas exclusivamente en un supuesto beneficio urbanístico, esta cuestión nos parece una equivocación de fondo. Podríamos citar diferentes ejemplos del pasado. No lo voy a hacer, pero está en la mente de todos que algunas veces sí se han hecho las cosas bien en algunas ciudades españolas. De todas maneras, mientras digo estas palabras, me viene a la mente que el único gran proyecto que han puesto encima de la mesa, de momento, los responsables del Partido Popular se llama Eurovegas, que está en las antípodas de la filosofía de la rehabilitación, la regeneración y la renovación urbanas, porque es un proyecto que no rehabilita nada, que no regenera nada y que no renueva nada, sino que intenta construir en un páramo una ciudad imposible absolutamente desprovista del sentido de tal nombre. Por tanto, señorías, nuestro grupo parlamentario se opone frontalmente a que este proyecto de ley siga adelante, aunque, en aras de la objetividad, quiero decir que la parte que menos nos incomoda es la que corresponde a los informes de evaluación energética, que creemos que podría tener algún sentido; pero el resto del proyecto de ley nos parece mal encaminado, mal enfocado, para abordar esta problemática tan importante para nuestro país, para nuestras ciudades y para nuestros municipios.

Además, creemos que la ley puede invadir competencias de las comunidades autónomas, e incluso de los ayuntamientos. Por eso he dicho antes que hubiera sido muy necesario hablar en profundidad con estas administraciones, antes de lanzar los borradores o el anteproyecto de ley. Además, promueve un liberalismo basado en una liberalización absolutamente equivocada de las unidades de reparcelación urbanística, y va a dar pocos resultados; y, si da alguno, me temo que será de mala calidad.

Por último, y para cerrar esta crítica, señorías, vuelvo a subrayar lo nefasto de esta técnica parlamentaria de utilizar las leyes como si fueran un autobús, al que, una vez que está en marcha, se pueden subir otras leyes que nada tienen que ver, de modo que se impide su debate en el Congreso y se impide una discusión a la altura de las modificaciones legislativas que comportan.

La señora PRESIDENTA: Vaya terminando, senador.

El señor MARTÍ JUFRESA: Por ello, señoría, frente a una necesaria ambición real de orientación urbana, frente a una ley orientada a la renovación urbana, y no a la reactivación del sector de la construcción, liderada por las administraciones públicas, esta ley no ofrece casi nada, y por eso nuestro grupo parlamentario presenta este veto a su tramitación.

Muchísimas gracias.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias.

A continuación, para la defensa del veto número 4, tiene la palabra el portavoz socialista, Fernández Ortega.

El señor FERNÁNDEZ ORTEGA: Gracias, señora presidenta.

Señoría, ha transcurrido más de un año desde que el Gobierno anunció una serie de medidas legislativas en el sector de la vivienda para mejorar la sostenibilidad y la accesibilidad de los edificios, y promover que la vivienda vuelva a ser un motor de crecimiento de una manera sana y sostenible; he utilizado palabras explícitas del Gobierno. Y cuando llega al Senado, después de un año de anuncios, se tramita por el procedimiento de urgencia y ni siquiera se agota el plazo de veinte días. Se estrangula así el análisis y el debate que se debe realizar en el Senado, que además es muy necesario porque, a pesar de la premura con que hay que trabajar, hemos presentado un gran número de enmiendas. Más adelante, en el turno de defensa de enmiendas, explicaremos la importancia que tienen para nosotros muchas de ellas. Ha dicho portavoz que me ha precedido que han querido utilizar el procedimiento de urgencia para modificar otras muchas leyes, que simplemente han subido al autobús en marcha. En nuestra opinión, la han convertido en una ley patera, y nos oponemos; no es forma de trabajar las leyes ni de analizar los cambios que son necesarios.

Centrándome en el proyecto de ley que debatimos, los elementos que justifican que el Grupo Parlamentario Socialista lo rechace y que presente este veto son los siguientes: en primer lugar, el tema que más nos preocupa es el impacto que puedan tener las obras de rehabilitación en las familias que no puedan hacer frente a ellas, que las puede llevar incluso al desalojo. Han presentado muchas disposiciones que se alejan del pretendido objetivo básico de fomentar la rehabilitación, regeneración y renovación urbanas, y que lo que introducen son modificaciones normativas que, de aplicarse, pueden acabar expulsando a los ciudadanos de menores rentas de los centros urbanos cuando se inicien procesos de rehabilitación urbana, porque ustedes no han tenido en cuenta qué puede ocurrir con esas familias. Es más, lo que han hecho ha sido retirar la salvaguarda que había en la ley actual. Han eliminado los límites que había para salvaguardar a las familias que no tuviesen recursos de verse obligadas a entrar en un proceso de este tipo, que podría incluso obligarles a desalojar su vivienda. Había dos límites: uno, para poder obligar a hacer las obras de rehabilitación a las familias, situado en 2,5 veces el Iprem, de forma que a las familias que estuviesen por debajo de este límite no se les podía obligar a hacer obras de rehabilitación; y otro, que, en caso de que aun con las subvenciones el coste anual —y digo anual— de las obras sobrepase el tercio de sus ingresos anuales, también quedarían excluidas de la obligación legal de tener que hacer frente a las obras de rehabilitación. Y ustedes, que al hacer esta ley estaban pensando más en el negocio —como ha dicho también el portavoz que me ha precedido—, más en los aspectos económicos, que en los aspectos sociales, han suprimido estas garantías para las familias con menos recursos y van a crear un problema donde no lo había, van a crear un problema social. No entendemos que no atiendan a las enmiendas que hemos presentado para salvaguardar unas mínimas garantías para las familias que no puedan atender a los procesos de rehabilitación. Imagínese que una familia que tenga unos ingresos de 1500 euros —que es la propuesta que hacemos, de tres veces el Iprem— se vea obligada a hacer una obra de rehabilitación en un edificio antiguo, con los costes que eso tiene. Lo que proponemos es que, con las ayudas, no supere un tercio; o sea, que si tiene que destinar 500 euros de sus ingresos mensuales a pagar las obras de rehabilitación ya es suficiente ganando 1500, que le queden

al menos 1000 para la familia. No estamos pidiendo ninguna insensatez. Sin embargo, ustedes han borrado de un plumazo esa salvaguarda.

Nos preocupa también que esta ley no tenga financiación. No han recogido ningún elemento dentro de la ley que garantice que vaya a haber inversión pública en rehabilitación, regeneración y renovación urbanas. Es más, todo el esfuerzo legislativo que hacen ustedes en este proyecto de ley pone el foco del esfuerzo inversor en el sector privado, en la parte privada; no hay compromiso del Gobierno en esta área, dicen que ya está en su Plan de Vivienda y Suelo. La cantidad que prevén es absolutamente ridícula: prevén 600 millones de euros, y ya veremos después qué cantidades ejecutan. Ustedes me dirán: sí, al final sí que hay inversión, sí que tenemos un esfuerzo previsto. Le voy a citar textualmente la memoria que acompaña al proyecto de ley. En el análisis del impacto presupuestario, señorías, se dice literalmente que el impacto en los Presupuestos Generales del Estado de esta ley —que se llama de rehabilitación, regeneración y renovación urbanas— es nulo, no generando ningún compromiso ni obligación económica. Esto es lo que dice el Gobierno, no la oposición: lo dice el propio Gobierno en la memoria que acompaña al proyecto de ley. Ustedes están reconociendo que no hay ninguna voluntad de abordar este tema. Dicen ustedes que es una fuente de creación de empleo muy importante y, sin embargo, dicen que no están dispuestos a poner nada, ni el más mínimo esfuerzo; y lo ponen por escrito, no es una opinión de un grupo de la oposición.

Nos preocupa también que se focalice todo el esfuerzo donde creen que puede haber rentabilidad económica, y por eso no hablan de la rehabilitación aislada. El proyecto se focaliza sobre todo en el rehabilitación de edificios en las ciudades, de zonas degradadas de ciudades, pero olvidan un elemento muy importante, donde se ha actuado significativamente con anteriores planes de vivienda y suelo, que ha llegado a muchos miles, decenas de miles de viviendas que se han rehabilitado cada año; y, sin embargo, la rehabilitación aislada, que sobre todo afecta al mundo rural, se olvida en esta ley y no se trata, no se prevé nada para ella.

Hay otro elemento que nos preocupa mucho también: todo lo relacionado con los ayuntamientos. Decía yo en el debate sobre el proyecto de ley anterior que el Gobierno, siempre que puede, araña un poquito a los ciudadanos insulares en el tema del transporte aéreo; pero también, siempre que puede, en esta legislatura y en anteriores —he sido alcalde y recuerdo las decisiones que tomaba el señor Aznar—, procura ir quitándoles a los ayuntamientos lo que puede, también en competencias. Eliminan el 30% de la reserva de VPO; permiten que pueda ocurrir: que se pueda suspender durante cuatro años la obligación de dejar el 30% de reserva para VPO. Como tuve ocasión de explicarles en la ponencia, les recuerdo que los trámites del urbanismo son muy largos. Aquí hay muchos alcaldes que saben que lo que estoy diciendo es de sentido común. Yo he sido alcalde también, y la tramitación de cualquier instrumento urbanístico es muy larga. Ustedes van a permitir que se pueda dejar sin ejecutar el 30% de reserva de vivienda durante cuatro años, y, cuando sea necesario, ya veremos con qué nos encontramos, porque todo el que pueda lo hará.

Otro elemento que nos preocupa respecto a los ayuntamientos es que volvemos a que suelos no urbanizados pasen por urbanizados, suelos de periferia normalmente. Todo el que ha ejercido de alcalde sabe los problemas que esto genera, las desventajas de equipamientos respecto a otros barrios. Donde se hace de forma ordenada, se garantiza que hay equipamientos, que hay plazas, que hay recursos para prestar servicios a los ciudadanos; pero donde los suelos que eran de periferia se consideraron automáticamente urbanos, todo eso desaparece —ahí está la plusvalía del que está especulando y jugando con estas cosas—. Los que tenemos responsabilidad de gobierno en los ayuntamientos —de un color o de otro— sabemos que cualquier puerta que se abra en este aspecto solo generará problemas en el futuro y problemas en el presente.

Respecto a la eficiencia energética, este proyecto de ley desaprovecha la oportunidad de hacer propuestas que apoyen la mejora de los edificios y las inversiones en eficiencia energética, en ahorro energético. Este es un problema que les preocupa a los ciudadanos, que valoran muy negativamente la situación en la que están sus edificios. Sin embargo, no hay apuesta decidida en ese sentido, no hay ninguna medida contra la pobreza energética, no hay ninguna oportunidad de crear empleo verde y desaprovechamos las oportunidades de impulsar determinadas fuentes de energía renovable; una oportunidad desaprovechada, lo hemos recogido en las enmiendas y lo explicaré luego.

No quiero terminar mi defensa del veto sin hacer referencia a la igualdad. El urbanismo tiene mucho que ver con este asunto, cómo se ordena el territorio y cómo se hace una planificación diferencial urbana que permita atender las necesidades diferentes que tienen hombres y mujeres. Aquí también citaré la

memoria; el Gobierno deja muy claro cómo resuelve el tema de la igualdad y su preocupación por este asunto en el urbanismo. Dice en la memoria de valoración de impacto que este proyecto no supone impacto de género alguno ni en el fondo ni en la forma; ¡solventado! Y nos dice además, señorías, que es positivo porque las mujeres, como viven más, se van a beneficiar más de la accesibilidad cuando se den ayudas para poner ascensores en los edificios. Y con eso da por comentado y analizado el tema. Creo que, tras la explicación del Gobierno, huelga que yo haga explicaciones más largas en esta intervención.

Para terminar, vuelvo casi al principio: también presentamos el veto porque en la tramitación se han incluido una maraña de modificaciones. Decían que hacían este proyecto de ley para reordenar la normativa en la materia y, al final, lo que han conseguido es una maraña de modificaciones legislativas que empeoran el marco jurídico actual; llegan incluso a cambiar de sitio un artículo sin cambiar su texto; ya me dirán la ventaja que tiene eso, aparte de la inseguridad jurídica que puede generar.

En conclusión, creemos que hay suficientes temas y de la suficiente amplitud como para que el Grupo Socialista presente este veto y les pida a sus señorías que atiendan la propuesta que hacemos.

Muchas gracias, señora presidenta.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, señoría.

Turno en contra.

Tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, senador Mateu, por treinta minutos como máximo.

El señor MATEU ISTÚRIZ: Buenos días, señora presidenta. Muchas gracias, señorías, buenos días a todos.

Oyendo las críticas que han formulado en estos vetos, parece que no están de acuerdo en la necesidad de una ley de estas características, con las ventajas y beneficios que va a tener tanto en el plano económico como en el social y en el medioambiental. Yo ahora trataré de desgranar, sin usar todo el tiempo de que dispongo, los argumentos del Gobierno, de los redactores de la ley, del Grupo Parlamentario Popular en el Senado, para rebatir sus planteamientos en los vetos que han defendido.

La verdad es que la política del Gobierno en materia de vivienda ha sido muy intensa. Les recuerdo que aprobamos recientemente y que entró en vigor el día 6 de este mes la Ley de medidas de flexibilización y fomento del mercado de alquiler de viviendas, que en uno de sus vetos es enormemente criticada, con el objetivo principal de aproximar voluntades entre arrendador y arrendatario para facilitar el alquiler y poner en el mercado muchas viviendas que ahora mismo están desocupadas, de modo que España no se aboque solamente a la compraventa.

Otra medida importante y muy trabajada por el Gobierno, y que, como bien saben, está en vigor desde el día 11 de abril, es el Plan Estatal de Vivienda, tan vilipendiado en cuanto a su aportación en la memoria económica, que abarca un período importante, de 2013 a 2016, que cuenta con una aportación pública de 2421 millones de euros, y orientado también básicamente al mercado de alquiler y a la rehabilitación de vivienda, antesala del proyecto de ley que estamos tramitando en estos momentos. Es la tercera pata de este banco, y habrá otras medidas, desde luego, pero es fundamental el proyecto de ley que estamos debatiendo hoy. Este proyecto de ley trata de reconvertir el sector de la construcción y de la vivienda, que digamos que ha estado mal enfocado en los últimos años por no haber sido atendidas con las políticas existentes las verdaderas necesidades del ciudadano. Y lo que se quiere ahora con esta ley es corregir una serie de desequilibrios estructurales del sector y que el dinero público que ha fluido en los años anteriores, que en forma de ayudas han concedido tanto el Estado como las comunidades autónomas y los ayuntamientos, vaya a las personas que realmente lo necesiten y, desde luego, a atender la conservación, la accesibilidad, la eficiencia energética y la sostenibilidad ambiental de nuestras ciudades.

Señorías, les recuerdo que en los últimos cincuenta años el urbanismo español se ha centrado nada más que en generar nueva ciudad, en generar nuevos asentamientos, nuevas poblaciones, y desde luego no ha atendido en la debida proporción las tareas que ahora queremos resolver de una manera eficaz para los ciudadanos españoles. No se han atendido las actuaciones de rehabilitación, regeneración y renovación urbanas, que son, efectivamente, las tres claves fundamentales que se contemplan en este proyecto de ley. Sabemos todos que la actuación sobre una ciudad ya hecha es mucho más compleja y, desde luego, menos rentable. De ahí la oportunidad de esta ley para garantizar que se vuelquen esfuerzos sobre las tres erres con que denominamos esta ley: la rehabilitación, la regeneración y la renovación urbanas. Y, desde luego, para impulsar y apoyar —a pesar de sus críticas— al sector de la construcción y

al de la vivienda, dándoles una nueva orientación para que sean también motores, agentes o cabezas tractoras del impulso de la recuperación económica española.

¿Por qué digo esto? En el periodo 2007-2012 desaparecieron 1,5 millones de puestos de trabajo en la construcción. En apoyo de los argumentos del Gobierno para la aprobación de esta ley hay que decir que tenemos cuarenta y cinco años con suelo suficiente y con una legislación también suficiente para dar respuesta a las necesidades de construcción de nuevas viviendas. En estos momentos se construye un 73% menos que en 2006. Y de los 25 millones largos de parque de viviendas que tenemos en España, según el último censo del año 2011, un 20,3% se ha construido en la última década, y un 17% aproximadamente es el nuevo parque de viviendas vacías que hay en la actualidad. Por eso, señorías, en el orden de la construcción de nuevas viviendas, creo que estamos totalmente sobrados.

Pero, entrando en esa relación numérica de las necesidades de la mejora de la eficiencia energética, tenemos que decir que más del 60% de ese parque tiene una antigüedad de entre treinta y cincuenta años, cuando todavía no existía ningún marchamo de garantía de conseguir una eficiencia energética. Son datos tremendos en los momentos actuales para justificar más todavía la existencia de esta ley. Hay 85 532 viviendas en edificios en estado ruinoso; 265 788 están en mal estado, y 1 380 531 están en un estado deficiente. Pero lo más triste en estos momentos, señorías, y hasta da vergüenza recordarlo y mencionarlo, es que 156 208 viviendas carecen de servicio o aseo. No me dirán ustedes que no es necesario un proyecto de ley de este tenor.

En poblaciones de más de 20 000 habitantes tenemos 624 barrios que están en pésimas condiciones de calidad de vida y habitabilidad, lo que está afectando a más de 4 millones de personas. Nuestros homólogos europeos dedican prácticamente el 41% de la actividad del sector de la construcción a estas tareas de rehabilitación. Nosotros nos hemos quedado atrás, pero casualmente la tipología de vivienda que tenemos en España, la tipología de vivienda residencial de uso colectivo, tiene un peso muy importante en el parque de viviendas de España, parque que también está en la edad crítica para abordar todas las actuaciones previstas en esta ley. Estamos hablando de que esas viviendas han sido construidas entre los años 1940 y 1980.

Señorías, creo que estos datos y cifras son elocuentes y son los que han movido al Gobierno de España a tratar de resolver esta situación. Por eso el Gobierno presenta este proyecto de ley, porque la legislación vigente, según han podido deducir ustedes de las cifras que yo les he dado, no parece que haya dado una respuesta muy positiva a estas operaciones de regeneración, rehabilitación y renovación urbanas. Además, presenta lagunas importantes que tienen que ser resueltas para permitir la eficacia de este proyecto, viabilidad técnica y, desde luego, la económica en esta clase de actuaciones.

Por otra parte, señorías, también estamos inmersos en un mundo global en el que estamos en íntimo contacto con nuestros paisanos de la Unión Europea y sometidos a la denominada Estrategia 2020, que nos obliga fundamentalmente a tres actuaciones importantísimas, cuales son, por un lado, la reducción del 20% de las emisiones de gases invernadero con respecto a lo que existía en el año 1990; señorías, tenemos que reducir 26 millones de toneladas. También es necesario incrementar en un 20% la eficacia energética en su consumo final. E incrementar asimismo las fuentes de energías renovables en otro 20%. De ahí la denominación de esta estrategia. Y como dato último que apoya este compromiso del Gobierno de España con la Estrategia Europea 2020, les recuerdo que según el IDAE las viviendas españolas consumen el 17% de la energía final del país y el 25% del total de la energía eléctrica.

Señorías, he escuchado atentamente todos los planteamientos que han hecho ustedes aquí, del mismo modo que he leído atentamente el veto que presentaron ustedes por escrito en el Senado. Y quiero decirles que no acabo de entender por qué no apoyan este proyecto de ley en su integridad, pero, por supuesto, señorías, respeto el trabajo que hacen ustedes, siempre concienzudo, sobre lo que, dentro de su ideología o de su estructura económica, o su estructura de país, o su estructura de urbanismo, entienden para esta legislación.

Se han oído críticas, como que la Ley del mercado del alquiler no facilita la puesta en el mercado de las viviendas que en estos momentos están desocupadas, más de 700 000. Desde luego, existen y se abordan temas que el Gobierno cree que está haciendo en las condiciones que debe hacer. Se dice que este proyecto de ley tiene una visión economicista y especulativa, sustituyendo a otros tipos de consideraciones de carácter integral —les haré en términos más reducidos algunos comentarios al respecto—. Que hay perjuicios para los propietarios por tener que adelantar las cantidades para la ejecución de las actuaciones. Que hay un incremento —y me preocupa lo que ustedes han dicho— del deber de conservación a cargo de los propietarios de los inmuebles, generando a la vez un conflicto con

los agentes privados rehabilitadores. Que hay ausencia de garantías en un tema tan social y tan trascendental, cuando creo que el Gobierno del Partido Popular se caracteriza y se va a seguir caracterizando por ese matiz social, que no es propio ni único ni exclusivo ni reserva de los Gobiernos catalogados por sí mismos como de izquierdas en materias de realojo. Ustedes aluden a una conversión del espacio público en solares edificables aumentando indiscriminadamente esa edificabilidad y el volumen, o bien la financiación de las infraestructuras o financiación por medio de los ahorros amortizables. Falta de participación de los habitantes en estos programas de regeneración urbanística. También mencionan la falta de participación en la elaboración de este proyecto de ley. Y la falta de participación de los ciudadanos, como he podido leer en el informe de evaluación de los edificios.

También me duele escuchar que todo se fía a la gestión de la iniciativa privada y que no hay protagonismo de la Administración pública o de los poderes públicos. Que sustituimos ese caudal de plusvalías en el sector de la construcción por un caudal de plusvalías dentro de lo que es la propia ciudad, cosa que rechazo tajantemente por ese matiz de conciencia social de que dispone el Gobierno de España. Dicen que se generan situaciones de exclusión social derivadas del tema de los desalojos. Que hay un olvido de la rehabilitación de la vivienda aislada —luego les comentaré algo al respecto para que vean que están ustedes equivocados—. Una reducción de la reserva del 30% de suelo para la construcción de VPO. Y aquí también les voy a matizar algo, porque ustedes no consideran o valoran la evolución de las circunstancias en el módulo del precio de la vivienda pública y el precio de la vivienda libre, ni las dificultades que existen ahora mismo por parte de las familias. Y, desde luego, en ese parque de 700 000 viviendas tenemos también viviendas de protección pública. Se habla de la incorporación de suelos que no disponen de servicios ni de infraestructuras urbanas como suelo urbanizado. Que esto es un cajón de sastre, una ley ómnibus, para colocar la regulación de otra normativa que, evidentemente, no tiene nada que ver con este proyecto de ley, que aborda las tres erres: rehabilitación, regeneración y renovación urbanas. Desde luego, hay un matiz importante que ha introducido el Partido Socialista, que es que el Gobierno de España con esta ley no respeta ni tiene en consideración el artículo 31 de la Ley 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres. Y añadido que algunos de ustedes también han aludido a que la certificación energética presenta grandes deficiencias.

Señorías, estos criterios, a mi modesto entender y al del Grupo Parlamentario Popular en el Senado, carecen de todo basamento o toda fundamentación en sus planteamientos. Con sus planteamientos, con el veto en contra, de rechazo y devolución al Gobierno de este proyecto de ley, ustedes no quieren considerar la trascendencia o importancia que este tiene para la generación de empleo en nuestra España. Así, derivado de estudios que ustedes conocen bien, por cada millón de euros invertidos se generan dieciocho nuevos empleos directos; y con ese matiz que tiene la inversión pública de generar un efecto multiplicador de entre tres y cuatro veces la inversión privada, podemos decir que por cada millón de euros de aportación pública invertidos se generan cincuenta y cuatro puestos de empleos directos.

Con estos vetos ustedes pretenden el rechazo a esta ley, en especial el Grupo Socialista, aunque Izquierda Unida no ha hecho el uso debido en esta comisión del turno de defensa de su veto —está en su perfecto y legítimo ejercicio—. Y yo les pregunto: ¿de qué pueden presumir ustedes en los lugares donde han gobernado? ¿Qué logros pueden presentar ustedes ante el pueblo español y ante sus ciudadanos por lo conseguido con sus políticas de vivienda? Desde luego, señorías, yo creo —y lo digo con todo respeto— que poco pueden poner ustedes en la balanza de los logros conseguidos.

Por eso, señorías, sin ánimo de ser exhaustivo, puesto que luego tendremos tiempo de sobra en el turno en contra, que nos servirá para fijar bien las posiciones en el Pleno que se celebrará la próxima semana, solo quiero dar un sencillo repaso, intentando entrar en cuestiones un poco más concretas sobre los planteamientos que les he escuchado a ustedes y que también he leído en los vetos que ustedes presentaron en la Mesa del Senado con motivo de la tramitación de esta ley.

Podemos empezar hablando de que esta ley está basada en una triple visión: social, ambiental y económica, con lo cual no solo está basada en una visión economicista, en una visión que deja al margen los planteamientos o cuestiones sociales para una calidad de vida y un modelo sostenible y competitivo —también ustedes lo argumentan en contra en alguna de sus enmiendas— de lo que es la nueva ciudad, la regeneración de la ciudad nueva.

Creo que también han hablado de la ausencia de una memoria económica, de ausencia de financiación, de que la memoria económica suponía un coste cero. Evidentemente, en esta ley no tenemos por qué hablar de cantidades económicas, sino sencillamente hay que decir, como he hecho al inicio de mi intervención, que este proyecto de ley y el Plan de Vivienda 2013-2016 van de la mano, plan en el cual

hay una suculenta cantidad para realizar las tareas o ejecuciones en las tres áreas que contiene esta ley. Además, he de recordarles que el Plan 2013-2016 se ha hecho, por supuesto, en un momento difícil para la financiación pública en la actual coyuntura económica.

Ustedes argumentaban también que la reducción de la reserva de suelo para vivienda protegida es un error, una barbaridad, que es mejor tener preparado el camino para el futuro, pero yo les digo que, desde luego, hay que darle al suelo urbanizado la normativa que le corresponde de acuerdo con su realidad, que nada tiene que ver ahora mismo con lo que son los suelos urbanizables, en los que está actualmente todo por desarrollar de una manera ex novo.

Legislación ómnibus. Yo me sorprendo, señor Fernández Ortega —y se lo digo con todo el afecto y aprecio que sabe que le tengo—, porque en su momento ustedes propiciaron un marco de total caos legislativo. Ustedes mezclaron la Ley de Economía Sostenible con un decreto largo de nombre del año 2008, y lo mezclaron también con la Ley del suelo del 2008. En fin, no entiendo por qué ustedes hablan de estos temas. Desde luego, si incluimos las reformas para que afecten a otras normas es porque eso deriva de la necesidad de acometer modificaciones en otras normas, y creo que todos ustedes son capaces de entender que tienen un carácter accesorio totalmente a la ley. Por eso, si se incorporan a una ley es por premura, para regular mejor y dar mejor bienestar a los ciudadanos, y desde luego no se mezclan con lo que es el objeto propio de esta ley.

Se habla también de maquinaciones especulativas o de negocio conforme a la generación del suelo. Usted sabe, como máxima, que es principio del derecho urbanístico español el equilibrio de que ninguna actuación urbanística puede generar más cargas que beneficios. Desde luego, eso lo conocen ustedes; y usted, señor Fernández Ortega, conoce bien el urbanismo debido a su antigua responsabilidad como alcalde. Y no contravenimos, por supuesto, nada de lo dispuesto en el artículo 47.

A la iniciativa privada se la impulsa y se la anima porque es otro de los factores fundamentales para la financiación de estos proyectos contemplados en esta ley. Y el poder público, las autoridades administrativas, quiere que la financiación privada entre acompañada de la potestad pública, porque, si no, desde luego no entrarían por sí solos. Y si no entra también la iniciativa privada en la Administración pública, ¿qué quieren, que dejemos en manos de la subvención pública o del coste que genera a los propietarios todas estas actuaciones? Desde luego, señorías, por esa labor no anda el Partido Popular.

Viviendas aisladas. Evidentemente, el Gobierno para nada se olvida en esta ley de la rehabilitación de las viviendas aisladas.

En cuanto a la igualdad efectiva entre hombres y mujeres, en los argumentos que sustentan su veto no indican en qué no se ve esa igualdad, y el Partido Popular, el Gobierno de España, es sumamente escrupuloso en el mantenimiento de esta igualdad. Y con respecto a lo que usted decía de que el impacto económico lo despacha el Gobierno en la ley argumentando nada más que favorece a las mujeres porque en definitiva no tenemos otros argumentos, pues yo creo que es una de las partes de la igualdad de la mujer atendiendo al principio de longevidad de los hombres con respecto a las mujeres.

Ustedes también han criticado el proyecto de Eurovegas, y yo entiendo que puede ser magnífico para la economía española actual. Quiero recordar que ahora mismo en Cataluña se está gestionando otro proyecto con Barcelona World, con el que también se quieren establecer una serie de sinergias y la creación de empleo en base a ciertas actividades allí realizadas.

Señorías, voy terminando. Quiero decirles que el Grupo Parlamentario Popular en el Senado va a votar en contra de estos vetos, y creo que los motivos que les he dado son de suficiente peso para hacerlo así. Desde luego, ya tendremos oportunidad de tener un debate más amplio y profundo, como he dicho antes, en el Pleno de la próxima semana.

Muchas gracias, señora presidenta, y muchas gracias, señorías, por su atención.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias.

Pasamos ahora al turno de portavoces, siguiendo el orden de menor a mayor, y por tiempo de cinco minutos.

¿Grupo Parlamentario Mixto? (*Denegaciones.*) No interviene.

¿Grupo Parlamentario Vasco en el Senado? (*Denegaciones.*) Tampoco interviene la senadora Iparragirre.

Por el Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya, tiene la palabra el señor Martí Jufresa.

El señor MARTÍ JUFRESA: Gracias, señora presidenta.

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 179

12 de junio de 2013

Pág. 29

¿Ley de rehabilitación, regeneración y remodelación urbana? Sí, pero bien, señor Mateu. Y lo bueno es enemigo de lo rápido. Las prisas son malas consejeras. La urgencia no tiene ningún sentido en la tramitación de esta ley. Y usted no me ha contestado, solo ha esbozado la necesidad de crear empleo. Pero no puede decirme que los tres meses que se podrían haber añadido perfectamente a esta tramitación fueran a cambiar nada, y en cambio podrían haber mejorado muchísimo.

Dinero que apoya siguiendo el plan de vivienda: 650 millones de euros al año para todo el plan de vivienda, que incluye el alquiler, la rehabilitación y otras medidas. ¿Usted considera que eso va a ser la locomotora de una ley como esta? Seguro que no, señor Mateu, aunque usted pueda decir que sí.

En los últimos cincuenta años no se ha hecho nada bien en España en materia de rehabilitación, no hay logros conseguidos en el pasado en estos campos. Lo siento, pero eso no es verdad. Tampoco vamos a empezar de cero, no estamos descubriendo la sopa de ajo. Sí hay experiencias positivas que podrían servirnos de ejemplo. Y, ya que usted ha dicho explícitamente que no había ninguna, voy a reivindicar las que conozco: Barcelona, que puedo poner sin ningún tipo de rubor como ejemplo de una experiencia altamente positiva. La conocida como Ley de barrios del Gobierno de Cataluña es otra experiencia absolutamente positiva y, por descontado, en las antípodas de Eurovegas, señor Mateu, que no tiene nada que ver con un planteamiento ni de rehabilitación ni de remodelación ni de renovación urbanas, sino que es todo lo contrario, supone estimular un urbanismo que nada tiene que ver con esa filosofía que ustedes ahora defienden con tanto ahínco. Y de paso le diré que el Barcelona World, que, entre otras cosas, no debería llevar el nombre de Barcelona, es un auténtico desastre que mi grupo no apoya para nada; ni Eurovegas, ni Barcelona World, ni ninguna otra iniciativa de falso crecimiento basado en la especulación urbanística y en la especulación que representa el juego. Se lo digo con todas las letras, por si no había quedado claro.

Segundo elemento. Usted dice que vayamos más allá de hablar solo de economía, y cita la visión social, ambiental y económica. Pero es que esta ley es una ley urbana, señor Mateu. Se deja lo más importante: que la visión central que debe guiar una ley como esta es la visión urbanística, la visión de enfoque urbano. Una ley como esta configura, o debería configurar, un modelo urbano, formas de entender la vida en común que se organizan a partir de las ciudades y de los tejidos urbanos en los que todos y todas vivimos. Y en este sentido ustedes tienen miras cortas. Ya lo ha dicho: prisas, rapidez, eficacia. Pues no. Lo que hace falta aquí es ambición real, trabajo en profundidad y bien hecho para lograr transformaciones urbanas que sean productivas e interesantes desde el punto de vista del desarrollo económico, pero, sobre todo, con una visión integral de desarrollo colectivo y humano.

Y, señor Mateu, a lo mejor no puede contestarme ahora y lo hace después o en los turnos del Pleno, pero no acabo de ver cómo funciona esta ley, dónde está la gasolina, cómo se van a mover realmente los procesos de transformación, más allá de si estoy de acuerdo —en este caso ya sabe que no— o de las consecuencias negativas que podría llegar a tener. ¿Cómo funciona esto, señor Mateu? No consigo entenderlo. ¿Dónde está la gasolina que va a hacer que haya una auténtica rehabilitación, renovación y regeneración urbanas a partir de esta ley? Si no hay dinero público suficiente, si no hay capacidad privada que no esté basada en un aprovechamiento, que va a ser minúsculo o tangencial, de plusvalías que hasta ahora no existían, ¿dónde va a estar la fuerza de transformación?

Y termino con lo que hay que terminar, señor Mateu. ¿Los errores del pasado justifican los errores de ahora? Si el Gobierno del Partido Socialista se había equivocado, ¿ustedes están autorizados para pervertir la tramitación parlamentaria y volver a equivocarse? ¿Qué argumento es este, señor Mateu? ¿Por qué esta ley es una ley ómnibus? Todavía no nos lo ha explicado. ¿Ha dicho usted que los temas que se adjuntan tienen carácter accesorio? ¿Que los tabacos y el transporte aéreo tienen algo que ver con lo que estamos discutiendo? Señor Mateu, por favor, no dé estos argumentos, porque si los da al final voy a llegar a la misma conclusión del principio: que a ustedes en realidad todo esto les importa poco. Había una idea que despachar de manera rápida, sin demasiada importancia, y pasar un trámite. De paso, nos sirve para cargarle otros temas que seguramente sí les interesan más, y al final, una ley inconsistente y vacua que desgraciadamente va a ser de nuevo una oportunidad perdida en políticas de vivienda.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias.

¿Por el Grupo Catalán en el Senado Convergència i Unió? (*Denegaciones.*) No hace uso de la palabra la senadora Candini.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el senador Fernández Ortega.

El señor FERNÁNDEZ ORTEGA: Gracias, señora presidenta.

Decía el portavoz del Grupo Popular que no nos quejemos de que esta sea una ley patera, porque ya en otras ocasiones se han introducido temas que no correspondían con la ley. Sí, pero este tema ya se discutió. Ustedes lo llevaron al Constitucional, ustedes ya reclamaron, con lo cual, aplíquenselo.

Empezando por donde ha terminado mi compañero Carles, hay que decir que ustedes han incluido en esta ley la ordenación del mercado del tabaco para que puedan ponerse nuevos estancos, nuevas expendedorías de tabaco en los edificios públicos. Han incluido aquí la necesidad de regular los planes de asistencia a las víctimas de accidentes aéreos. Se han metido con la bonificación de las tarifas. Con esta ley han entrado en la estructura de los presupuestos de las entidades locales. Y en diecisiete o dieciocho días la vamos a tramitar en el Senado. Nosotros creemos que esto es una barbaridad y les estamos pidiendo que lo hagan con sensatez. Y ese es uno de los motivos que nos lleva a pedirles el veto a esta ley, algo que creo que es bastante razonable.

Ha dicho usted que el PP también tiene conciencia social y que esta ley no es economicista. Con respecto a los desahucios por la rehabilitación de edificios, ustedes han suprimido la salvaguarda que había en el deber de conservación para las familias con menos ingresos. Eso lo han quitado. No es que se les haya pasado, es que lo han borrado de la ley. Han suprimido —repito— la salvaguarda que había. Y como no les parecía suficiente con suprimir la salvaguarda, encima legislan en esta ley diciendo que en el caso de que una familia no haga frente a ese deber se puede llevar incluso hasta el 75% del coste de reposición lo que se les puede cargar a los propietarios respecto del deber de conservación.

Está claro que están tomando las decisiones apostando por que se haga la rehabilitación se pueda o no se pueda, y a nosotros no nos parece razonable. Piensen sobre todo en el centro de las ciudades, en la parte histórica, donde vivan familias que con los problemas de paro que hoy existen no puedan atender a un proceso de rehabilitación del edificio con los ingresos que tienen. Y con las condiciones que ustedes han puesto en la ley, o lo atienden, o fuera de su vivienda. Eso es una barbaridad. Y no pensemos solamente en la gente que es propietaria de la vivienda, porque también por no poder hacer frente puede haber personas que se vean obligadas a dejar los contratos de alquiler que tuvieran con las condiciones de ese contrato. Quiero decir que esto tiene una amplia repercusión.

Antes Carles decía que no veía la gasolina por ninguna parte para este proyecto de ley. Yo he encontrado la gasolina, y lo he dicho en mi primera intervención, en el deber de conservación. Ustedes han fiado al esfuerzo particular la inversión que sea necesaria. En esta ley prácticamente todo está reglamentado para que se apoye en el deber de conservación de los propietarios. No hay un impulso del Gobierno, no hay un compromiso. Y, claro, usted lo referencia a su plan de vivienda y suelo. Pues tengo que decirle que sus señorías se quedarán sorprendidos cuando comparen las cifras, porque no es ya que sean muchos menores que las cifras de los Gobiernos socialistas, sino menores que las del último plan de vivienda y suelo que hicieron ustedes cuando estaban en el Gobierno, el Plan 2002-2005. Un tercio menor. El Plan 2002-2005 contemplaba 3300 millones, y este, 2400. Es un 30% menor el esfuerzo que hace el Estado respecto del Plan de 2002. Aquí, efectivamente, no hay gasolina, no hay ningún esfuerzo público para apoyar este tipo de proyectos de rehabilitación.

Además, estamos vendiendo que estamos apostando por el empleo. Pero, claro, con este nivel de inversión, las cifras que dan son auténticamente ridículas. Usted ha dicho, y así aparece en la memoria de impacto de este proyecto de ley, que por cada millón de euros de inversión pública se generan dieciocho nuevos empleos. Pues con las cuentas que tienen ustedes se van a ir a diez mil empleos en cuatro años. ¿Hacen falta muchas alharacas para vender eso? Y eso suponiendo que cumplieran con toda la inversión que tienen prevista y con la inversión añadida, que se multiplica, de los particulares. Son cifras que no podemos aplaudir. Nosotros creemos que hace falta actuar. Usted mismo ha dicho que hay millones de viviendas que necesitan una actuación de rehabilitación, y nosotros creemos que habría que fijar el reto de que se interviniera en 240 000 viviendas al año. Estaríamos actuando sobre el 2% de las viviendas que necesitan intervención, ya que hay 12 millones de viviendas con más de 30 años. Con ese 2% de intervención anual —y no estoy diciendo nada desproporcionado—, y teniendo en cuenta que hay 12 millones de viviendas en nuestro país de más de 30 años, con una inversión media de 36 000 euros estaríamos generando una actividad económica de 8640 millones y 175 000 empleos cada año. Entonces sí estaríamos hablando de cifras significativas y de un impulso económico verdaderamente importante. Pero las cifras en las que usted está fijando esta ley apoyada en su plan de vivienda y suelo

son absolutamente ridículas porque no van a servir para actuar. Criticaba usted y se preguntaba cómo hemos llegado hasta aquí; imagine lo que pasará dentro de unos años con el ritmo de inversión que están proponiendo.

Y por no alargarme más haré solo una referencia a la apuesta que desde el Grupo Parlamentario Socialista hemos hecho para que esta ley se focalizara aún más en la eficiencia energética, conscientes de que España no ha cumplido el compromiso global del protocolo de Kioto en cuanto al sector de la vivienda y la energía que se consume en los edificios, porque las emisiones de gases de efecto invernadero por uso de la energía de los edificios han pasado del 16% en 1990 al 21% en el 2005, y por tanto, son necesarias políticas más agresivas para controlar y mejorar la eficiencia energética de los edificios. Creemos que esta ley era una oportunidad que se ha desaprovechado y también una causa más para presentar nuestro veto.

Muchas gracias, señora presidenta.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senador Fernández Ortega.

Por el Grupo Parlamentario Popular en el Senado tiene la palabra el senador Mateu.

El señor MATEU ISTÚRIZ: Gracias, señora presidenta. Buenos días de nuevo.

Señor Martí Jufresa, la urgencia es la que determina la situación que tenemos en España y hay que ponerse a trabajar ya en esta materia de la rehabilitación, regeneración y renovación urbana. En cuanto al dinero, evidentemente lo previsto: aportación pública en el plan 2013-2016 y la aplicación de unas fórmulas existentes. En la memoria de la ley y en el proyecto vienen perfectamente establecidas algunas otras, como pueden ser, por ejemplo, la economía de escala que se puede obtener en la rehabilitación de edificios más que hacerlo en las viviendas de forma aislada; posibles medidas técnicas y jurídicas para procurar que las operaciones de rehabilitación sean rentables, generen sus propios recursos y sean capaces de conseguir capital privado; convenios, cesiones o arrendamientos de espacios. Y es que hay una serie de cuestiones que no solo se basan en la aportación que establece el plan de vivienda.

Salvo que me haya equivocado, y en tal caso le ruego acepte mi rectificación, yo no he dicho que en los últimos 50 años no se hubiera realizado ninguna actividad de rehabilitación, sino sencillamente que ha habido una desproporción entre lo dedicado a la nueva vivienda y lo dedicado a la rehabilitación. Hay ejemplos muy interesantes y muy buenos en muchos territorios de España, por eso creo que no me ha entendido. Es una pena que no quieran ustedes lo de Barcelona World, porque desde luego la palabra Barcelona unida a World, que significa mundo, supone hacer patria y es una pena, repito, que no lo apoyen.

En cuanto a la gasolina, ya les he explicado de dónde vienen los fondos o la financiación, y desde luego creo que ha sido usted demasiado beligerante, demasiado vehemente respecto del contenido de esta ley. Yo le aseguro, señoría, que en la presentación de este proyecto de ley hay una sanísima y buenísima intención hacia los ciudadanos españoles y por ello le ruego que analice esa dureza con la que se ha manifestado usted en su intervención, porque creo que no estaba muy justificada. Se lo digo con todo respeto, afecto y cariño. No quiero que esto redunde de ningún modo en nuestra relación.

Señor Fernández Ortega, en cuanto a la ley patera, esta ley no es algo que haya imaginado uno de esos magníficos funcionarios que existen en el Ministerio de Fomento para hacer un anteproyecto, sino que sencillamente esto ha sido parido dentro de un equipo gubernativo en el que interviene fundamentalmente una parte de la Administración pública española, que creo que es un cuerpo muy prestigioso y muy capaz, como es el de la Abogacía del Estado. Con lo cual sí se aprovecha una ley omnibus para renovar otras materias que urgen en este momento en España, y creo que a pesar de eso que decía usted sobre esa sentencia del Tribunal Constitucional, no íbamos a ser tan pueriles como para saltarnos a la torera una sentencia del Constitucional. Nosotros siempre respetamos lo que dice el Tribunal Constitucional a diferencia de alguna otra comunidad que en algún supuesto no ha querido atender sus dictados.

Entiendo que le preocupe a usted el tema de gravar a esas familias que ahora mismo no tienen los fondos suficientes como para afrontar las tareas de rehabilitación y conservación. El Gobierno del Partido Popular recoge lo mismo que había antes, que es el hecho de que el deber de conservación se encuentra implícito en la legislación urbanística anterior, y que nunca se han condicionado esas tareas a la renta del propietario, porque le quiero recordar que el plan de viviendas dispone de hasta 4000 euros para conservación; hasta 4000 euros para accesibilidad y hasta 5000 euros para mejorar la eficiencia energética. Y hay una máxima en esta ley según la cual donde no lleguen los dineros del particular, estará

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 179

12 de junio de 2013

Pág. 32

la Administración con esas fórmulas innovadoras de colaboración público-privadas, señor Fernández Ortega. Por ello he de insistir en que desde luego esta ley no sale para que se esfume como el humo, sino que tiene un fundamento económico suficiente como para realizar las actuaciones en ella previstas.

Para rebatirme las cuentas que yo le hago en cuanto a las viviendas de más de 50 años, utiliza usted uno de los varios informes existentes al objeto de determinar qué número de puestos de trabajo se crean, y usted ha utilizado precisamente reflexiones sobre la rehabilitación de edificios de Garrigues y yo otro sobre el Impacto económico de las políticas de rehabilitación del Plan estatal de vivienda y rehabilitación 2009-2012; hay otro informe, el WWF de 2012 y otros varios. Pero usted está arrimando el ascua a su sardina, aunque es lícito utilizar varios de estos informes para justificar sus planteamientos. Dice usted que este Plan de vivienda 2013-2016 tiene poco fundamento económico y que tenían más los anteriores, pero es muy fácil escribir en barra de hielo porque luego se derrite. Por eso, señor Fernández Ortega, debo decirle con todo el respeto del mundo que esta ley es la que ahora mismo necesita España y tiene ese fundamento económico que ustedes están siempre rebatiendo.

Muchas gracias, señora presidenta.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senador Mateu.

A continuación pasamos a votar las propuestas de veto.

Propuesta de veto número 1, de los senadores Iglesias Fernández y Mariscal Cifuentes, del Grupo Parlamentario Mixto.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 7; en contra, 16; abstenciones, 2.

La señora PRESIDENTA: Queda rechazada.

Votamos la propuesta de veto número 2, de los senadores Guillot Miravet y Saura Laporta, del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 7; en contra, 16; abstenciones, 2.

La señora PRESIDENTA: Queda rechazada.

Votamos la propuesta de veto número 3, de los senadores Almiñana Riqué, Boya Alós, Bruguera Batalla, Martí Jufresa, Montilla Aguilar, Sabaté Borràs y Sequera García, del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 7; en contra, 16; abstenciones, 2.

La señora PRESIDENTA: Queda rechazada.

Votamos la propuesta de veto número 4 del Grupo Parlamentario Socialista.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 7; en contra, 16; abstenciones, 2.

La señora PRESIDENTA: Queda rechazada.

Señorías, tal como ya comentamos antes, se suspende la sesión, que se reanuda a las cuatro de la tarde en esta misma sala para el debate de las enmiendas presentadas a este proyecto de ley.

Eran las catorce horas y cuarenta minutos.

Se reanuda la sesión a las dieciséis horas.

La señora PRESIDENTA: Vamos a continuar la comisión con el debate del dictamen del proyecto de ley de rehabilitación, regeneración y renovación urbanas. Tal como habíamos acordado por la mañana, vamos a debatir esta tarde las doscientas cuarenta y cuatro enmiendas, que se distribuyen de la siguiente forma: enmiendas números 1 a 47, de los senadores Jesús Enrique Iglesias Fernández y José Manuel Mariscal Cifuentes, del Grupo Parlamentario Mixto, un total de cuarenta y siete enmiendas, que se han dado por defendidas esta mañana; enmiendas 182 a 209, del Grupo Parlamentario Vasco en el Senado, un total de veintiocho enmiendas; enmiendas números 48 a 132, del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya, un total de ochenta y cinco enmiendas; enmiendas 210 a 244, del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado Convergència i Unió, un total de treinta y cinco enmiendas; y enmiendas 133 a 181, del Grupo Parlamentario Socialista, un total de cuarenta y nueve enmiendas.

Vamos a comenzar el debate por orden de los grupos de menor a mayor. Como he comentado, las enmiendas del Grupo Parlamentario Mixto se han dado por defendidas.

Para defender las enmiendas del Grupo Parlamentario Vasco en el Senado, tiene la palabra la senadora Iparragirre Bemposta, por tiempo de quince minutos.

La señora IPARRAGIRRE BEMPOSTA: Muchas gracias. Buenas tardes.

El Grupo Parlamentario Vasco en el Senado considera que el Proyecto de ley de rehabilitación, regeneración y renovación urbanas incorpora medidas interesantes desde el punto de vista de la reactivación económica del sector de la construcción.

Compartimos la necesidad de adaptar la legislación a los criterios europeos de eficiencia energética —como se ha ido dicho esta mañana—, y como punto de partida estamos de acuerdo en crear nuevos instrumentos orientados a la rehabilitación en materia urbanística, así como en flexibilizar los existentes, y, como no puede ser de otra manera, también en la implementación de medidas en favor de la adaptación a los criterios básicos de accesibilidad para las personas con discapacidad o con movilidad reducida.

Pero, desde nuestro punto de vista, el texto propuesto manifiesta debilidades que, en opinión de este grupo, deberían ser mejoradas con la incorporación de las enmiendas propuestas.

Las enmiendas que mi grupo presenta son en su mayoría, a pesar de que hay algunas que no entran dentro de este grupo, relativas al ámbito competencial; más bien a lo que nosotros entendemos por invasión de ese ámbito competencial. Entendemos que este proyecto que hoy se trae a debate invade competencias que, en nuestro caso, son exclusivas de la Comunidad Autónoma de Euskadi. Es cierto que el texto contiene algunas mínimas referencias a esas competencias autonómicas, pero no repara por ello lo antes mencionado, porque según los términos del texto del proyecto, lo que se plantea es el diseño de una política de vivienda urbanística y de ordenación del territorio de carácter uniforme y unitaria para el conjunto del Estado que limita el diseño de políticas públicas en esta materia por las administraciones territoriales que han asumido competencias exclusivas en esos sectores.

Por lo tanto, con esta explicación un poco general, y entendiendo que algunas de las enmiendas que presentamos no se ciñen al ámbito competencial, con esta valoración doy por defendidas el grueso de las enmiendas. Pero no quisiera terminar sin antes mencionar que vamos a retirar dos de las que hemos presentado, las números 188 y 191.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Interviene a continuación el portavoz del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya, el señor Martí Jufresa, para la defensa de las enmiendas 48 a 132.

El señor MARTÍ JUFRESA: Muchas gracias, señora presidenta.

Voy a hacer un breve resumen de las enmiendas más destacadas que hemos presentado, evidentemente en coherencia con el veto y con las explicaciones que hemos aportado al porqué de este veto, siendo las enmiendas aportaciones parciales al respecto. En coherencia con ello, la mayoría de ellas son enmiendas de supresión, que presentaré, muy brevemente, en seis bloques.

El primer bloque tiene que ver con el apartado de definiciones, en el que hemos querido hacer algunas precisiones. En particular me gustaría subrayar la idea de supresión del concepto competitivo, que creemos que en este contexto no se justifica; en un caso presentamos la supresión, y en el segundo la sustitución por «funcional». A nuestro entender, también hay una definición equivocada del concepto de vivienda colectiva.

El segundo bloque, mucho más clave, tiene que ver con todas aquellas enmiendas que pretenden volver a los textos originales y, por tanto, evitar reformas que, a nuestro juicio, van a llevar a un impacto urbano equivocado en nuestras ciudades y municipios; van a llevar a hipotecas que, según cómo, podrían llegar a ser pesadas en el futuro en términos de políticas de vivienda y de urbanismo. Tiene que ver con la disposición transitoria segunda, que permite la eliminación de la VPO por cuatro años, y la disposición final duodécima, de modificación de la Ley de Suelo, en concreto en los puntos tres, seis, siete y diecinueve, que, de alguna manera, contribuyen a desposeer de recursos en el futuro, para políticas de suelo o vivienda y urbanismo, a los municipios; tiene que ver con la iniciativa pública y privada en las actuaciones de transformación urbanística y edificatorias, con la rebaja en la cesión de vivienda pública del 30 al 10% en algunos casos, con excesos de laxitud —a nuestro entender— en la caracterización de lo que se considera suelo urbanizado, y con las rebajas en los aprovechamientos para los municipios.

Un tercer bloque tiene que ver con evitar efectos perversos —como hemos señalado al principio— de este tipo de transformaciones urbanísticas empujadas únicamente por una iniciativa privada, que forzosamente va a querer maximizar sus beneficios, puesto que es la única manera de darle viabilidad y rentabilidad a estas operaciones y, por tanto, evitar que las personas y las familias con rentas más bajas se vean altamente perjudicadas por este influjo.

Estas enmiendas tienen que ver con el artículo 12 y con la disposición final primera, de modificación de la propiedad horizontal.

El cuarto bloque tiene que ver con lo que he comentado esta mañana en el sentido de tener mucho más en cuenta a las comunidades autónomas y a los ayuntamientos en algunos de los procedimientos y de las disposiciones; en particular, en este caso, harían referencia a los artículos 4 y 9.

En el quinto bloque hay una enmienda que nos parece importante de cara a añadir especificaciones en el artículo 4 de los informes de evaluación de edificios.

Y finalmente, el sexto bloque tiene que ver con suprimir las trece disposiciones finales, absolutamente impropias y que nada tienen que ver con esta ley y, como hemos dicho antes, de ningún modo se justifica que consten en este proyecto de ley.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senador Martí.

Para la defensa de las enmiendas 210 a 244, tiene la palabra el portavoz de Grupo Parlamentario Catalán en el Senado Convergència i Unió, la señora Candini.

La señora CANDINI I PUIG: Gracias, señora presidenta.

Las enmiendas que presenta el Grupo Parlamentario Catalán en relación con el proyecto de ley de rehabilitación, regeneración y renovación urbanas básicamente van en la línea de la planificación y ejecución de estrategias para fomentar un cambio cultural en relación con la rehabilitación y el mantenimiento de los edificios, respetar la nomenclatura en relación con las viviendas que establece la legislación de las comunidades autónomas en esta materia e incluir que las políticas públicas no se dirijan únicamente hacia un espacio urbano accesible y eficiente en el consumo de agua y energía sino también en las viviendas.

También es importante para nosotros la periodicidad con la que se evalúa el estado de los edificios, que se regula en la legislación de las comunidades autónomas.

Además, se propone también en alguna de ellas sustituir la expresión ordenación para la promoción, y refieren la regulación de su iniciativa de forma genérica a las actuaciones de rehabilitación edificatoria.

Otras razones son las expresadas en cuanto a mantener las competencias autonómicas sobre ordenación territorial y urbanística, porque lo que se regula es reiterativo en la parte que puede incluir el conflicto competencial.

En el mismo sentido, otras enmiendas tratan de establecer una regulación genérica de las actuaciones de rehabilitación edificatoria, considerando que las de regeneración urbana sí se sujetan a la legislación sobre ordenación territorial y urbanística.

En el mismo sentido, también presentamos unas enmiendas en relación con la línea de crédito ICO para financiar las inversiones y especificar más cuándo las entidades urbanísticas de conservación están sujetas a la Ley de propiedad horizontal.

En otra enmienda se recoge que los estatutos establezcan distintas categorías de elementos comunes de forma diferenciada a como lo hace la ley; por ejemplo, que en los estatutos se pueda recoger que el ascensor es un bien común particular de las viviendas o que la puerta del garaje es un bien común particular de las plazas del garaje. Es conveniente abrir expresamente dicha posibilidad para evitar discusiones estériles y dotar su seguridad jurídica en una norma que, por su vocación, tiene que procurar evitar conflictos en lugar de provocarlos.

Hay diferentes modificaciones. Quizá la más importante es ampliar de tres a cinco años el período en el cual la comunidad tendrá preferencia en el cobro de las cuotas impagadas respecto a otros deudores.

En otra enmienda se facilita la toma de acuerdos para poder hacer obras con el fin de instalar infraestructuras, telecomunicaciones, suministros eléctricos, energía renovable...

En definitiva, estas son algunas de las enmiendas presentadas, sobre las que insistiré en otro momento.

Gracias, señora presidenta.

La señora PRESIDENTA: Gracias, senadora Candini.

Para la defensa de las enmiendas 133 a 188, tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, el senador Tovar.

El señor TOVAR MENA: Gracias, señora presidenta.

Señorías, el portavoz de mi grupo parlamentario en esta comisión ha tenido esta mañana la oportunidad de explicar en la defensa del veto a este proyecto de ley nuestra posición y lo importante que es para la ley —y, por lo tanto, para todos los ciudadanos de este país— que ustedes incorporen algunas de las propuestas que los diferentes grupos hacemos a través de nuestras enmiendas.

El Grupo Parlamentario Socialista en el Senado, cumpliendo con su obligación, ha presentado alrededor de cuarenta enmiendas con el fin de mejorar la forma y el fondo de esta futura ley; y lo hacemos con la esperanza de que el Grupo Parlamentario Popular entienda que la oposición está para aportar y que seguro que parte de estas aportaciones se pueden asumir tanto por el Grupo Parlamentario Popular como por el Gobierno al que sustentan.

Presentamos seis enmiendas al preámbulo de este proyecto de ley, y la primera es al propio título porque estamos convencidos de que a este proyecto, cuyo título habla de rehabilitación, regeneración y renovación urbanas, hay que añadirle la palabra eficiencia energética. Estamos convencidos de que una ley de rehabilitación y de regeneración que no vaya acompañada de una parte importante de eficiencia energética para esos edificios sobre los que en el futuro se va a intervenir será desaprovechar una oportunidad única. No se trata ya solo de la palabra que corresponde a las formas, sino del fondo, que hemos podido comprobar después de leer detenidamente este proyecto de ley que no atiende mucho a esa parte que, como decía anteriormente, para nosotros es fundamental. Este proyecto debería estar impregnado de eficiencia energética y, sin embargo, no es así.

Como decía, hemos presentado seis enmiendas a esta parte del proyecto de ley y he de destacar la número 135, de adición, donde planteamos añadir un párrafo para garantizar que el informe de evaluación de edificación sea homogéneo en todo el Estado español. De la lectura de esta ley se desprende que pudiera no serlo y es fundamental que en todo el Estado español tengamos un informe único, en el sentido de que sea homogéneo.

En la enmienda número 137 planteamos la inclusión de artículos en los que se analice cómo resolver la pobreza energética, que es un problema grave en nuestro país y nos tememos que puede ser aún mayor en el futuro. Directivas europeas como la 2009/72 o la 2009/73 se refieren ampliamente a él y a través de ellas se pueden buscar las fórmulas para ir resolviendo ese problema que se está dando ya, como les decía, y que seguro será mayor en el futuro, muy a nuestro pesar, evidentemente.

La enmienda número 138 es de supresión. Entendemos que no se puede asumir que suelos que en estos momentos no son urbanos, que no tienen las dotaciones como suelos urbanos, puedan pasar a ser considerados como tales. Esto crea graves problemas, fundamentalmente en los municipios. Estimamos que esa incorporación es una de las partes más importantes cuando se habla de filosofía en la ley, y entendemos que a través de ella pudiera darse esa circunstancia.

Pasamos ya al articulado, donde nuestro grupo plantea un total de once enmiendas. También intentaré hacer un resumen de las que para nosotros son más importantes.

La número 139, de modificación, la presentamos porque entendemos que el concepto de sostenibilidad entra en contradicción con el de competitividad. Más adelante volveremos a hablar y a insistir en este asunto porque, sinceramente, todo lo relacionado con la competitividad a la que hace alusión esta ley no solo no queda claro, sino que nos preocupa cómo puede ser interpretado en el futuro.

Lo mismo ocurre con la enmienda número 140, que presentamos para que quede claro a qué se refiere el proyecto de ley cuando habla de carga desproporcionada. ¿Dónde está el límite de la carga desproporcionada? ¿Quién decide cuándo lo es o cuándo no? En esta enmienda intentamos marcar con claridad los límites y planteamos que esa carga desproporcionada vaya en función de las características de la persona o entidad afectada, de los costes de la medida, de las ayudas que se puedan recibir, y que todo ello debe plasmarse en la memoria del proyecto o en la memoria justificativa del Código Técnico de la Edificación, es decir, que haya un técnico que, efectivamente, esté detrás de todo ese informe y de toda esa valoración.

La enmienda número 142 pretende una modificación para eliminar el término competitivo en función de lo que le decía hace solo unos minutos, ya que no se aclara en ningún momento su significado ni entendemos que sea necesario para los objetivos que supuestamente persigue esta ley.

A través de las enmiendas números 143, 144 y 145 queremos adaptar la terminología a la Ley de igualdad de oportunidades. También queremos indicar aspectos importantes que deben ser incluidos en el informe de evaluación de edificios. Asimismo, queremos proporcionar mayor seguridad jurídica a este anteproyecto de ley.

Con la enmienda número 146 queremos dejar clara la participación de los ayuntamientos, al menos su derecho a la información. Nos parece muy bien ese censo económico al que hace alusión el proyecto de ley, pero se olvida de que los municipios tienen no solo responsabilidad, sino también competencia en todo lo que esta ley está definiendo. Por lo tanto, nos gustaría que fuera obligatorio que las comunidades autónomas pasaran un censo a cada municipio de todos los edificios que ellos han catalogado con algún tipo de problema.

La enmienda número 148 la consideramos realmente importante, puesto que aquí no quedan claros los límites económicos a la hora de obligar al propietario o al arrendatario en su aportación. Es más, creemos que se corre el riesgo de que personas con dificultades económicas acaben siendo desahuciados de sus viviendas bien como propietarios o bien como inquilinos. Este es un tema de calado, insisto, en esta ley, y de preocupación para el Grupo Parlamentario Socialista puesto que ya estamos viviendo una trágica experiencia en todo lo referido a los desahucios y debemos intentar que de ninguna manera pueda producirse a través de esta ley ninguna situación de ese tipo.

En este apartado, por último, la enmienda número 149, de modificación, con la que queremos velar por que a la hora de disolverse las asociaciones a las que se refiere este artículo se deje absolutamente claro que entre sus obligaciones pendientes quedan incluidas las relativas a daños materiales ocasionados por defectos o vicios ocultos en la construcción. Estamos viendo que cuando pasan unos años pueden aparecer en cualquier construcción vicios ocultos sobre los cuales es difícil pedir responsabilidades a quienes actuaron en dicha construcción. Por lo tanto, dejemos claro que la responsabilidad, aunque se disuelva la asociación, la siguen manteniendo respecto a todo lo que dicen ustedes en el anteproyecto de ley, pero haciendo especial hincapié en los defectos y vicios ocultos.

A las disposiciones adicionales también hay una serie de enmiendas que para nosotros son importantes. Cuando hablan de las sanciones a quien no entrega el certificado de eficacia energética válido, registrado y en vigor, no se diferencia entre quien lo hace a la hora de vender o quien lo hace a la hora de alquilar. Entendemos que, siendo una operación económica tan diferente la de una venta a la de un alquiler en cuanto a su cuantía, deberíamos llevar la falta de ese certificado, en el caso de venta, a un tipo de falta más grave y en el caso del alquiler a un tipo de falta más leve.

En esa misma línea, decimos en la enmienda número 151 que no podemos entender que el monto de la sanción económica a quien incumple con este requisito sea igual al beneficio obtenido en la operación, puesto que alguien podría pensar que si no corre ningún riesgo, no cumple la ley. Entendemos que hay que modificarlo, y nuestra propuesta es que la sanción sea de 1,2 veces el beneficio obtenido. Nos parece que es un tema absolutamente elemental y razonable.

En las disposiciones adicionales hemos incorporado cinco, a cual más importante según nuestra forma de ver este proyecto de ley. Nuestras disposiciones adicionales pasan, en primer lugar, por incluir una en la enmienda número 152, insistiendo en lo que decíamos anteriormente. Tenemos que salvar en este proyecto de ley a toda aquella gente que no pueda pagar el mínimo imprescindible, como la energía, el mantenimiento, etcétera, de la vivienda de la que son propietarios o de la que ocupan como inquilinos. Por lo tanto, hacemos hincapié en que se regule y se marque un articulado para la lucha contra la pobreza energética. Lo echamos en falta a lo largo del anteproyecto y lo añadimos en esta disposición adicional que presentamos en nuestra enmienda número 152.

En nuestra opinión, la enmienda número 153 también es importante, como todas las que presentamos, porque queremos incorporar algo absolutamente necesario en una ley de este tipo como es la promoción del empleo verde. En un país, con 6 millones de parados, que elaboremos una ley de rehabilitación, de protección de medioambiental, etcétera y que no nos preocupemos por dar un impulso al empleo, y en este caso al empleo verde, nos parece que es algo que se echa muy, muy en falta en el anteproyecto y que nosotros queremos aportar.

Otra disposición adicional nueva que planteamos en la enmienda número 154 consiste en incluir la obligatoriedad de programas de concienciación ciudadana e información a los propietarios y arrendatarios de inmuebles para que conozcan sus obligaciones y sus derechos.

La señora PRESIDENTA: Señoría, vaya terminando.

El señor TOVAR MENA: Sí, señora presidenta.

En la enmienda número 155 planteamos regular la biomasa e impulsarla en el sector de la rehabilitación, en el plazo de seis meses, realizándose las modificaciones correspondientes en el Código Técnico de Edificación y en el Reglamento de Instalaciones Térmicas.

La última enmienda hace referencia a una disposición adicional, en la que planteamos actualizar la Ley 15/1995, de 30 de mayo, sobre los límites de dominio sobre inmuebles para eliminar barreras arquitectónicas, que, como ustedes saben, tiene ya casi cuarenta años.

No me va a dar tiempo a hablar del resto de las enmiendas, pero quiero decirles que hemos presentado la enmienda número 161, de adición —porque es un tema que nos preocupa—, que vuelve a hablar de aquellos que no tienen recursos económicos para afrontar la rehabilitación de una vivienda para que no puedan ser excluidos o echados, por decirlo con claridad, de la vivienda que ocupan y que se busque una fórmula para que toda esa gente quede exenta de tener que aportar esas cantidades.

Las últimas enmiendas son de supresión. Todas las disposiciones finales, desde la tercera a la novena, como se ha dicho ya anteriormente, no tienen absolutamente nada que ver con esta ley y hay algunas que son muy perjudiciales para ciudadanos de Canarias, de Baleares, etcétera, referidas a la regulación aérea, algo que también se plantea en este anteproyecto de ley.

Termino diciéndoles, señorías, que están a tiempo de que esta ley sirva de verdad para lo que debe servir una ley, que es para el beneficio de la mayoría de los ciudadanos y ciudadanas de este país, pero, sinceramente, si no recogen al menos una parte de las propuestas de la oposición, si esta ley queda vacía de contenido, sin dotación presupuestaria, sin posibilidad de generar empleo verde, sin posibilidad de proteger...

La señora PRESIDENTA: Señoría, ya ha rebasado ampliamente su tiempo.

El señor TOVAR MENA: Acabo ya, presidenta.

Sin posibilidad de proteger a los más necesitados, habrá sido una oportunidad perdida.

Termino ya, señora presidenta, agradeciéndole su generosidad para con mi intervención.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias.

Turno en contra por un tiempo de treinta minutos como máximo.

Tiene la palabra el senador Ibarrondo.

El señor IBARRONDO BAJO: Presidenta, señorías, muy buenas tardes.

Ahora que debatimos las enmiendas a esta ley, me gustaría hacer un esquema o sencilla descomposición de su estructura. Ya hemos visto cómo esta ley tiende a regular lo que viene a ser un claro cambio de modelo en la concepción arquitectónica y urbanística española, lo que es una reconversión del sector inmobiliario y de la construcción. Esta ley consta de 19 artículos y 30 disposiciones, desarrolladas tras un preámbulo, un título preliminar y dos títulos.

Ha llegado a esta Cámara del Congreso tras un importante debate —y eso siempre me gusta recalcarlo— y tras presentarse en la Cámara baja 207 enmiendas de los diferentes grupos, y se han aceptado total o parcialmente 83, lo que viene a ser una aportación, como ha dicho el senador Tovar, que enriquece por parte de la oposición un 40% de esta ley.

Voy a entrar a detallar las enmiendas. Como han dicho, hay una primera enmienda que va en contra del título, donde se quiere incluir las palabras «eficiencia energética». ¿Y por qué no incluimos también mejora estética o mejora acústica; eficiencia energética, mejora acústica, mejora de eficiencias técnicas y mejora de eficiencias de instalación? No podríamos poner límite a este título. Por tanto, consideramos que la redacción es correcta.

Al preámbulo se han presentado seis enmiendas relacionadas con lo que persigue la ley respecto al desarrollo sostenible y competitivo y medio urbano. Hablan sobre tener un informe homogéneo de eficiencia energética que no es admisible para respetar las competencias autonómicas, las respeta completamente.

La enmienda número 137 se refiere a consideraciones sobre la pobreza energética, algo que ya se recoge en la Directiva 2009/72, del Parlamento Europeo, en su artículo 3, Obligaciones de servicio público y protección del cliente, en sus apartados 7 y 8, y traspuestos al Real Decreto 13/2012. Se propone hacer campaña de sensibilización, algo que no compete a esta ley. Eso dependerá de las decisiones autonómicas o locales y de las que dependerá la creación de servicios específicos para resolver dudas.

Respecto al título preliminar se esgrimen argumentos sobre suprimir el adjetivo competitividad antagónico a sostenibilidad, algo que nosotros creemos que son perfectamente compatibles.

Ajuste a los comentarios sobre eficiencia energética, comentario sobre ajuste razonable respecto a la accesibilidad, tal y como lo demanda la Convención Internacional de los Derechos de las Personas con Discapacidad. Es ajeno al ámbito de la energía de la eficiencia energética y su repercusión no es superior a un 30% de las mensualidades.

Hay presentada una enmienda respecto al concepto de vivienda vacía como lugar donde no se vive durante seis meses. En mi opinión, es una discusión que huelga trabajarla en este debate. Hay una discusión terminológica sobre vivienda colectiva claramente enraizada en lo que es la tipología arquitectónica, por lo que la enmienda no mejora nada respecto a este término.

Respecto al artículo 2, he de decir que respeta la terminología local y las competencias, así queda clarísimo.

Respecto al artículo 3, se propone una nueva redacción al artículo 3.2, pero se considera repetitiva y confusa, fomentando el uso de la vivienda habitual.

En cuanto al artículo 4, relativo al informe de la eficiencia energética, se propone por algún grupo un informe propositivo, sin orden de ejecución de obras, más bien de tipo informativo. Proponen centrarse en el ruido, la accesibilidad y la eficiencia energética. Es cierto que el ruido está muy relacionado con la eficiencia energética, pero este informe no solicita eso, quiere respetar a las comunidades autónomas, y, por tanto, eso puede estar en las famosas ITE o en los códigos técnicos de la edificación. Sobre la periodicidad de diez años, unos proponen que sean competencias de las comunidades autónomas, algunos restringen el contenido del deber de conservar. Al Estado le interesa diseñar políticas de su competencia y otorga en este instrumento del informe de eficiencia energética la necesaria uniformidad a los contenidos que se entienden necesarios para obtener la calidad y la sostenibilidad del medio urbano. Por eso se centra en la accesibilidad universal, mandato de ley del 26/2011, y la eficiencia energética.

Artículo 7. Hay propuestas que vuelven a confundir conceptos de la Ley del Suelo con conceptos de la Ley de Economía Sostenible, y, por ello, la redacción impone evitar fragmentación e inseguridad jurídica. Se acentúa algún supuesto para dar entrada a la legislación de ordenación territorial y urbanística.

Respecto al artículo 8, hay una propuesta para impedir que el propietario no pueda acordar mensualidades por pagos de rehabilitación, algo que va clarísimamente en contra del espíritu de la reciente aprobada Ley de Arrendamientos Urbanos.

Artículo 9. Se propone que las administraciones públicas favorezcan y promuevan actuaciones de regeneración. La ley lo que busca es adoptar medidas que aseguren la realización de las obras de conservación. La iniciativa podrá partir de las administraciones públicas y estas adoptarán las medidas para su realización. Por tanto, no hay invasión competencial.

Se defiende la integridad del dominio público, a lo que se responde diciendo que la integridad del dominio público se garantiza si se exige su funcionalidad y excepcionalidad. Este principio garantista vale tanto para el suelo como para el subsuelo. Aquí tampoco se invaden competencias. El precepto busca solucionar problemas de accesibilidad universal y de eficiencia energética en el suelo público en cuanto a regla básica, y los ayuntamientos y las comunidades autónomas regularán sus pautas urbanísticas.

Artículo 11, Memoria de viabilidad económica. Se propone suprimirlo por competencia. Y nosotros consideramos una piedra angular de todo el proceso la Memoria de viabilidad económica, es decir, la obligación de tener una memoria que asegure la viabilidad económica en términos de rentabilidad, conservación, equilibrio entre los beneficios y las cargas; un estudio comparado, edificabilidad, densidad, ingresos suficientes, repercusión del suelo, posible participación de empresas suministradoras; en definitiva, un control económico.

El artículo 12, Efectos de delimitación de los ámbitos de gestión y ejecución de las actuaciones, se refiere a la delimitación del ámbito tanto continuo como discontinuo. Una vez delimitado, no existe distinción entre actuaciones de rehabilitación, regeneración y renovación a los efectos de establecer unas reglas procedimentales comunes mínimas, por lo tanto, expropiación, venta forzosa, sustitución forzosa. No procede clasificarlas.

Hay que destacar el artículo 148, porque así lo hemos venido hablando con el Grupo Parlamentario Socialista dada su inquietud respecto a los ingresos y posibles situaciones de vulnerabilidad. Me van a permitir que les diga que el deber de conservación que se encuentra implícito en las actuaciones de rehabilitación no ha estado sometido nunca en la legislación urbanística española a la renta de su propietario. Esta regla la incluyó la Ley de Economía Sostenible, haciendo de paso inviable cualquier tipo

de actuación rehabilitadora. En España el propietario es el responsable de mantener su inmueble en adecuado estado de conservación, lo que incluye la seguridad, salubridad, accesibilidad y ornato, hasta el límite del 50% del valor de reposición del inmueble, descontando el valor del suelo. El proyecto de ley garantiza que ninguna obra de rehabilitación se podrá exigir a los propietarios superando el límite del deber legal de conservación, y además permite poner en marcha mecanismos para que los ayuntamientos acerquen al máximo los beneficios de la operación con las cargas, permitiendo que las empresas privadas puedan costear parte de las obras con cargo a nuevos aprovechamientos urbanísticos. Y es ahí donde la Administración urbanística competente deberá ser sensible a estas situaciones. Lo que no es razonable ni admisible es que la renta de determinados propietarios implique automáticamente que a ellos no se les podrá exigir que mantengan los inmuebles de su propiedad en adecuado estado de conservación, lo que significa que bien directamente pondrán en peligro a los demás ciudadanos por motivos de seguridad, o discriminarán a personas con discapacidad negándoles su derecho a la accesibilidad universal, o bien trasladarán al resto de los ciudadanos la carga de conservar sus propiedades en buen estado. La repercusión superior al 30% que se propone y la regla del IPREM constituyen límites, además de injustificados, de imposible aplicación, como ha demostrado la práctica tras la entrada en vigor de la Ley de Economía Sostenible. Así lo han puesto de manifiesto las asociaciones representativas de la discapacidad y los administradores de fincas. Si esto es así en el ámbito de un simple edificio o comunidad de vecinos, piénsese en su aplicación en ámbitos de regeneración o renovación urbana. Las normas que resultan inaplicables no tienen ningún sentido porque al final no protegen a nadie y en este caso resultarían muy negativas para los intereses generales que persigue el proyecto de ley.

Artículo 13, Formas de ejecución. Se discute la posible invasión competencial por la convocatoria de un concurso público y crear una asociación administrativa para gestionar la rehabilitación y se desestima, pues se considera que su novedad y fórmula pueden ser verdaderamente válidos. El concurso persigue obtener la propuesta más ventajosa y de mayor beneficio para la comunidad. Sí es cierto que se admitieron en el Congreso unas enmiendas del Grupo Convergència i Unió a esa redacción muy acertadas.

Artículo 14, Los derechos de realojamiento y de retorno. Las enmiendas tienden a cuestionar el sistema de gestión de realojo. Este artículo recoge el espíritu de lo que marcó la Sentencia 61/1997 en relación con los derechos de realojamiento y de retorno que le competen, entre ellos, todos los relacionados con las actuaciones sistemáticas conjuntas o integradas no expropiatorias.

Artículo 15, Facultades de los sujetos legítimos. Proponen no aplicar en algunas actuaciones el régimen de equidistribución. El régimen de equidistribución de cargas y beneficios se rige por el principio básico del urbanismo español, de que los beneficios deberán superar a las cargas, si no, no procede seguir adelante. Además, el artículo 11, que ya hemos considerado, regula la Memoria de viabilidad económica que debe acompañar a estas actuaciones, por lo que este principio también lo garantiza.

Artículo 16, Asociaciones administrativas. Si bien es cierto que algunas enmiendas mezclan el artículo 16 con el artículo 19, lo que está claro es que la disolución de estas asociaciones administrativas se hará siempre que se haya cumplido la función del acuerdo con la Administración urbanística. Tampoco hay discusión competencial, pues algunas mínimas reglas se ampliaron en la legislación de la ordenación territorial y urbanística. También se han transaccionado con CiU ciertos comentarios a este artículo.

Artículo 17, Convenios para la financiación de actuaciones. Se requiere distinguir las actuaciones en función de si es de renovación o de regeneración, cosa que hemos descartado anteriormente.

Artículo 18, Cooperación interadministrativa. Quizás aquí radica la premura de esta tramitación, senador Martí. Se podrán beneficiar, como dice este artículo, de la colaboración y cooperación de los planes estatales los que conserven, los que rehabiliten y los que programen planes de actuación rehabilitadora, y este es, en mi humilde opinión, uno de los elementos básicos para que funcione esta ley.

Artículo 19, Organización de la cooperación. No se invaden competencias urbanísticas autonómicas en la medida en que se establecen unas reglas procedimentales mínimas y básicas, que, lógicamente, encontrarán su adecuada pormenorización en la legislación de ordenación territorial y urbanística.

Disposición adicional tercera, Infracciones en materia de certificación de la eficiencia energética de los edificios. Esta disposición traspone la Directiva 2010/31 —en concreto, en el artículo 27—, siendo infracción grave, no muy grave. La disposición adicional cuarta va en el mismo sentido.

La disposición adicional nueva, sobre pobreza energética, que a todos nos inquieta y nos preocupa. Por eso, de ello nos ocupamos, tal como dispone la Directiva 2009/72, sobre todo en su artículo 3 sobre obligaciones del servicio público y protección del cliente, en sus apartados 7 y 8. Los contenidos de esta directiva ya han sido traspuestos al ordenamiento jurídico español en el Real Decreto 13/2012, de 30 de

marzo, por el que se trasponen directivas en materia de mercados interiores de electricidad y gas y en materia de comunicaciones electrónicas, y por el que se adoptan medidas para la corrección de las desviaciones por desajustes entre los costes e ingresos de los sectores eléctrico y gasista, en particular en el punto 9 de su artículo 1, en el que se actualiza el contenido del artículo 44 a su vez, en relación con los consumidores vulnerables y se prevé su desarrollo reglamentario.

Por lo que se refiere a las propuestas en materia energética contenidas en el punto 2, les diré que ya están siendo objeto de actuaciones y de disposiciones normativas específicas en el marco de la política energética.

Empleo verde. La política del Gobierno actualmente en materia de empleo viene definida en el contexto más amplio del Programa Nacional de Reformas de 2013, aprobado en el Consejo de Ministros de 26 de abril. Estas estrategias a favor del empleo serán las que se definan en el próximo Plan de política de empleo 2013, cuyos contenidos ya han sido discutidos en las comunidades autónomas, recogiendo estas directrices de mejora en la eficiencia de las políticas activas orientadas a resultados, el cual será aprobado en el segundo trimestre de 2013. Esta reforma se realizará en todo caso teniendo en cuenta el marco actual de las restricciones presupuestarias, para cumplir con el objetivo del déficit público existente en estos momentos.

Campaña de información y sensibilización de conservación. Le diré que este no es el lugar donde se puedan realizar esas campañas. Yo creo que es más un tema de administraciones locales, de pequeño detalle, fundamentalmente centrado en cada localidad, en cada región, en cada provincia o en cada comunidad. También se propone promover instalaciones de biomasa con líneas ICO. Yo creo que ya hay en curso actuaciones que se han establecido en el marco normativo para las acciones relativas al ahorro y eficiencia energética en el sector de la vivienda. Además, en el pasado mes de abril, en una acción coordinada del Gobierno, se han aprobado una serie de medidas para garantizar el derecho constitucional a la vivienda digna y adecuada, mejorar el estado de conservación, la accesibilidad, la calidad, la sostenibilidad y la eficiencia energética. Además estas medidas tienen por objeto dar cumplimiento a nuestros compromisos de la Estrategia Europea 2020 y conseguir una economía de bajo consumo de carbón.

El Programa de rehabilitación energética de viviendas del Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía —IDAE— es un programa específico de ayudas y financiación para facilitar la ejecución de medidas de mejora de eficiencia energética y la utilización de energías renovables, con una dotación de 100 millones de euros. Aquí también hay parte del secreto de esta ley.

Disposición transitoria primera, Calendario para la realización del Informe de Evaluación de los Edificios —IEE—. Es una regla básica y, por lo tanto, no puede quedar supeditada a la competencia autonómica, eso sí, con esos diez años. Lo que sí se puede es convivir con los informes técnicos de edificación, que muchas comunidades tenemos en funcionamiento, y que no desdice ni una ni la otra, es más, ambas persiguen la calidad del entorno, no solamente del residente, sino de la colectividad.

Disposición transitoria segunda, Regla temporal de aplicación excepcional de la reserva mínima de suelo para vivienda protegida —otra inquietud de los grupos—. La exposición de motivos del proyecto de ley aclara el carácter excepcional y durante un período que no excederá de cuatro años de esta norma transitoria que trata de adecuar la reserva mínima obligatoria de suelo para vivienda protegida a la realidad del mercado, así como a la de sus potenciales beneficiarios.

La regla del artículo 10.1.b) de la vigente Ley del Suelo tenía sentido en una coyuntura de expansión de nuestros mercados inmobiliarios prolongada e intensa en el tiempo, a la vez que en un contexto marcado por las ayudas públicas a la adquisición de una clase de viviendas. La realidad, sin embargo, es hoy bien distinta. La actual situación de las familias que reúnen las condiciones para poder acceder a estas viviendas es diferente.

Disposición final primera, Modificación de la Ley 49/1960, de 21 de julio, sobre Propiedad Horizontal, en su artículo 5. Busca adecuarse al nuevo modelo de recuperar el patrimonio edificado y, por ello, flexibiliza y agiliza mucha complejidad de obtención de mayorías que tenían las comunidades de propietarios para procedimientos propios de adjudicaciones, de ventas, arrendamientos, etcétera. Revisa la obtención de mayorías con la inquietud de conseguir el objetivo de poder realmente conservar nuestro patrimonio, fundamentalmente el residencial, y trabajar por la verdadera accesibilidad.

El artículo 10.2. Respecto al epígrafe en el que se habla de esta inquietud, concretamente del Grupo Socialista y muy personalmente del senador Fernández Ortega, en cuanto al módulo de tres veces el IPREM, le tengo que decir que la medida propuesta supone un obstáculo para la realización efectiva de

las obras, puesto que las mismas se paralizan solo por el hecho de que una familia en el edificio no cumpliera el citado requisito, como ha demostrado la práctica tras la entrada en vigor de la Ley de Economía Sostenible. No puede paralizar un residente o una familia el interés de la accesibilidad de toda una comunidad. Así también lo han puesto de manifiesto, como les decía antes, las asociaciones representativas de la discapacidad y de los administradores de fincas.

Disposición final duodécima, modificación del artículo 18 de la Ley de Suelo. Es evidente que esta ley debe adecuarse a un fenómeno urbanístico no bien resuelto en la historia del urbanismo español desde los años cincuenta, y este es el de las actuaciones, planificaciones y modos de gestionar el suelo urbano ya consolidado. Esta modificación de la Ley del Suelo respira y recoge la esencia de las reglas urbanísticas, pero en quien piensa, además de en el patrimonio, es en el ciudadano. ¿De qué sirve diseñar un plan de actuación, un PERI o cualquier actuación urbanística si no se puede ejecutar? Por eso, su interés prevalente va más allá de las plusvalías o rendimientos de cuentas con las dotaciones; es eliminar la infravivienda o solventar los graves problemas que aquejan los barrios con altos índices de degradación y sin suelos materialmente cedibles para dotaciones y equipamientos.

Se han consensado en el artículo 39 redacciones como esta: Los bienes y recursos de patrimonio público deberán ser destinados a la construcción de viviendas o bien tendrán por objeto el desarrollo de las medidas socioeconómicas en actuaciones de regeneración o de renovación en ámbitos urbanos vulnerables o barrios residenciales degradados. Algo muy difícil de pensar hace poco tiempo.

El artículo 6 busca —no de forma caprichosa ni aleatoria— responder a la necesidad de redefinir los estatutos básicos del promotor y del propietario, adecuar el régimen del agente urbanizador y del rehabilitador. No se suprime para nada la prevalencia de la iniciativa pública respecto a la privada y se ajusta concretamente a la figura del urbanizador como motor público que pone en marcha el sistema, convocando el correspondiente concurso.

El artículo 10.1 trata sobre el 30% de cesión. Uno de los objetivos fundamentales del proyecto de ley es flexibilizar el régimen establecido en relación con los suelos ya urbanizados, con el objeto de hacer viables las operaciones de rehabilitación. Estos suelos no pueden ni deben tener el mismo tratamiento que los suelos urbanizables, porque las actuaciones sobre ellos son mucho más complejas y también más caras. La necesaria adaptación de la oferta mínima de suelo para vivienda asequible hoy se fija en un 30% de la edificabilidad residencial prevista y busca asegurar en la mayor medida posible la ya complicada viabilidad de las operaciones de renovación urbana que implican una reurbanización del ámbito de actuación. Además, la regla contenida en el artículo 10.1.b) de la vigente Ley del Suelo tiene sentido en una coyuntura de expansión de nuestros mercados inmobiliarios prolongada e intensa en el tiempo como decíamos.

El objetivo pues es flexibilizar los suelos edificados respecto a los urbanizables, pues las actuaciones son verdaderamente complejas y más caras. Los tiempos, evidentemente, han cambiado.

Se discute en las enmiendas, cómo no, de las competencias, las cuales se respetan. Quiero decir, seguimos con las competencias pero las respetamos. Se habla de mayor seguridad jurídica y claridad respecto a competencias; se eliminan trabas y se flexibiliza sobre las indemnizaciones del valor del suelo.

Disposición final decimotercera, Ley de Contratos del Sector Público. La disposición final decimotercera modifica el Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público, aprobado por Real Decreto Legislativo 3/2011, para incorporar una nueva disposición adicional trigésimo cuarta, que explica que en los contratos ejecutados, aportando de forma sucesiva bienes y servicios de precio unitario, las demandas de la Administración que sobrepasen el presupuesto máximo que fue objeto de la licitación para adjudicar el contrato tendrán el tratamiento de modificaciones previstas en la documentación que rige la licitación de dicho contrato.

La disposición final decimosexta modifica la Ley 17/2012, de Presupuestos Generales del Estado, para introducir elementos adicionales de transparencia que además resultan acordes con la práctica habitual existente en la actualidad.

La disposición final nueva respecto al IVA reducido tiene una gran complejidad. Estos pocos minutos que me quedan para concluir no los quisiera desaprovechar, la dejaré para la segunda parte, pero lo que está claro es que las obras de rehabilitación energética en edificios ya construidos es una de las actuaciones que dentro del concepto de obras conexas han de considerarse incluidas dentro de la edificación más amplia de obras de rehabilitación, y, por tanto, se les aplicará el tipo impositivo del 8%, si bien es cierto que el Real Decreto Ley 20/2012, de 13 de julio, dice que las obras de renovación energética

tributarán al tipo reducido del 10% cuando formen parte del proyecto de rehabilitación en los términos expuestos. ¿Quién dice cómo son este tipo de obras? La ley se está remitiendo a los dictámenes de los profesionales.

El Partido Nacionalista, inquieto por el tema de la accesibilidad, propone que haya una modificación en menos de seis meses respecto a la Ley 15/1995. Nosotros decimos que calma, esperemos a ver cómo se posicionan los ministerios y también cómo el Consejo de Accesibilidad Nacional se dispone.

Y dicho esto respecto a la tramitación del IVA y de la accesibilidad, sí querría hacer una mención con relación la Ley de Ordenación de la Edificación, en concreto, a una enmienda muy sensible para el colectivo de diseñadores y arquitectos de interiores, en la que en algún momento se han visto excluidos o marginados respecto a sus actuaciones *versus* la edificación y la rehabilitación. Lo han realizado también a través de algunos grupos, concretamente del Grupo Mixto y del Partido Nacionalista. Les tenemos que remitir que esta enmienda no procede sobre las obras que afecten a las fincas registrales que sean susceptibles de titularidad independiente, remitiéndolas a una normativa inexistente sobre las obras de diseño de interiores. Yo creo que el problema radica en que lo importante es que haya una titulación, una capacitación y una habilitación. Eso no se regula en esta ley; hay otra serie de espacios donde tiene que regularse y controlarse ese tipo de capacitación. Una vez resuelta esa duda podrán intervenir perfectamente en todas las obras de conservación edificatoria.

Con esto, presidenta, creo haber respondido a una gran parte de las enmiendas. Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Gracias, senador Ibarrodo.

Turno de portavoces de menor a mayor. El Grupo Parlamentario Mixto no interviene.

¿Grupo Parlamentario Vasco? (*Denegaciones.*)

Por el Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya tiene la palabra el senador Martí.

El señor MARTÍ JUFRESA: Gracias. Intervendré con brevedad.

Señor Ibarrodo, ¿seguro que la vivienda colectiva está bien definida? Yo no soy arquitecto, pero muchos de ellos me han dicho que esa no es la definición correcta, que esa definición corresponde a viviendas plurifamiliares o a edificios multivivienda y que la definición de vivienda colectiva queda subsumida. Quería hacer esta matización porque lo que usted ha dicho antes me había resultado sorprendente.

Entrando ya en este turno de portavoces quiero expresar una idea que, en mi opinión, viene a resumir todo el debate. Ustedes han hablado mucho de la realidad del mercado, pero ¿no será que esta ley quiere hacer barato lo que en realidad va a ser caro aunque pueda resultar contraproducente? ¿No será que esta ley quiere hacer rentable económicamente lo que en realidad solo tiene una rentabilidad social o pública? Si es así, cuando se lleven a efecto actuaciones en el marco de esta ley se van a desnaturalizar esos dos principios. Señores ponentes, ¿no les queda a ustedes esta duda?

Gracias.

La señora PRESIDENTA: A continuación tiene la palabra la portavoz del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado Convergència i Unió, senadora Candini.

La señora CANDINI I PUIG: Gracias, presidenta.

Nos reservamos para el Pleno.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, señorita.

Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el senador Fernández Ortega.

El señor FERNÁNDEZ ORTEGA: Gracias, señora presidenta.

En este breve tiempo de intervención voy a tratar tres o cuatro puntos que me parecen lo más significativo de lo que llevamos de debate hasta ahora.

En primer lugar, el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, senador Ibarrodo, al referirse a los desahucios y a la salvaguarda para evitarlos en procesos de rehabilitación ha dicho que la ley garantiza que no se le pueda exigir al propietario de una vivienda de un edificio que se esté rehabilitando nada más allá del deber de conservación. Pero, señorías, es que el deber de conservación es el 50% del valor de reposición, y estamos en un momento en el que, a pesar de haber debatido ya la Ley de desahucios, quizá aún no somos conscientes de que están echando a la gente de sus casas por no pagar la cuota de sus hipotecas.

Es decir, estamos hablando de un problema real, no de un problema hipotético, de algo que difícilmente pueda llegar a ocurrir. En los últimos días ha habido informes de la cantidad de gente que se está viendo afectada por los desahucios, y se dan cifras que oscilan entre 40 000 y 75 000 en función del órgano que haga el informe. Siguen siendo unas cifras que son una barbaridad y ahora estamos abriendo otra vía para añadir y ampliar un problema que ya es uno de los más importantes de este país. Estamos abriendo una nueva vía de agua en un edificio que ya se está derrumbando. Con esta ley estamos permitiendo que se quite la salvaguarda que había para que cuando una familia no pueda —no digo que no quiera— no se la obligue a dejar su vivienda porque haya que rehabilitar el edificio. Pongan ustedes otras medidas. La solución no puede ser la que han adoptado en su proyecto de ley. Y dice usted, señoría, que las organizaciones del sector le han dicho que no puede ser que una sola familia impida que se rehabilite un edificio. Pues la medida del Gobierno de la derecha, de ese Gobierno que dice que es social, ha sido esta: si no puede pagar, váyase.

Nosotros habíamos puesto una salvaguarda de garantía para no obligar a una familia que realmente no pueda; además, los límites que hemos puesto son razonables. Pero su respuesta no es: vamos a discutir los límites; su respuesta es: no hay límites. Y tampoco hay una propuesta que diga: en estos casos ampliaremos las ayudas que ha previsto el Gobierno para la rehabilitación de edificios. Tampoco es esa la respuesta que dan ustedes. Lo que ustedes dicen es: si una familia no puede, que se apañe. Eso no es ser un Gobierno social; eso es justamente lo contrario y van a tener ustedes la oposición más firme por parte del Grupo Parlamentario Socialista. Este problema que ya está afectando a demasiada gente en este país como para abrir otra oportunidad que afecte a más familias. ¿O es que creen que el problema de no poder pagar solamente afecta a quien tiene una vivienda y la debe al banco? Cuando tengan que hacer una rehabilitación en un edificio que llegue al 50% del valor de reposición y no pueda pagarlo, su propuesta es: ¡ah!, lo siento, tiene usted que irse; en el registro va a quedar constancia de que su vivienda tiene un embargo. Si no puede pagar, usted se va fuera.

Eso no me parece razonable y, como digo, van a encontrarse ustedes con un rechazo total por parte del Partido Socialista. Además, eso también implica una falta de sensibilidad importante, la misma que me encuentro cuando empezamos a discutir la enmienda que hemos presentado en relación a que no se suprima la reserva de suelo del 30% para vivienda protegida. Y me cuenta usted que es que el mercado ha cambiado. ¡Y volverá a cambiar, no le quepa la menor duda! Y dentro de cuatro años nos encontraremos con un escenario en el que ya veremos qué es lo que se necesita. Pero lo que ustedes están diciendo es que todo el que esté vivo y ande ágil tiene cuatro años para poder quitarse de encima el tener que ceder a los ayuntamientos el 30%. Y los que hemos gestionado un ayuntamiento, como he dicho antes, sabemos la importancia de poder disponer de ese suelo.

Por cierto, todos los grupos políticos estamos en la idea de hay que impulsar la vivienda en alquiler, pero ¿qué está haciendo la Administración?, ¿renunciar a aquellos suelos para construir viviendas en alquiler? Porque ese 30% no es solo para vivienda nueva sino también para vivienda protegida en alquiler. Pero ustedes, implícitamente, están renunciando a cualquier actuación en vivienda protegida, sea nueva o sea en alquiler. No quieren ni el suelo. Es decir, no estamos hablando de cosas baladíes, creo que hay ahí un fondo político e ideológico muy importante a la hora de ver qué decisión se toma, y también una falta de sensibilidad hacia problemas que van a afectar a muchas familias. Luego podremos llegar incluso a la misma discusión que hubo a propósito de los desahucios en el debate en el Pleno; allí discutíamos la cantidad, si eran muchos o pocos. Pues son los suficientes como para preocuparnos, señorías, los suficientes. Porque llevar el debate a que nosotros tenemos mala información y a que esto afecta a poca gente, me parece impropio. Esto afecta a las personas suficientes. Pero cuando se están haciendo las leyes hay que pensar en toda la gente. Y si hay uno que no puede, pongan ustedes una medida diciendo: vamos a aumentar las ayudas. Pero no me digan lo de que se busque la vida la familia. Eso no es razonable. Por cierto, esto también le puede tocar a gente que sea militante de su partido. Esto es para todos porque la crisis le está llegando a todo el mundo. Tenemos ya 6 millones de parados y entre 40 000 y 75 000 desahucios al año como he dicho antes.

También echamos de menos, como ha explicado mi compañero, más medidas con respecto a la eficiencia energética. No estamos conformes con las que recoge la ley ni con las explicaciones que nos ha dado respecto del sector de la biomasa y el impulso que necesita. E igual de insatisfechos si no más nos quedamos con lo que se propone en esta ley. Incluso ha hecho un comentario con lo del título diciendo que también tendría que incluir la protección contra el ruido. Nosotros sí nos hemos preocupado de ello y hemos propuesto que se incluya haciéndonos eco de una demanda social. En el propio informe

que acompaña a la ley se habla de que una encuesta del CIS del año 2010, de hace poco tiempo, reflejaba que el 42% de los ciudadanos consideran que tienen un mal aislamiento contra el ruido. Lo que estamos planteando es que pongamos el acento en eso.

La señora PRESIDENTA: Vaya terminando.

El señor FERNÁNDEZ ORTEGA: Terminó ya. Gracias, señora presidenta.

Estamos hablando de que prácticamente la mitad de la ciudadanía piensa que hay que actuar en ese tema. Pues pongamos el foco. No estamos opinando simplemente por opinar, no. Nos estamos basando incluso en los informes que acompañan a la ley.

Para terminar haré una referencia al empleo y a la inversión. El Plan 2002-2005 de vivienda y suelo contemplaba 3300 millones de inversión. El de 2013-2016 solo contempla 2311. Los objetivos que ustedes fijan son 11 286 empleos producidos directamente por la inversión pública en rehabilitación y renovación urbana. Me parece que es una pírrica cifra para un proyecto de ley tan importante y tan necesario en nuestro país.

Muchas gracias, señora presidenta.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Popular en el Senado, tiene la palabra don Jorge Ibarrondo.

El señor IBARRONDO BAJO: Muchas gracias, señora presidenta.

Señorías, permítanme decir —y en absoluto me explico desde la pedantería— que yo no sé con qué arquitectos se ha reunido el señor Martí, pero el colectivo de arquitectos, que es muy variopinto, complejo y singular, no ha superado las pruebas de la titulación sin haber cursado una de las asignaturas más disciplinadas respecto a las características tipológicas de la edificación. Concretamente en España, la tipología residencial está muy bien catalogada, muy bien sectorizada. Por lo tanto, esta ley no recoge más que ese procedimiento que viene de la parte técnica.

Respecto al ruido, hilando también con una intervención técnica, tengo que decir que la absorción acústica está muy relacionada con la eficiencia energética, con lo que es el aislamiento térmico. Son materiales que comparten unas características muy similares y muy relacionadas, lo que garantiza un confort acústico y térmico muy similar. Y eso es lo que persigue esta ley, contestando al señor Martí, que se hace unas preguntas... No sé si cree el ladrón que todos son de su condición. Se hace unas preguntas perversas sobre qué es lo que busca esta ley y esta ley lo que busca es la conservación, proteger nuestro patrimonio y mejorar la calidad ergonómica, térmica y acústica, la calidad en toda su extensión, del residente en la vivienda, tanto en propiedad como en cualquier otro tipo de régimen.

Se necesitaban una serie de reglas frente al cambio tan sustancial de este momento, dada la coyuntura económica española. Ya no es invasión, ya no es ocupación de suelo, ahora nos dirigimos a revisar lo construido, a ver si podemos reocupar lo que ya estamos ocupando mal. Por lo tanto, esas nuevas reglas, que evidentemente tienen que ser diferentes a las que hay cuando ocupamos un espacio que está limpio y libre y en el que no hay propiedad residiendo, esas reglas que han alterado tantas leyes, se tienen que adecuar a una casuística urbanística pero también a una situación social, familiar y personal. De ahí esta complejidad y esta discusión acalorada en algunos momentos.

Pero aquí no se trata de echar a un colectivo, no queremos echar al más débil. Es que, concretamente, esta ley lo que persigue es —y lo he dicho en mi primera intervención— poner de manifiesto que el estudio económico y financiero es fundamental. Todo estudio urbanístico de rehabilitación o de conservación respeta esa regla de cargas y beneficios, se realiza partiendo de ese equilibrio. Y se ponen sobre la mesa una cantidad importantísima de fórmulas respecto a las posibilidades de que el más débil y vulnerable pueda participar, porque se le dan una serie de aprovechamientos, se le permiten unas reglas del juego a través de convenios, de arrendamientos. Se da la posibilidad de que con locales que estaban infravalorados dentro de una comunidad, dependiendo de una serie de mayorías que ahora son mucho más reducidas debido a la modificación de la Ley de Propiedad Horizontal, pueda obtener recursos el propio inmueble. Esto no es una planificación sobre un papel que lo aguanta todo; tiene una carga de estudio económico y de viabilidad económica que nos permite realizar esta actuación. Por lo tanto, nosotros no dejamos a nadie fuera de esta mejora colectiva.

Respecto a la moratoria de cuatro años, tengo que decirle que es evidente. No tiene más que ir a cualquier ayuntamiento —y es cierto que el urbanismo tiene sus tiempos y sus dilataciones, como también

lo es que cuatro años pueden pasar muy rápido—, pero créame si le digo que hoy en día con el colchón que tenemos: 700 000 viviendas libres y nuestra capacidad de calificar suelo edificable, con más de 45 millones de metros cuadrados disponibles, un plazo de moratoria de cuatro años es más que suficiente para que podamos tomar esta decisión que yo considero bastante razonable y que los ayuntamientos recibirán con sincera felicitación en tanto que van a poder centrarse en lo que ahora hay que centrarse, que es en la conservación de nuestro patrimonio.

Muchísimas gracias. Buenas tardes.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias. *(El señor Martí Jufresa pide la palabra.)*
Sí, señoría.

El señor MARTÍ JUFRESA: Por alusiones, le pido treinta segundos, por favor.

La señora PRESIDENTA: Sea muy breve para no reabrir el debate.
Tiene la palabra, señoría.

El señor MARTÍ JUFRESA: Sí.

Simplemente, quiero decirle al senador Ibarrodo que mis preguntas no responden a que yo sea un ladrón, sino acaso a que por ser licenciado en Filosofía a veces la cabeza me da más vueltas de las que debería.

Muchas gracias. *(El señor Ibarrodo Bajo pide la palabra.)*

La señora PRESIDENTA: Gracias.
Tiene la palabra, señor Ibarrodo.

El señor IBARRONDO BAJO: Solamente quiero decirle que en ningún momento he pensado eso. Si en algún momento le he ofendido o molestado, le pido sinceramente disculpas porque no era esa mi intención.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias.

Una vez debatidas las enmiendas, pasamos a la votación del texto del proyecto de ley conforme al informe de la ponencia, con arreglo a lo previsto en el artículo 116.2 del Reglamento del Senado.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 16; en contra, 8; abstenciones, 1.

La señora PRESIDENTA: Queda, por tanto, aprobado y dictaminado.

Señorías, solamente queda designar al miembro de la comisión que lleve a cabo la presentación de este dictamen ante el Pleno. *(Varias señoras y señores senadores: La presidenta.)* De acuerdo, lo hará la presidenta. Muchas gracias.

Se levanta la sesión.

Eran las diecisiete horas y veinte minutos.