



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2016

XI LEGISLATURA

Núm. 45

Pág. 1

FOMENTO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. SERGIO PASCUAL PEÑA

Sesión núm. 4

celebrada el miércoles 13 de abril de 2016

Página

ORDEN DEL DÍA:

Proposiciones no de ley:

- Sobre la redacción de un nuevo convenio en materia de infraestructuras de carreteras entre la Administración General del Estado y el Gobierno de Canarias. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000068) 3
- Sobre el desarrollo de las actividades logísticas en Castilla y León mediante el transporte de mercancías por ferrocarril. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000078) 8
- Sobre la infraestructura ferroviaria en el municipio de Montcada i Reixac. Presentada por el Grupo Parlamentario Podemos-En Comú Podem-En Marea. (Número de expediente 161/000098) 11
- Sobre la inmediata financiación del soterramiento de la línea convencional de Portbou a su paso por Montcada i Reixac. Presentada por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana. (Número de expediente 161/000234) 11
- Sobre la modificación del acuerdo de obligación de servicio público para establecer una tarifa plana en los vuelos entre las islas Canarias. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/000126) 18
- Sobre la integración urbana del ferrocarril en la ciudad de Murcia. Presentada por el Grupo Parlamentario Podemos-En Comú Podem-En Marea. (Número de expediente 161/000133) 22

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 45

13 de abril de 2016

Pág. 2

- | | |
|---|----|
| — Sobre la elaboración de un Plan de evaluación y priorización de las infraestructuras. Presentada por el Grupo Parlamentario Ciudadanos. (Número de expediente 161/000237) | 27 |
| — Sobre el traspaso de infraestructuras ferroviarias a la Generalitat de Catalunya Presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Democràcia i Llibertat). (Número de expediente 161/000350) | 31 |
| — Relativa a dar continuidad a la operación de las rutas aéreas entre las islas del archipiélago canario. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/000368) | 36 |
| — Sobre la implantación del tercer carril entre Astigarraga e Irún. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/000370) .. | 39 |
| — Sobre el impulso al proyecto de autovía A-76 entre Ourense y Ponferrada. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/000379) | 43 |

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

El señor **PRESIDENTE**: Buenos días a todos y todas y gracias por su asistencia.

Quería comenzar la sesión saludando a las personas que han venido en representación de la plataforma de afectados por el soterramiento de la vía del tren en Murcia, así como a la alcaldesa de Moncada, a la que no alcanzo a ver, que también había solicitado su presencia. Después de haberme informado de la existencia de precedentes, pidiéndoles, eso sí, que mantengan el debido decoro, respeto y discreción, les agradezco que estén aquí. **(El señor Ayala Sánchez pide la palabra)**. No tiene usted la palabra, señor Ayala.

A continuación vamos a comenzar con el debate de las PNL. Les recuerdo que acordamos que los tiempos serían de seis minutos para la defensa, cuatro minutos en el caso de que hubiera enmiendas y dos minutos para fijar posición por parte de los distintos grupos. La sesión, si les parece, va a ser continua, salvo que esto se alargue y desfallezcamos. Empezaremos por estricto orden de registro de las distintas PNL. Voy a pedir a la letrada que haga algún gesto mínimo cuando quede un minuto que les permita intuir que con lo restringido que son los tiempos en este caso se va acercando el momento de que vaya terminando la intervención. **(La señora letrada hace un comentario al señor presidente)**. ¿Hago yo el gesto? Perfecto.

La primera proposición no de ley...

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Señor presidente, pido la palabra por una cuestión de orden.

El señor **PRESIDENTE**: No tiene usted la palabra, señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Es por una cuestión de orden. Le pido la palabra y me la tiene usted que dar. Me tiene usted que dar la palabra.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene treinta segundos.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Quiero que especifique y traiga los precedentes que existen de la asistencia de afectados a la Comisión de Fomento. Quiero que se hagan constar en el «Diario de Sesiones».

El señor **PRESIDENTE**: Le aseguro...

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: No, no, previamente, porque si no estamos vulnerando el funcionamiento de la Comisión. Con carácter previo.

El señor **PRESIDENTE**: Creo que ha quedado suficientemente claro su...

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 45

13 de abril de 2016

Pág. 3

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: No, no ha quedado claro. Dice usted que hay un precedente y yo le digo que, por favor, haga constar exactamente cuál es ese precedente porque si no está usted vulnerando el funcionamiento de la Comisión.

El señor **PRESIDENTE**: Muy bien, lo haré constar en el «Diario de Sesiones». Muchas gracias, señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: No, no lo va a hacer constar usted; lo haré constar yo, que soy el que lo dice.

El señor **PRESIDENTE**: Y yo haré lo que usted me pide, los antecedentes.

El señora **AYALA SÁNCHEZ**: Pero es que el Grupo Parlamentario Popular quiere saberlo con carácter previo porque si no, insisto, se va a celebrar irregularmente la Comisión.

El señor **PRESIDENTE**: No vamos a paralizar la Comisión por esta cuestión de orden, lo siento mucho. Entiendo que usted quiera convertir esto en otra cosa distinta de lo que es, pero...

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: No, no. Yo quiero convertirlo en la Comisión de Fomento; lo que no quiero es que usted lo convierta en otra cosa distinta de lo que es. Quiero que la Comisión de Fomento sea igual que todas las comisiones del Congreso de los Diputados. Usted es el que la está transformando en otra cosa distinta de lo que es. Por eso le exijo, como Grupo Parlamentario Popular, que previamente traiga usted aquí cuál es el precedente exacto y la autorización para que se produzca así.

El señor **PRESIDENTE**: Pida usted a sus compañeros en la Mesa del Congreso el documento firmado el 5 de abril de 2001, en el que se establece esa autorización para los presidentes de las comisiones. Cuando termine la sesión puede usted llevárselo o, si quiere, ahora puede acercarse a la Mesa y recogerlo, hace una fotocopia y lo lee. Muchas gracias, señor Ayala.

PROPOSICIONES NO DE LEY:

— SOBRE LA REDACCIÓN DE UN NUEVO CONVENIO EN MATERIA DE INFRAESTRUCTURAS DE CARRETERAS ENTRE LA ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO Y EL GOBIERNO DE CANARIAS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000068).

El señor **PRESIDENTE**: La primera PNL del orden del día la presenta el Grupo Parlamentario Socialista y versa sobre la redacción de un nuevo convenio en materia de infraestructuras de carreteras entre la Administración General del Estado y el Gobierno de Canarias. Para su defensa, tiene la palabra el señor Franquis.

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

No es la primera vez que vamos a hablar en esta Comisión sobre el Convenio de carreteras. Sí es la primera vez que vamos a instar al Gobierno de España a que negocie un nuevo Convenio de carreteras en Canarias, no solo para incluir las obras previstas para los próximos años, obras que se están negociando en estos momentos con los cabildos insulares, sino fundamentalmente por los incumplimientos que ha sufrido el citado convenio en los últimos cuatro años. Desde 1994 se llevan celebrando convenios entre el Gobierno de España y el Gobierno de Canarias; en 1994, en 1997, en 2006 y en 2009, que fue la última vez que se firmó el Convenio de carreteras. Desde 1994 se ha ido cumpliendo todos y cada uno de los años, siempre, justo hasta el año 2012, con la entrada del Partido Popular y del señor Rajoy al frente del Gobierno de España. Desde ese momento se incumple sistemáticamente el Convenio de carreteras. Anteriormente, tanto con Gobiernos del Partido Socialista como con Gobiernos del Partido Popular, tanto en periodos de crisis como de desarrollo económico, siempre se cumplió el convenio sobre la base de lo que establecía la financiación que sostenía dicho convenio. A partir de ese año se empieza a incumplir con el argumento tan traído del Partido Popular de la crisis económica y por tanto de los recortes y el objetivo del déficit público, no de la inversión pública.

En esos últimos cinco años se debieron transferir a la Comunidad Autónoma de Canarias 1.035 millones para financiar obras del Convenio de carreteras y solo se transfirieron 325 millones de euros; el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 45

13 de abril de 2016

Pág. 4

recorte fue de en torno al 70 % de esos convenios. Se dejaron de transferir a la Comunidad Autónoma de Canarias 727 millones de euros con lo que ello significa de más paro y dejar prácticamente paralizadas gran parte de las obras que se estaban desarrollando en Canarias. En todos esos convenios sesenta y ocho obras fueron programadas, de las cuales se han acabado cuarenta y tres, en ejecución hay once que están prácticamente paralizadas y algunas están iniciadas por los recursos de las propias administraciones canarias, y catorce quedan pendientes de adjudicar debido al recorte considerable del Convenio de carreteras. Hubiéramos entendido que no se hubieran cumplido año a año los 207 millones previstos en el Convenio de carreteras si el Gobierno hubiera dicho la verdad acerca de que su política fundamentalmente era una política de recortes, pero no fue así, porque el Gobierno de España, el Gobierno presidido por el señor Rajoy no actuó de la misma forma en el resto del Estado. La ministra de Fomento dijo, cuando visitó por primera vez la Comunidad Autónoma de Canarias siendo ministra, que el primer objetivo del Gobierno era la lucha contra el déficit público, pero justo un mes después va a Galicia y dice que en esa comunidad no se parará ninguna obra por motivos económicos, solo por motivos técnicos. Si esa afirmación de la ministra de Fomento la hubiera hecho en Canarias cuatro años atrás, hoy estarían prácticamente acabadas todas las obras de la Comunidad Autónoma de Canarias, con lo que significa eso. Como ustedes saben, la competencia de carreteras es delegada y asumida por la Comunidad Autónoma de Canarias y por tanto se financia, a raíz de los acuerdos fundamentalmente de la modificación del Régimen Económico y Fiscal, a través de los Presupuestos Generales del Estado. Hay un convenio que fija un calendario tanto temporal como de anualidades económicas que debería figurar en los Presupuestos Generales del Estado y el Partido Popular, cuando asume su responsabilidad de Gobierno en 2012 paraliza, frena sistemáticamente, insisto, en más de 700 millones de euros la financiación del Convenio de carreteras. No se trató a todo el mundo por igual. Les voy a leer una nota de prensa del Ministerio de Fomento que decía lo siguiente: Ana Pastor ha subrayado en una conferencia organizada en *La Voz de Galicia* que Fomento ha licitado en Galicia obra pública por valor de 366 millones de euros entre enero y mayo de 2014. Yo me alegro por la Comunidad Autónoma de Galicia, sin duda alguna, pero esos 366 millones de euros que licitó en Galicia entre enero y mayo de 2014 es todo lo que ejecutó en Canarias en cinco años. Por tanto, no hay una política de recortes, ha habido una política del Partido Popular que según quien gobierna en un sitio o en otro ha marcado sus prioridades económicas. Además, decía en esa conferencia de prensa que en Galicia se habían invertido hasta esa fecha —insisto, mayo de 2014— 4.292 millones de euros en tres años. ¿Cómo es posible que puedan explicar que en Canarias recortan 700 millones de euros del Convenio de carreteras? Porque en teoría estamos hablando de la misma política de recortes. ¿Cuál es la prioridad del Gobierno a la hora de programar sus políticas y sus inversiones?

Lo que planteamos hoy aquí es instar al Gobierno a que negocie un nuevo Convenio de carreteras, no solo para que se incorpore a las nuevas obras que están programadas y que se están discutiendo y negociando en este momento con los distintos cabildos insulares de Canarias y con el propio Gobierno de Canarias, sino que también en ese convenio se recoja la deuda que tiene el Gobierno de España con la Comunidad Autónoma de Canarias de en torno a los 900 millones de euros, que se incorporen esas obras que no se han ejecutado. Eso estamos promoviendo hoy. Yo estoy convencido de que esta iniciativa la apoyarían 10 diputados de los 15 que están en la Comunidad Autónoma de Canarias, estoy convencido de que eso va a ser así y se va a ver hoy aquí que va a ser aprobada por una inmensa mayoría de los parlamentarios, pero esta iniciativa, reclamada por las instituciones públicas de nuestra comunidad, desgraciadamente, va a decaer en los próximos 15 días ya que el objetivo fundamental es que esto fuera gestionado por un Gobierno distinto al que está en estos momentos en funciones, porque sabemos lo que, desgraciadamente, va a hacer el Gobierno del Partido Popular. Eso es lo que expresamos hoy en esta PNL, instar al nuevo Gobierno de España a que negocie un nuevo convenio y que además asuma la deuda de los cuatro años anteriores.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias señor Franquis.

Hay una enmienda del Grupo Parlamentario Popular que defenderá la señora Reynolds.

La señora **REYNÉS CALVACHE**: Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, intervengo en nombre del Grupo Parlamentario Popular para marcar nuestro posicionamiento ante esta proposición de ley presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. Como ya ha comentado el señor interviniente y todos ustedes saben, las competencias en materia de carreteras son de la comunidad autónoma, por lo tanto el Gobierno de Canarias tiene competencias exclusivas y plenas en la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 45

13 de abril de 2016

Pág. 5

planificación, en la construcción y en la conservación de la red viaria en las islas. No obstante, la Administración General del Estado viene financiando en los últimos 20 años el desarrollo de las principales actuaciones viarias que son competencia del Gobierno autonómico y establece también el régimen de inversiones públicas del Estado en las islas en compensación del hecho insular. En particular, la participación del Estado en la financiación de la red de carreteras se articula a través de convenios de colaboración que también se han detallado. Vale la pena recordar el último convenio de colaboración firmado en 2006 para actualizar el marco de colaboración, que es el que actualmente se encuentra en vigor y que fue modificado por la adenda suscrita en 2009. Quería indicar que la evolución de los convenios suscritos entre ambas administraciones ha permitido una gestión más ágil y flexible, y esto es positivo. Ello ha sido debido al asumir el Gobierno de Canarias de forma sucesiva conforme a dicha evolución más competencias en el desarrollo de las actuaciones y de este modo se ha potenciado la autonomía administrativa de la Administración canaria. En este sentido, es esta la Administración que planifica, proyecta, licita, contrata, dirige, tramita las incidencias y recibe las obras que se llevan a cabo en el ámbito del convenio. El Ministerio de Fomento interviene únicamente en la financiación de las actuaciones con cargo a las dotaciones que a este fin se le asignen por la Ley de Presupuestos Generales del Estado de cada año. Es importante resaltar lo dispuesto en la cláusula tercera de la adenda de 17 noviembre 2009 que regula la financiación del convenio, que dice lo siguiente: la Administración General del Estado solo está obligada a financiar el convenio por el importe de las dotaciones que a este fin se le asignen por la Ley de Presupuestos Generales del Estado de cada año. Es innegable que el desarrollo de los convenios suscritos por ambas administraciones está permitiendo un avance sin precedentes en la modernización de la red viaria de las islas. El objetivo del Gobierno es dotar al archipiélago de una red de carreteras que impulse la intermodalidad y la conexión entre los diferentes modos de transporte.

Desde la firma del primer convenio en 1994 hasta fecha de hoy la Administración General del Estado ha realizado aportaciones vía inversiones directas y transferencias al Gobierno de Canarias por un importe total de 2.366,35 millones de euros para el desarrollo y mejora de la red viaria del archipiélago. Además, el Ministerio de Fomento continúa realizando importantes aportaciones con cargo a obras y actuaciones recogidas en el Convenio de carreteras en un contexto de contención presupuestaria marcado con el objetivo de que nuestro país puede alcanzar los objetivos de estabilidad europeos. En este ámbito, desde 2012, en los Presupuestos Generales del Estado se ha destinado a la financiación de actuaciones con cargo a este convenio al que me refería un importe de más de 342 millones de euros. Ello ha permitido, pese a las dificultades económicas y financieras que ha atravesado nuestro país, un importante desarrollo de la red de infraestructuras viarias en el archipiélago y se ha conseguido finalizar y poner en servicio durante la pasada legislatura importantes actuaciones, como la prolongación de la autopista GC-1 Puerto Rico-Mogán, la fase A del primer tramo de la vía litoral de Santa Cruz de Tenerife, las obras de la carretera Pagador-Guía en Gran Canaria, el anillo insular entre Icod y El Tanque en Tenerife o la duplicación de la circunvalación de Arrecife; inversiones todas ellas financiadas por el Ministerio de Fomento. En este contexto, es cierto que, a partir de 2010 y debido al ajuste presupuestario sufrido por la crisis y la necesidad de reducir el déficit público, se ha producido una reducción de las consignaciones presupuestarias que ha supuesto una rebaja respecto a los importes de las anualidades establecidas en el convenio, pero dicho ajuste ha sido efectuado en la misma proporción que el realizado para la inversión del Ministerio de Fomento destinada a actuaciones en carreteras en el resto de España. También se ha de indicar que actualmente la inversión destinada por el Ministerio de Fomento a aportaciones al Gobierno de Canarias en desarrollo del convenio es de media del mismo orden que la media de la inversión destinada a la ejecución de nuevas infraestructuras en el resto de las comunidades autónomas con tramos pertenecientes a la Red de Carreteras del Estado. Quiero indicar también que la inversión destinada a carreteras en la Comunidad Autónoma de Canarias en los presupuestos generales de 2016 alcanza 97,2 millones de euros, lo que supone un incremento del 73 % sobre la cantidad consignada en los presupuestos generales de 2015. De este modo, durante 2016 se desarrollarán —voy acabando— las actuaciones previstas en el convenio firmado con la comunidad autónoma, para lo que se destinan 52,49 millones en el capítulo 7. Adicionalmente, también a través del capítulo 7, se van a financiar otras actuaciones como las obras del anillo de Tenerife o las obras de La Aldea-El Risco, además de una partida de un millón de euros para la financiación de las obras de mejora de la carretera de acceso al Instituto Astrofísico y las obras del tramo Agüimes-Santa Lucía.

La enmienda presentada por nuestro grupo va en la línea de seguir el camino de colaboración iniciado hace más de veinte años y que el Ministerio de Fomento prosiga financiando el Convenio de carreteras en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 45

13 de abril de 2016

Pág. 6

la Comunidad Autónoma de Canarias por el importe de las dotaciones que a este fin se designen en la Ley de Presupuestos Generales del Estado de cada año, así como también seguir trabajando con el Gobierno de Canarias en el ámbito de los mecanismos de cooperación y coordinación recogidos en el convenio con el objetivo de poder continuar con el impulso en el desarrollo de la red viaria. Piensen algo que es muy importante. Se puede venir aquí y hacer demagogia, pero ¿no les parece a ustedes que nos hubiera gustado hacer muchas más cosas con el presupuesto que tenemos para carreteras? Pueden estar seguros de que si hubiéramos podido lo hubiéramos hecho, pero, para empezar, el Ministerio de Fomento tuvo que pagar más de 1.500 millones de euros de facturas atrasadas y todas las expropiaciones que llevaban siete años sin pagar, y terminar algunas de las vías principales iniciadas tanto en la península como en Canarias. Se han hecho muchos esfuerzos para la mejora de la red viaria de Canarias y también de la Península y continuaremos haciéndolos. Lo que no se puede decir es que el Gobierno de la nación, el Gobierno de Mariano Rajoy, haya invertido poco en las carreteras de Canarias.

Muchas gracias.

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

Tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Mixto, la señora Oramas.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Gracias, señor presidente.

En estos dos minutos que tengo voy a ser muy clarita y, además, normalmente no me llaman la atención por el tiempo. Como ha dicho el señor Franquis, es la primera vez que el Grupo Parlamentario Socialista insta al Gobierno en esta materia, sin embargo, esta diputada, que lleva nueve años, lo hace todos los años dos veces. Todos los años he presentado la PNL y todos los años en el debate de presupuestos ha sido rechazada, sobre todo en estos últimos cuatro años. Para mí, este es una vez más un debate dramático en Canarias porque el Convenio de carreteras llegaba hasta 2017 y se basaba en lo siguiente: el Estado firmaba un convenio con la comunidad autónoma por más de 2.400 millones y la comunidad autónoma planificaba y adelantaba la financiación mediante créditos, en algunos casos con el Banco Europeo de Inversiones y en otros con las propias compañías que licitaban y que prefinanciaban las obras. Llega el Partido Popular, toma una decisión y ya en 2012 y 2013 se pasa a 54 millones en vez de 207 con las obras adjudicadas y prefinanciadas bien por las empresas o bien por la propia comunidad autónoma. Se perdieron miles de trabajos en el sector de la construcción para gente que no tenía otra alternativa y en infraestructuras que eran fundamentales para el Gobierno de Canarias y para la comunidad autónoma, habiendo un compromiso previo del Estado firmado y sellado. Ahora el Grupo Parlamentario Popular, teniendo diputados de Canarias —¿ustedes creen que si aquí viene un tema catalán el Grupo Parlamentario Popular pondría a alguien de Canarias a defenderlo?—, ha puesto a una señora de las Islas Baleares —lo digo con todo respeto, porque lo ha hecho muy bien en el ámbito que le toca— y mientras los diputados canarios escondiditos, porque no se puede decir lo que ha dicho esta diputada. Ha hablado de prioridades. La circunvalación de Santiago de Compostela, de donde son el presidente del Gobierno y la ministra de Fomento, ha costado tres veces lo que todas las carreteras de Canarias en un año; sacando pecho. Han gastado 3.000 millones en el AVE y han hecho carreteras en Galicia por un tubo, incluso la circunvalación de una ciudad que me gusta mucho porque mi madre es de allí. No hay derecho a eso, mientras la gente de la aldea en Canarias y la gente en Tenerife con el cierre del anillo insular está esperando y cuando, además, se ha echado a la calle a miles de trabajadores en el sector de la construcción. Por eso mismo voy a apoyar esta propuesta. Y eso de que no ha habido más remedio y que lo sienten mucho díganse a otros, pero no a los canarios. Sus prioridades han sido otras con fines políticos en las comunidades autónomas en las que ustedes tenían intereses políticos.

Muchas gracias, señor presidente.

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

¿El Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV) fija posición? **(Pausa)**. No lo hace. Por el Grupo Parlamentario Catalán (Democràcia i Llibertat), tiene la palabra el señor Bel Accensi.

El señor **BEL ACCENSI**: Intervengo muy brevemente, presidente, para hacer alguna comparación. Yo escuchaba al portavoz del Grupo Parlamentario Socialista y pensaba que son muy afortunados en Canarias porque si todos los gobiernos hasta este momento, socialistas y populares, han cumplido con sus obligaciones en infraestructuras con la Comunidad Autónoma de Canarias, en Cataluña no podemos decir eso. Todavía no hemos conocido un Gobierno del Estado que haya cumplido con sus compromisos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 45

13 de abril de 2016

Pág. 7

en Cataluña. No le voy a afear sus cifras y su argumentación en Canarias con las cifras de Cataluña, que batieron todos los récords a lo largo de esta última legislatura. He visto que después la portavoz del Grupo Parlamentario Mixto lo ha intentado enmendar y ha preguntado si pondría el Grupo Parlamentario Popular a un canario a defender un tema catalán. Pues no descarte nada, porque yo en esta casa soy nuevo, pero he estado en el Senado y he visto cómo prácticamente todos los temas catalanes no los defendía nunca ningún senador catalán. En todo caso, vamos a votar a favor de esta iniciativa porque nos parece absolutamente razonable.

Muchísimas gracias.

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

El Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana no fija posición. Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra la señora Millán Salmerón.

La señora **MILLÁN SALMERÓN**: Buenas tardes, señorías.

Es una prioridad del Grupo Parlamentario Ciudadanos la debida dotación de infraestructuras necesarias para el desarrollo de las distintas regiones, pero esta previsión ha de hacerse con la debida planificación y evaluación socioeconómica para garantizar su viabilidad. Estando transferida la competencia en materia de carreteras a la Comunidad Autónoma de Canarias y siendo necesario dar cumplimiento a la obligación del Estado de fijar las partidas presupuestarias para la debida dotación de infraestructuras en esta comunidad, se hace imprescindible la firma de un nuevo convenio entre ambos gobiernos, el estatal y el autonómico, para cumplir este objetivo. Estas actuaciones tendrán que ir dirigidas fundamentalmente a potenciar la movilidad regional, dotando de accesibilidad a los principales núcleos de la isla. Asimismo, deberá tener también como objetivo mejorar la conectividad de los puertos y aeropuertos y mejorar la estructuración en las áreas metropolitanas y las aglomeraciones urbanas. Finalmente, hay que procurar que se dé cumplimiento a los objetivos planteados por la Red Transeuropea de Transporte.

Por tanto, el Grupo Parlamentario Ciudadanos va a votar a favor de que se inste al Gobierno a iniciar estas nuevas negociaciones encaminadas a la redacción de un nuevo convenio de carreteras, indicando la necesidad de evaluar la viabilidad socioeconómica de los acuerdos que se insten en este nuevo convenio.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Millán Salmerón.

Por el Grupo Parlamentario de Podemos-En Comú Podem-En Marea, interviene la señora Pita.

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

Señorías, buenos días a todos y buenos días a los invitados. Siempre se recibe con alegría que los ciudadanos puedan entrar en la casa del pueblo.

Mi Grupo, Podemos-En Comú Podem-En Marea, va a votar a favor de esta propuesta del Partido Socialista de Canarias, el Partido Socialista Obrero Español, pero no vamos a entrar en el debate del me debes o no me debes, me diste o no me diste, entre otras cosas porque en Canarias lleva treinta años gobernando Coalición Canaria, ahora con el PP, ahora con el PSOE, y por tanto nos parece un debate casi artificial. Nosotros queremos enfatizar que estamos por un nuevo convenio —reconociendo, efectivamente, que hay una deuda histórica con Canarias, también en carreteras— y por que sea un nuevo convenio basado en valores y en criterios públicos sostenibles. Miren, Canarias tiene 700.000 hectáreas —no somos más que eso—, pero tiene 8.000 kilómetros de carretera, que si los pusiéramos en línea recta iríamos en coche desde Canarias hasta Miami. Por tanto, no se trata de un déficit de carreteras, se trata de que el nuevo convenio, por un lado, debe atajar las necesidades reales, que las hay —por ejemplo, La Aldea, que citaba la compañera de Coalición Canaria, donde la población queda aislada absolutamente ante cualquier fenómeno meteorológico—, y, por otro lado, que su ficha financiera —la ficha financiera de ese nuevo convenio— esté sometida a un plan de viabilidad sostenible que respete y adecue la demanda a la oferta, teniendo siempre presente nuestra singularidad territorial, nuestro acotado medio terrestre.

Somos 2 millones de canarios y nos visitan unos 12 millones de turistas al año, pero carecemos de una buena red de transporte público, y sin duda esa buena red de transporte público aliviaría la huella de carbono. La semana pasada el Gobierno de España firmó en París el acuerdo sobre cambio climático. Urge que todos estos planes nuevos, incluido el de carreteras e infraestructuras públicas, converjan con los objetivos de reducir las emisiones de CO₂.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 45

13 de abril de 2016

Pág. 8

Una última cuestión. Al señor Franquis le preocupa que esta PNL no tenga recorrido porque no haya Gobierno nuevo. Si ellos se siguen empeñando en la tesis de 131, seguro que no; pero si la tesis se modifica a 161, como votaremos hoy aquí y hemos votado en el Pleno, seguro que sí habrá Gobierno nuevo.

Gracias.

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

Señor Franquis, tengo que preguntarle si acepta la enmienda del Partido Popular. **(Denegaciones)**. Muchas gracias.

— SOBRE EL DESARROLLO DE LAS ACTIVIDADES LOGÍSTICAS EN CASTILLA Y LEÓN MEDIANTE EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000078).

El señor **PRESIDENTE**: Como vamos a acumular las votaciones al final de la sesión, pasamos a la segunda proposición no de ley, sobre el desarrollo de las actividades logísticas en Castilla y León mediante el transporte de mercancías por ferrocarril, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. Interviene el señor Gordo.

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

Mi grupo presenta hoy aquí una PNL sobre logística ligada al desarrollo del ferrocarril. Anuncio que es una PNL que tiene un objetivo fundamental: llamar la atención sobre el incumplimiento de los compromisos del Pitvi con Castilla y León. Todo lo que planteamos en esta PNL está recogido en el Pitvi aprobado para el periodo 2012-2024, pero no se ha reconocido nada, y este es el auténtico objetivo.

Estarán de acuerdo conmigo en que la logística contribuye de una manera especial al crecimiento económico y es un motor importante para la economía española y la de Castilla y León. En España representa nada más y nada menos que el 11 % del producto interior bruto, pero contribuye también a mejorar la competitividad y la productividad de las empresas, y en Castilla y León, donde tenemos un problema enorme de despoblación y de éxodo juvenil, es clave un desarrollo logístico potente para fijar población y para crear futuro. La logística tiene un gran reto, tanto en España como en Castilla y León, que es potenciar la inversión. Cuando potenciamos la inversión logística estamos acelerando la implantación de empresas, el desarrollo industrial y la creación de puestos de trabajo y, por tanto, evitando la despoblación. Y, sin duda alguna, el ferrocarril proporciona un consumo energético más eficiente.

El Partido Socialista tenía un plan, el Plan para el impulso del transporte de mercancías, cuyo reto fundamental era aumentar la cuota de participación del ferrocarril e invitar a los distintos agentes —operadores ferroviarios, inversores, empresas— a poner en marcha inversiones. ¿Qué ocurre? Que tan pronto como el Partido Popular ganó las elecciones lo archivó, y nos presento este plan (**muestra un documento titulado Estrategia logística de España**), que no deja de ser más que un documento de estrategia logística solicitado a unos consultores y que se ha quedado en la estantería, porque el desarrollo que tiene es evidente, al menos en Castilla y León, donde no se ha puesto en marcha absolutamente nada. En Castilla y León no se ha firmado ni uno solo de los protocolos en materia de terminales logísticas que se han firmado con otras comunidades autónomas. Por tanto, como digo, el objetivo de esta PNL es ante todo reclamar lo que es justo y necesario para Castilla y León. Porque Castilla y León vertebraba el territorio y, además es paso y conexión necesaria del corredor atlántico, que une Francia, País Vasco —después mi compañero se referirá a esto en otra PNL— y Portugal —Coimbra, Lisboa y los puertos del sur—, pero también del corredor noroeste con Galicia o del corredor norte con la cornisa cantábrica, y por supuesto con Madrid. Son inversiones clave, sin embargo no tenemos ni un solo terminal logístico de esos seis terminales que se enunciaban. Por tanto, reclamamos estos terminales, así como el compromiso de la Junta de Castilla y León, que ha estado ausente; no ha habido firma de convenios, no ha habido un compromiso. También requerimos la mejora de las infraestructuras y, fundamentalmente, la accesibilidad de los grandes centros de carga, de centros logísticos, como el puerto seco de Venta de Baños, a los puertos, por los que entra el 95 % de las mercancías de este país.

Por tanto, instamos, en primer lugar, al impulso del transporte ferroviario de mercancías por ferrocarril, porque si se desarrollan estas infraestructuras las empresas van a tener mayores posibilidades de exportar, de generar riqueza y, al mismo tiempo, van a ser más competitivas. Pedimos también potenciar y mejorar las infraestructuras y la capacidad de los terminales para reforzar el sistema logístico y su interoperabilidad: terminales logísticos de León, Valladolid, Salamanca, Burgos, Miranda de Ebro y Aranda

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 45

13 de abril de 2016

Pág. 9

del Duero, que son los que enuncia el informe de la consultoría y que han obviado en todo momento la Junta y el Gobierno de España. La firma de protocolos que dé lugar a la ejecución material de estos terminales logísticos en El Bierzo, Benavente, León, Burgos, Soria, Ávila, Arévalo, Miranda y Zamora. Y también impulsar nodos ferroviarios como punto de conexión entre las plataformas logísticas i14 y el ferrocarril, pero también otros modos de transporte como es la carretera, generando sinergias y al mismo tiempo contribuyendo a acercar la carga. Es obvio que el ferrocarril ante todo contribuye de manera importante al sostenimiento del medio ambiente; es un sistema de transporte limpio y con menos emisiones de CO₂, pero también mucho más barato, lo cual ofrece competitividad, y hay un desequilibrio importante porque en estos momentos el transporte por carretera alcanza el 91,4 % mientras que el transporte por ferrocarril solo es el 1,4 %, muy lejos de los estándares europeos.

Agradezco las enmiendas que se han presentado, especialmente al Partido Popular, pero no aportan nada nuevo al texto. Es decir, se han refundido los puntos 2 y 3, lo cual agradezco porque es un ejercicio importante de reafirmación de lo que dice la estrategia logística, que realmente no se ha cumplido. Y Podemos también ha presentado una enmienda, pero que forma parte de otro ámbito. Nosotros presentaremos o, mejor dicho, nos gustaría presentar —entiendo que esta va a ser la última sesión de la Comisión de Fomento y que todas las propuestas que estamos haciendo van decaer por voluntad expresa de algún grupo político— en un futuro una PNL que ya tenemos redactada sobre la conexión Burgos-Madrid por ferrocarril. Es una propuesta que haremos llegar, aunque, como digo, algunos están empeñados en defender una dialéctica de pacotilla, porque los hechos son otra cosa. Por tanto, agradezco las enmiendas, pero no vamos a aceptar ninguna.

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Podemos-En Comú Podem-En Marea se han presentado enmiendas a este texto. Para su defensa, tiene la palabra el señor Vila.

El señor **VILA GÓMEZ**: Gracias, presidente.

Señorías, en primer lugar quiero decir que desde Podemos-En Comú Podem-En Marea aplaudimos y apoyamos toda iniciativa encaminada a la mejora de las estructuras e infraestructuras de nuestro país, especialmente si se pone el acento en los lugares que hasta la fecha han estado relegados a un segundo plano, como es el caso de Castilla y León. Lamentamos, como el portavoz del Grupo Socialista, que haya un grupo político —en este caso, el Partido Socialista— que se empeñe en una vía muerta que vaya a hacer que todas las iniciativas parlamentarias decaigan por ese empeño en no formar Gobierno. Asimismo, lamentamos que el Grupo Socialista rechace nuestras enmiendas, porque creemos que la primera de ellas mejora el texto en tanto que pretende poner de manifiesto la diferencia que hay entre España y la Comunidad Europea en cuanto al transporte de mercancías por vía ferroviaria. Estamos hablando de un transporte de mercancías que en España está en torno al 4 %, mientras que la media europea es superior al 20 %. Solamente mirar a países como Suecia o Alemania, donde el porcentaje del transporte de mercancías por vía ferroviaria supera el 30 %, es suficiente para ver que efectivamente se trata de un medio para mejorar la productividad y reactivar la economía de los países, así como para garantizar la sostenibilidad del medio ambiente, como bien señala la proposición no de ley que estamos debatiendo.

Algo en lo que no se detiene la propuesta del Partido Socialista es en analizar o señalar las causas por las cuales el tráfico ferroviario en nuestro país dejó de ser una prioridad. No me voy a detener mucho en este punto, pero me veo obligado a señalar dos hechos. Por un lado, cabría preguntarse qué modelo económico se ha impulsado y se ha desarrollado por parte de los dos partidos que han gobernado durante los últimos cuarenta años nuestro país. El ferrocarril ha parecido más una prebenda o una dádiva por el apoyo parlamentario que un elemento central para vertebrar e interconectar el país entre sí —no solo con Madrid— y una vía para posibilitar el desarrollo económico y sostener la producción industrial. El otro elemento ineludible que tengo que señalar es la apuesta por el tren de alta velocidad. Nadie cuestiona que el tren de alta velocidad sea una mejora para cualquier provincia, el problema es que aquí se ha desarrollado el tren de alta velocidad dejando de priorizar otras cuestiones que en nuestra opinión eran fundamentales.

Hubo unos años en los que parecía que construir kilómetros de AVE era un objetivo en sí mismo y no un medio para lograr un mejor desarrollo económico y social. Quiero señalar que el informe de Fedea dice que los 2.500 kilómetros de alta velocidad en España son los menos usados del mundo. El número de viajeros por kilómetro de alta velocidad en España fue de 11.000 en 2014, frente al país que más

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 45

13 de abril de 2016

Pág. 10

rendimiento obtiene de la alta velocidad, que alcanzó los 158.121. Tampoco me voy a detener mucho en la burbuja inmobiliaria vinculada a la construcción de nuevas y suntuosas estaciones, baste con decir que los informes sobre ADIF por parte del Tribunal Cuentas solicitan que se reestablezca la racionalidad en la ejecución del gasto público, limitando las inversiones que sean altamente deficitarias, como es el caso de la alta velocidad.

Termino justificando la segunda de las enmiendas presentadas por mi grupo, que solicita la reconstrucción y reapertura del túnel de Somosierra. Es fundamental la reconstrucción del túnel de Somosierra para lograr potenciar y mejorar las infraestructuras y la capacidad de los terminales logísticos intermodales de interés prioritario para Castilla y León y para la implantación de terminales logísticos intermodales al menos en Miranda de Ebro y Burgos. Asimismo, me gustaría mandar un mensaje claro a la ciudadanía, y es que no se va a volver a permitir que la falta de inversión y mantenimiento que generaron el derrumbe del túnel en 2011 se traduzca en la gangrena de la línea de ferrocarril directo Burgos-Madrid, pasando por Aranda. Consideramos que estando en el siglo XXI el derrumbe de un túnel no puede suponer el aislamiento de una provincia tan importante como Burgos.

Muchas gracias.

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

Para la defensa de la enmienda del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Mateu.

El señor **MATEU ISTÚRIZ**: Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, en nombre del Partido Popular tengo que agradecer al señor Gordo esta PNL, porque creemos que reafirma la actividad política realizada por el Partido Popular en la última legislatura. Creo que la política del Partido Socialista de 2007 a 2011 queda reflejada en los 40.000 millones de deuda que dejó y los miles de facturas que quedaron encerradas en los cajones. Y podríamos continuar este fiasco de política con los fracasados proyectos del PEIT, año 2005, en el cual se preveía una inversión en ferrocarril que nunca se llevó a cabo, seguidos del fracaso que fue el PEIT 2010, en el que se planteaba una inversión de 6.500 millones de euros para el transporte por ferrocarril, cosa que tampoco se llegó a hacer. Lo que sí se consiguió fue que en el año 2010, debido a los planes faraónicos, la Unión Europea tirara de las orejas al Gobierno y hubiera que pararlo absolutamente todo. En esa situación, nos encontramos con que el transporte de mercancías por ferrocarril se redujo, quedando por detrás de países como Grecia o Italia. Por eso, insisto en que su PNL confirma la política acertada del Gobierno del Partido Popular.

Sabemos lo que representa la logística en una economía nacional —lo ha relatado bien, señor Gordo—, pero quiero señalar que sobre todo hay que aprovechar las sinergias de España, por su posición estratégica, para que nuestro país sea la plataforma logística del sur de Europa debido, como digo, a esa posición privilegiada que tiene. De hecho, todo esto es lo que ha recogido el Gobierno del Partido Popular para trabajar sobre la logística nacional.

El trabajo del Gobierno del Partido Popular ha sido muy sencillo. La ministra de Fomento, en su primera comparecencia, el 9 de febrero del año 2012, ya refrendó la importancia de la intermodalidad, la logística y la comunicación, el acceso a los puertos de España con las vías de acceso oportunas. Por otra parte, esa visión inicial de la situación fue refrendada por el Pitvi, plan basado en criterios de eficiencia, racionalidad, cohesión territorial, vetibración, multimodalidad, competitividad, desarrollo y equilibrio, que ya estableció una serie de cuestiones fundamentales para la logística y que han sido reafirmadas por un documento de consultoría como es la Estrategia logística. La Estrategia logística es un plan perfectamente urdido y atrapado por el Gobierno de España para fomentar el desarrollo logístico de todo el territorio español, y en especial —es el caso que nos ocupa ahora mismo— de Castilla y León. En este sentido, señor Gordo, le quiero recordar las inversiones realizadas por el Grupo Fomento en el territorio de Castilla y León durante la pasada legislatura, contando con que —gracias a Dios— hubo presupuesto para el año 2016. El Grupo Fomento ha destinado a la Comunidad Autónoma de Castilla y León 9.093 millones de euros; la inversión asciende a 7.132,9 millones. He de transmitirle unos mensajes que van a calar muy profundamente respecto a cómo se ha volcado el Gobierno de España con Castilla y León. Señoría, Castilla y León es la comunidad autónoma en la que más se ha invertido en ferrocarril por habitante y la primera por PIB durante este periodo. Es la segunda comunidad autónoma en la que más se ha invertido en carreteras durante este periodo, situándose un 143,1 % por encima de la media nacional, y la quinta en la que más fondos se han destinado a arquitectura y vivienda durante la pasada legislatura. Por eso, gracias a esta actuación, podemos estar hoy donde estamos: Pitvi y Estrategia logística, que definen 15

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 45

13 de abril de 2016

Pág. 11

centros o plataformas logísticas de los 56 que se han definido para España. El Gobierno de España no ha estado de brazos cruzados durante la pasada legislatura, ha estado definiendo y preparando convenios para la firma y desarrollo de esas plataformas y centros logísticos, como se ha hecho con otras comunidades. Por eso le propuse una enmienda fusionando los puntos 3 y 4, por la que queríamos seguir instando a que el Gobierno, futuro o presente, continuara desarrollando esos acuerdos con el Gobierno de Castilla y León, que se merece eso y mucho más. No la acepta usted, señor Gordo, pero sepa que en aras de un ejercicio de responsabilidad política y porque queremos el desarrollo de nuestra tierra voy a votar a favor de la PNL que ustedes han presentado.

Muchas gracias, señor presidente.

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

¿Desea el Grupo Mixto hacer algún tipo de intervención? (**Pausa**). Parece que no. ¿Grupo Vasco? (**Pausa**). Declina. ¿Esquerra? (**Pausa**). Tampoco. Señora Millán Salmerón, por el Grupo Ciudadanos.

La señora **MILLÁN SALMERÓN**: Gracias, presidente.

Señorías, el cumplimiento de los objetivos y prioridades previstas en la Red Transeuropea de Transporte es una prioridad para Ciudadanos, como hemos dicho en muchas ocasiones. Además, Ciudadanos apoya el impulso del crecimiento industrial en todas las regiones de nuestro territorio nacional, si bien es cierto que la potenciación de las infraestructuras ha de hacerse tomando como base los principios de sostenibilidad y eficiencia.

Teniendo como referente la Red Transeuropea de Transporte, es necesario respaldar la ejecución de los proyectos que garanticen la intermodalidad y la interoperabilidad. Estos son los principios que han de regir cada una de las propuestas, siempre y cuando, previa evaluación, se asegure la viabilidad económica. Analizando cada una de las medidas que se proponen en esta iniciativa, estamos a favor de impulsar el transporte ferroviario de mercancías en Castilla y León respaldando la ejecución de dos infraestructuras básicas como son el corredor del Atlántico y el corredor Norte-Noroeste de alta velocidad, ambos recogidos en la Red Transeuropea de Transportes. Asimismo, consideramos necesario el refuerzo del sistema logístico en Castilla y León con el fin de garantizar la interoperabilidad en el territorio nacional, siempre que se garantice, previa evaluación, su viabilidad, sostenibilidad y eficiencia. El Grupo Parlamentario Ciudadanos no se opone a la firma de protocolos entre las distintas administraciones públicas competentes, pero, insisto una vez más, es necesario que cualquier actuación incluya un estudio previo que defina las prioridades de inversión en infraestructuras analizando las previsiones de demanda y tráfico real, y que asegure que las actuaciones a acometer sean viables técnica y económicamente. Finalmente, coincidimos en la necesidad de mejorar los nodos logísticos ferroviarios existentes para garantizar el desarrollo sostenible del transporte ferroviario en esta comunidad autónoma. Por todo ello, el Grupo Parlamentario Ciudadanos votará a favor de esta proposición no de ley formulada.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Millán Salmerón.

Señor Gordo, entiendo que sigue sin aceptar las enmiendas, como dijo anteriormente.

El señor **GORDO PÉREZ**: Sí, por las razones que expuse. Me ratifico en lo dicho porque no hay nada que innove la propuesta que he formulado.

— **SOBRE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA EN EL MUNICIPIO DE MONTCADA I REIXAC. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA. (Número de expediente 161/000098).**

— **SOBRE LA INMEDIATA FINANCIACIÓN DEL SOTERRAMIENTO DE LA LÍNEA CONVENCIONAL DE PORTBOU A SU PASO POR MONTCADA I REIXAC. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE ESQUERRA REPUBLICANA. (Número de expediente 161/000234).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos, por tanto, a la siguiente proposición no de ley, sobre la infraestructura ferroviaria en el municipio de Montcada i Reixac, del Grupo Parlamentario Podemos-En Comú Podem-En Marea. Defenderá en este caso la proposición no de ley el señor Vendrell.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 45

13 de abril de 2016

Pág. 12

El señor **VENDRELL GARDEÑES**: Gracias, presidente.

En primer lugar, quiero saludar a la alcaldesa de Montcada, Laura Campos, que nos acompaña, a los concejales y a los representantes de la plataforma ciudadana por el soterramiento, así como agradecerles que puedan asistir a esta reunión de la Comisión. Nos parece normal que la ciudadanía y las instituciones afectadas puedan entrar efectivamente en su casa, que es el Congreso de los Diputados.

Esta PNL, coincidente con la presentada por el Grupo de Esquerra Republicana, y con independencia de las fuerzas políticas que la hayamos presentado, estamos convencidos de que representa el sentir mayoritario de los grupos municipales del Ayuntamiento de Montcada i Reixac y del conjunto de la ciudadanía de este municipio. El objetivo de la PNL es muy claro: comprometer a todos los grupos parlamentarios e instar al Gobierno del Estado el cumplimiento de los compromisos adquiridos en relación con el soterramiento de la línea ferroviaria R2, la línea Barcelona-Portbou, a su paso por Montcada, empezando por la primera fase. La gente de Montcada ha expresado su hartazgo por la situación que vive esta población con concentraciones, manifestaciones e incluso cortes de la vía ferroviaria durante la semana pasada, tras un nuevo atropellamiento en la vía del tren, uno más, y van tres, en lo que llevamos de año; una ciudadanía que se ha organizado en la plataforma Tracte just, soterrament total, que reúne más de sesenta entidades, que ha conseguido 12.000 firmas y que ha organizado importantes movilizaciones sociales, plataforma a la que queremos felicitar y agradecer su labor. **(Rumores)**.

El señor **PRESIDENTE**: Rogaría un poquito de silencio porque ni siquiera yo, desde aquí, soy capaz de escuchar al diputado. Gracias.

El señor **VENDRELL GARDEÑES**: Las razones para reivindicar, para reclamar el soterramiento son diversas, pero fundamentalmente son dos. La primera es la seguridad. A lo largo de los años han muerto 165 personas por atropellamientos, 11 desde 2007. Tienen que tener en cuenta que la línea Barcelona-Portbou tiene una gran frecuencia de paso —unos doscientos trenes diarios—, con dos pasos a nivel peligrosos. Cuando un municipio dedica cada año un acto multitudinario al reconocimiento de las víctimas del atropellamiento e incluso reivindica un espacio urbano como ‘el cruce de soterramiento’ es que hay un problema grave que no puede dejar de atenderse. Por tanto, la primera razón es la seguridad.

La segunda, la cohesión urbana, el propio modelo de ciudad. Somos conscientes de que hay ciudades con situaciones y reivindicaciones parecidas —creo que en esta Comisión vamos a ver también el caso de Murcia y en Cataluña tenemos el caso de L'Hospitalet de Llobregat o de Sant Feliu de Llobregat—, pero el caso de Montcada tiene su singularidad. Se trata de una ciudad de más de 34.000 habitantes, situada en una zona estratégica, en una de las puertas de entrada a Barcelona, que sufre las externalidades de la gran conurbación urbana sin tener por ello beneficio alguno, sino todo lo contrario. Es una ciudad fracturada nada menos que por tres líneas de ferrocarril convencional, con cinco estaciones ferroviarias, una línea de alta velocidad, dos autopistas, una autovía y una carretera nacional, además de diez polígonos industriales, diversas canteras e industrias contaminantes, como la cementera Lafarge. Esta situación conlleva riesgos para la seguridad, además de crear una ciudad fragmentada, con barrios sin apenas comunicación entre ellos, sin una trama urbana y comercial compacta y con elevados costes para el tráfico rodado, con polución, etcétera. En definitiva, con una afectación muy importante sobre la calidad de vida de los ciudadanos y ciudadanas de Montcada. Por tanto, el soterramiento de la línea ferroviaria permitiría garantizar la seguridad y desarrollar un modelo de ciudad compacta, con mayor calidad ambiental, con cohesión territorial y, al mismo tiempo, permitiría que Montcada continuara desarrollando su papel como eje vertebrador del desarrollo económico de la región metropolitana de Barcelona. En definitiva, el soterramiento es también una oportunidad de futuro.

Les invito a que visualicen un video realizado por la plataforma ciudadana antes citada. Lo pueden encontrar en Internet. Ahí podrán ver la situación: unas infraestructuras puestas sobre la ciudad y en absoluto integradas en la trama urbana. Desgraciadamente, esta no es una reivindicación nueva, es una larga historia que empezó hace treinta años y que tuvo un punto álgido en los años ochenta con el compromiso de las administraciones públicas, reivindicado por alcaldes y alcaldesas de diferente color político. En el momento en que se produjo el soterramiento de la línea del AVE, Fomento adquirió el compromiso de impulsar también el soterramiento de la línea convencional. En noviembre de 2007 se firmó un acuerdo con el Ministerio de Fomento, ADIF, el departamento correspondiente de la Generalitat y el Ayuntamiento de Montcada por el que Fomento se comprometía a redactar y tramitar el proyecto de soterramiento de la línea convencional Barcelona-Portbou. Nada de ello se ha realizado, todo quedó sobre el papel; es decir, ningún tipo de actuación. Y no puede decirse que se trate de un problema

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 45

13 de abril de 2016

Pág. 13

económico porque gobernar es priorizar y es evidente que en España la prioridad no ha sido mejorar la calidad del servicio ferroviario de cercanías, el que utiliza la mayor parte de la gente y el socialmente más rentable, sino las líneas de alta velocidad, que a veces comunican zonas escasamente pobladas, con estaciones vacías y sin apenas pasajeros. ¿Qué sentido tiene que España sea el segundo país del mundo en líneas de alta velocidad, tras China, y el primero de la Unión Europea? ¿Qué sentido tiene que solo se invierta en cercanías el 7% del presupuesto? Finalmente, ¿qué sentido tiene cuando tenemos problemas graves, como el que se señala de Montcada o de otras ciudades con el tema de los soterramientos? No tiene ningún sentido. La prioridad es invertir en el ferrocarril de cercanías, en mejorar la calidad de las infraestructuras ferroviarias para la mayoría de la gente y de los sectores populares de ciudades trabajadoras como Montcada, que son los que utilizan el ferrocarril.

Pero queremos mirar hacia delante, sin perder la memoria de estos treinta años de la lucha, y valorar positivamente tanto la reunión de la alcaldesa con la ministra de Fomento como la reunión que hemos mantenido con los portavoces de los distintos grupos. Confiamos, esperamos poder llegar a un acuerdo; estamos trabajando en una transaccional para llegar a un acuerdo sobre esta PNL. Creemos que el Gobierno, el Ministerio de Fomento y ADIF tienen una deuda pendiente con la gente de Montcada. Tenemos la responsabilidad de poner fin a treinta años de promesas incumplidas. La gente de Montcada se lo ha ganado con treinta años de lucha, treinta años en definitiva de dignidad para conseguir un objetivo tan elemental para mejorar la calidad de vida de la gente de esa ciudad.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Vendrell. **(La señora Jordà i Roura pide la palabra)**.

La señora **JORDÀ I ROURA**: Disculpe, presidente. Nosotros presentamos una proposición no de ley que iba en la misma línea. Nos preguntábamos si podríamos intervenir ahora ya que las enmiendas son las mismas en las dos PNL y así ahorramos tiempo también. Nuestra proposición no de ley es el punto 6.º y va en la misma línea que la del Grupo Podemos.

El señor **PRESIDENTE**: No hay problema si al Grupo Podemos le parece bien y no hay objeciones.

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: Sí. Ya lo había comentado.

El señor **PRESIDENTE**: Adelante, señora Jordà.

La señora **JORDÀ I ROURA**: Muchas gracias.

Burla, desprecio, indiferencia, despreocupación, cualquiera de estos sustantivos definiría a la perfección la actitud a nuestro entender de los diferentes ministerios de Fomento ante la ciudadanía de Montcada i Reixac, al menos hasta que termine la Comisión de hoy, esperemos que las cosas cambien. Rabia, consternación e indignación; así se expresó hace pocos días la alcaldesa de Montcada, su ayuntamiento y toda la población después de que falleciera un joven atropellado por un tren. Puede que repita algunas de las cosas que ha explicado el compañero Josep Vendrell, pero así conocerán ustedes mejor la dura realidad de este municipio catalán.

La realidad es que esta ciudad del Vallès Occidental, que es Montcada i Reixac, un municipio de más de 34.377 habitantes, situado al lado de la capital del país, Barcelona, goza —y eso es verdad— de una ubicación geográfica privilegiada. Sin embargo, esta ubicación de privilegio se ha traducido en una servidumbre y —cabe decirlo así— en una dependencia que ha acarreado graves consecuencias para su cohesión social y territorial: se encuentra partida y fracturada por importantes vías de comunicación —ya se ha dicho—, cuatro líneas de tren, tres de cercanías y una de alta velocidad. Eso se dice rápido pero es importante. Cuatro líneas de tren que parten completamente la ciudad. No solo esto, sino también dos autopistas, una autovía —por si fuera poco— y evidentemente diversas carreteras con gran volumen de tráfico. A los perjuicios ocasionados por estas infraestructuras hay que sumarles también los efectos derivados de la degradación medioambiental que generan las diversas canteras e industrias contaminantes que también están en la ciudad, entre las que destaca la cementera Lafarge, ubicada en medio de la población y que actualmente, además de la generación de polvo derivada de la actividad productiva, se ha convertido en una incineradora al recibir la autorización para valorizar residuos. Esto no es todo, la división de la población genera diariamente pérdida de infinidad de horas de trabajo, ya que las barreras están más tiempo bajadas que dejando circular los numerosos vehículos tanto industriales como particulares y esto representa, evidentemente, grandes pérdidas económicas, en horas de trabajo, en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 45

13 de abril de 2016

Pág. 14

energía, en polución y en salud. Si hablamos de seguridad —que es lo más importante—, cabe lamentar y recordar las 165 personas que han muerto desde la construcción de las vías del tren en el municipio.

Señoras y señores diputados, el soterramiento de la línea de cercanías de Francia es una reivindicación histórica —como se ha dicho— del municipio de Montcada i Reixac. La reivindicación viene de tiempo allá, tanto tiempo como años hace que se construyó esta línea a principios del siglo pasado. Esta reivindicación ha unido a toda la ciudadanía y representantes en una lucha de más de tres décadas, jalonados de compromisos incumplidos —también cabe decirlo— hasta la fecha por las administraciones responsables. No explicaremos la infinidad de reclamaciones vecinales y la presión de los distintos ayuntamientos de la ciudad porque se nos haría de noche. Se han redactado estudios informativos, se han estudiado otros, se han reestudiado los mismos más los que han venido después, se han rediseñado y finalmente se trabajó en lo que se convirtió en el proyecto de fomento de soterramiento parcial, conocido en la ciudad como el proyecto del muro. Hago hincapié en este punto porque creo que es importante. Este proyecto preveía la salida a la superficie del tren de cercanías en la parada de la estación de Francia actual y salvaba el río Ripoll mediante el actual puente ferroviario. Para poder hacerlo era necesaria la salida a cielo abierto y que fuera acompañada de este muro que no hacía otra cosa que dividir una vez más la ciudad. Producto de esta incertidumbre nació una gran plataforma —aprovechamos para saludar a su presidente y darles las gracias por todo el trabajo realizado—, la conocida Tracte just, soterrament total ja. Esta plataforma ciudadana está formada por más de setenta entidades locales, realizó multitud de manifestaciones y recogió más de 12.000 firmas. Tal presión dio como resultado que se iniciara un nuevo proyecto. Después de mil desventuras, en 2007 —también lo ha comentado el compañero— se firmaron unos acuerdos alcanzados entre el Ministerio de Fomento, el departamento de Política Territorial y Obras Públicas, el Ayuntamiento de Montcada y ADIF en relación con el paso del AVE y de la integración de la línea férrea convencional. En 2010 —y voy acabando— la situación de crisis provocó recortar presupuestos y volvió una vez más a retrasarse el soterramiento. En definitiva y saltándome las desventuras, la realidad es que a día de hoy, con el proyecto definitivamente aprobado, urge dotarlo presupuestariamente para poder definitivamente llevarlo a cabo después de tantos años de luchas y sufrimientos y acabar con ello.

Acabo agradeciendo el trabajo y el esfuerzo de toda la ciudad de Montcada, de la plataforma, de su ayuntamiento, la presencia hoy aquí en la Comisión de la alcaldesa y del concejal de Urbanismo que también nos ha acompañado. Hago más las palabras del portavoz de la plataforma Tracte just-soterrament total: exigimos, señorías, que Montcada sea una ciudad normal, que no es pedir tanto, que Montcada sea una ciudad normal, y para serlo es imprescindible que la vía se soterre.

Muchas gracias, señor presidente.

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

Pasamos a la defensa de las enmiendas. La que entró en primer lugar en el registro es la del Grupo Parlamentario Ciudadanos que defiende el señor Navarro.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Gracias, señor presidente. Buenos días, señores diputados.

Esta mañana hemos tenido ocasión de reunirnos con la alcaldesa de Montcada i Reixac, que nos ha reiterado la gravedad de la situación. Realmente la situación es muy grave con más de 160 arrollamientos en los últimos meses. En la actualidad existen dos pasos a nivel donde estos arrollamientos están teniendo lugar y además existe un acceso peatonal que, al estar deficientemente mantenido —porque con frecuencia las escaleras mecánicas no están en funcionamiento y los sistemas de vigilancia no están permanentemente conectados—, disuaden a los peatones de su uso y por ello no cumplen con su cometido de evitar el peligro que supone el cruce de las vías. Los más de 160 arrollamientos exigen una actuación inmediata y este es el motivo de la enmienda que presenta el Grupo Ciudadanos. Como decimos en ella, exigimos afrontar de manera inmediata el grave riesgo que supone la existencia de dos pasos a nivel en la población de Montcada i Reixac mediante la sustitución, en su caso, por pasos a distinto nivel mejorando los sistemas de mantenimiento y vigilancia. En paralelo es necesario retomar el proyecto de soterramiento de la línea convencional para que, realizando los estudios de viabilidad socioeconómica y financiera, proceda en su caso a la ejecución de la obra completa. Y decimos completa porque la PNL habla solo del tramo más cercano a Barcelona, con lo que creemos que se corre el riesgo de que a impulsos electorales se haga solo este tramo, la obra quede finalmente incompleta y todo el asunto no haya servido para nada.

A continuación defenderemos una PNL que propone un plan nacional de infraestructuras y entre sus previsiones está la creación de una agencia evaluadora independiente que, realizando estudios de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 45

13 de abril de 2016

Pág. 15

viabilidad socioeconómica y analizando el coste de oportunidad entre las distintas alternativas, consiga sustraer en la medida de lo posible las inversiones de los intereses electoralistas. Por eso, el Grupo Parlamentario Ciudadanos —si nuestra enmienda no es aceptada— nos abstendremos en la votación.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Pasamos, a continuación, a la defensa de la enmienda del Grupo Socialista.

Señor Zaragoza.

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

No voy a repetir lo que ya se ha dicho en la presentación de las dos propuestas porque es evidente que si hay algún municipio que ha pagado con creces su cuota de solidaridad es Montcada. Se ha hecho el relato sobre las vías, de todas las infraestructuras que pasan por esta ciudad; es evidente que esta ciudad y sus ciudadanos han pagado durante muchos años un precio más allá de lo razonable para el progreso económico de nuestro país. Por poner un ejemplo, hace más de cien años que por su ciudad pasa el ferrocarril. Se han explicado aquí con mucha claridad las estaciones, las infraestructuras, los servicios que se han centrado en este municipio y los ciudadanos de Montcada han aguantado, han sido solidarios y este municipio ha pagado ese precio que muchas veces pedimos para que nuestra sociedad pueda avanzar y progresar económicamente. Por eso pide a la sociedad que ese precio que están pagando no sea tan duro, que se reduzca el impacto que esas infraestructuras que existen, necesarias para el progreso de la sociedad, no sean permanentemente tan gravosas.

Hace treinta años —no hace tres—, alrededor de los años noventa, se iniciaron conversaciones con Fomento. Todo esto se ha de explicar, no es una batalla política de partidos políticos; yo soy del Partido Socialista, que hasta las últimas elecciones tenía la alcaldía, ahora estamos en la oposición a pesar de ser la fuerza más votada, y seguimos defendiendo lo que defendíamos cuando estábamos en la alcaldía, porque es una reivindicación ciudadana, de plataforma, de gente, de ciudadanos en Montcada que durante muchos años están pagando este precio al resto de la sociedad y lo que le está reclamando en estos momentos a la sociedad es que no aplase más las cosas. Además, esta es una discusión que no es nueva; se explicaba aquí el recorrido, las discusiones. Empiezan las conversaciones en el año 1990 y se convierten en una realidad en 2007 con un convenio que firman Fomento, ADIF, Generalitat y ayuntamiento para el soterramiento total de las vías del tren al pasar por Montcada, concretándose en enero de 2010 con la realización del proyecto básico de soterramiento. Es decir, no estamos hablando de una demanda que no tiene detrás nada hecho sino que está todo preparado. Es más, en la anterior legislatura, entre las diversas PNL que presentamos todas las fuerzas políticas de todos los partidos, hubo una que se aprobó, una de Convergència i Unió. Esta PNL se aprobó el 14 de marzo de 2012 con el voto —les recuerdo que en la anterior legislatura el Partido Popular tenía mayoría absoluta— del Grupo Popular. Y en aquel momento, cuando se aprobó esta PNL, de las cinco fases de este proyecto ya existían tres proyectos constructivos, es decir, que solamente hacía falta que entrasen las máquinas porque todo lo que se tenía que hacer se había hecho. ¿Qué ha ocurrido desde aquel momento en que se aprueba esa propuesta con el voto del Grupo Popular, con la propuesta de todas las fuerzas políticas? Pues que estamos hoy aquí volviendo a discutir y reclamando al Gobierno no que haga un proyecto, no que prepare cosas teóricas, sino que simplemente dé la orden del gasto, de poner en marcha lo que se requiere.

No voy a entrar en la discusión, como se ha dicho aquí, de los pagos que están haciendo los ciudadanos de Montcada, sino que lo que quiero es recordarles que las administraciones han de ser conscientes de que tu puedes pedirles a los funcionarios que sean solidarios, lo que no puedes hacer es olvidar que tu tienes que compensar esa solidaridad cuando se han hechos esos pagos. Por eso la posición de nuestro grupo, como decía, es dar apoyo a una reivindicación de los ciudadanos de Montcada al margen de las posiciones políticas. Desde hace mucho tiempo todos coincidimos en esto y por eso hay un apoyo ciudadano transversal, al margen de quién gobierne el ayuntamiento, alrededor de una solución en la que todo el mundo estábamos de acuerdo, que se aprobó, y lo que está ocurriendo es que en estos cuatro últimos años simplemente la Administración, Fomento no ha aplicado todo lo que ya tiene; no necesita nada más, simplemente dar la orden de empezar a trabajar. Cuatro años para dar esa orden parece un poco excesivo con un problema que está cada día, y permanentemente, golpeando la conciencia de los ciudadanos. Por eso, la posición del Grupo Socialista es votar a favor, apoyar siempre estas propuestas y por eso hemos hecho una enmienda a esta proposición simplemente para que se concrete esa inversión económica.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 45

13 de abril de 2016

Pág. 16

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

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra para defender su enmienda el señor Clavell.

El señor **CLAVELL LÓPEZ**: Muchas gracias, señor presidente.

En primer lugar, quisiera agradecer públicamente la presencia aquí de la alcaldesa de Montcada i Reixac, del resto de concejales del ayuntamiento, así como del presidente de la plataforma del Tracte just, soterrament y gente que ha venido acompañándole. Muy especialmente, insisto, a la regidora, a la concejal del Partido Popular en Montcada i Reixac Eva García, y a la diputada nacional del Partido Popular, también catalana, Dolors Montserrat, por cuya persistencia se llevó a cabo ayer la reunión en el ministerio entre Fomento, el ayuntamiento y la reunión de esta misma mañana entre los representantes de esta Comisión con el ayuntamiento. Y, por supuesto, debemos acordarnos de las más de 160 víctimas que durante todos estos años han fallecido en trágicos accidentes de ferrocarril, la última recientemente el día 6 de este mismo mes de abril.

Efectivamente, aquí se ha comentado que Montcada i Reixac es una ciudad castigada, azotada por todas las situaciones de infraestructuras. Se ha hablado de cuatro líneas de tren, tres de ellas de cercanías y una de alta velocidad; se ha hablado de dos autopistas; se ha hablado de una autovía y de diversas carreteras con mucho volumen de tráfico. Todo ello, sumado a la actividad de degradación medioambiental por diferentes canteras o industrias que trabajan en la zona, hace la situación incómoda para los ciudadanos de este municipio catalán, lo que nos ha llevado a una reivindicación histórica de los ciudadanos de aquella zona para el soterramiento de aquellas líneas de ferrocarril. En 2006 nace la plataforma ciudadana Tracte just, soterrament total ja, después de los fallidos y fracasados proyectos que se habían llevado a cabo. Uno de ellos fracasó porque iba bajo la autopista y bajo el río Ripoll, lo que, técnicamente, hizo casi imposible que se pudiese llevar a cabo. Otro de ellos —y se ha comentado también en esta Comisión— fue la construcción de ese gran muro que partía la ciudad en dos, lo único que faltaba para partir todavía más la ciudad conforme está. Gracias a esta plataforma y a la colaboración de los diferentes grupos políticos del Ayuntamiento de Montcada i Reixac, el 19 de noviembre de 2007 se firma ese convenio entre Fomento, Generalitat de Catalunya y el Ajuntament de Montcada i Reixac, convenio firmado por tres administraciones socialistas. En aquella época —estamos hablando de noviembre de 2007— tanto en España como en Cataluña como en el Ayuntamiento de Montcada gobernaba el mismo grupo político. Recuerdo como anécdota que en aquel momento se hizo muy famosa una foto en la que brindaban con cava las personas que firmaron aquel convenio. Espero y deseo de todo corazón que el cava con el que brindaron fuera catalán porque es uno de los mejores productos que tiene la economía española en estos momentos. Además, dicho acuerdo redactó y tramitó los proyectos de soterramiento de la línea convencional entre Barcelona y Portbou a su paso por el municipio de Montcada i Reixac. Sin embargo, cosa típica también y habitual en los diferentes Gobiernos del Partido Socialista, no aseguraba los recursos necesarios para poder llevar a cabo las obras y las inversiones reivindicadas y, en aquel momento, firmadas y consensuadas. Estábamos hablando, insisto, de finales de 2007, cuando la crisis económica azotaba ya, aporreaba las puertas de este país, aunque algunos la negaran y no quisieran verla o miraran hacia otro sitio. De hecho, en 2010, efectivamente, por falta de dinero y por falta de partidas económicas el Gobierno de la nación, el Gobierno de España, socialista, decide aparcar y arrinconar los proyectos necesarios. Porque no solamente hacen falta máquinas para llevar a cabo los proyectos, hace falta dinero para poder pagar esas máquinas y que puedan trabajar. Porque, insisto, una de las partes con la que se iba a financiar este proyecto era con los posibles aprovechamientos urbanísticos. Estamos hablando, insisto, de plena crisis económica y se estaba pensando en poder pagar esta inversión con los aprovechamientos urbanísticos que pudiesen surgir de todo el desarrollo urbanístico de aquella época. Pero, a pesar de todo eso, ADIF cumplió los acuerdos alcanzados y efectivamente desarrolló un proyecto básico para el soterramiento de la línea entre Vallbona y Montcada i Reixac con un presupuesto de 320 millones de euros y en 2010 se publicó la resolución de aquel expediente y de aquel proyecto. Dentro del Plan de infraestructuras, transporte y vivienda 2012-2024, se estableció un criterio general para dar un trato por igual a las poblaciones que demanden integraciones de ferrocarril.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Clavell.

El señor **CLAVELL LÓPEZ**: Finalizo.

Y ahí estamos, pero entre todo ello, durante la pasada legislatura, desde 2012 ADIF y el Ministerio de Fomento han buscado soluciones a la integración de la línea convencional a su paso por Montcada y se

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 45

13 de abril de 2016

Pág. 17

ha estudiado la supresión de los pasos a nivel existentes en el núcleo urbano situado en las calles Bogatell y Pascual, con una inversión de 7,1 millones de euros. También se está redactando el proyecto de remodelación de la bifurcación-Aguas para conectar la línea R3 sin interferir en las líneas R2 y R4. Por supuesto que el Grupo Popular está a favor de aliviar, de solucionar y de hacer desaparecer de una vez por todas, después de tantos años de reivindicación, este grave problema que están sufriendo todos los vecinos y vecinas de Montcada i Reixac. Por ello, presentamos a la Mesa de esta Comisión una enmienda de sustitución que se acoge —estamos negociándola para ver si es posible votarla conjuntamente todos los grupos al final de la mañana— tanto a la reunión mantenida ayer entre el Ministerio de Fomento y el ayuntamiento como a la reunión que hemos mantenido esta mañana todos los grupos políticos con los representantes de dicho ayuntamiento.

Muchas gracias, señor presidente.

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

Pasamos a la defensa de las posiciones de los grupos que no han intervenido. Por el Grupo Mixto, tiene la palabra el señor Baldoví.

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

Cuando el lunes recibí la llamada de la alcaldesa de Montcada para que estuviéramos hoy en la reunión, inmediatamente nos pusimos de acuerdo. He sido alcalde de Sueca y allí tenemos exactamente el mismo problema: una vía que pasa y corta la ciudad en dos partes; de hecho, a los que viven en una parte popularmente se les llama *els de l'altre part de la carretera*. Es decir, uno vive o en la ciudad o en la otra parte de la vía. Por tanto, entendemos perfectamente esta proposición y ya anunciamos que vamos a votarla favorablemente.

Nosotros, como grupo valenciano, muchas veces hemos hecho enmiendas a los Presupuestos Generales del Estado en este sentido, también para reivindicar el soterramiento de las vías a su paso por Sueca y por otras ciudades valencianas, pero desgraciadamente nunca hemos tenido acierto o suerte en esto, porque sistemáticamente las inversiones del Ministerio de Fomento han estado muy por debajo del peso demográfico de los valencianos en el conjunto del Estado. Por tanto, concluyo mi intervención diciendo que entiendo, comprendo y comparto el sentido de esta proposición y anunciamos nuestro voto afirmativo a la misma.

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

¿El Grupo Vasco quiere intervenir? Señora Ardanza.

La señora **ARDANZA URIBARREN**: Nosotros también vamos a manifestar nuestro voto a favor de esta proposición porque entendemos que en todas aquellas vías urbanas en las que el ferrocarril genera problemas no solamente para la calidad de vida de las personas sino también por su propia seguridad, es importante que por parte del ministerio se haga un plan general y que sea prioritario el soterramiento de todas estas vías; en el caso que nos ocupa por unas causas graves, como se han expuesto, pero también es cierto que en el resto del territorio se están produciendo situaciones que provocan problemas de seguridad y de calidad de vida de la ciudadanía. Por lo tanto, nosotros también vamos a apoyar esta iniciativa.

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

Señor Bel Accensi.

El señor **BEL ACCENSI**: Muchas gracias, presidente.

Si me permite, en primer lugar, también quiero saludar la presencia de la alcaldesa de Montcada i Reixac y de otros miembros de la corporación, al igual que la del presidente y otros miembros de la plataforma Tracte just, soterrament total ja.

Nuestro Grupo Catalán (Democràcia i Llibertat) había presentado una proposición no de ley al respecto. Por tanto, ya avanzamos que nuestro voto va a ser favorable, esperando que pueda haber una posición conjunta y mayoritaria, si no unánime. En todo caso, vamos a votar a favor de las dos propuestas tal y como están presentadas. De hecho, la historia de Montcada i Reixac con este soterramiento se repite en varios municipios de Cataluña, aunque también hemos visto que también pasa en la Comunidad Valenciana y en otros lugares del Estado español, pero en Cataluña con la significativa diferencia de la cantidad de accidentes que generan un número de muertos absolutamente inasumible. Recientemente —se ha

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 45

13 de abril de 2016

Pág. 18

recordado hace unos momentos— tuvimos otro desgraciado ejemplo. Esta situación de anteproyectos, proyectos, modificación de proyectos o problemas técnicos se repite constantemente y obras, que el sentido común haría que se pudieran materializar en muy pocos años, se eternizan durante décadas. No es un tema presupuestario. Si el Estado hubiese cumplido con la disposición adicional tercera del Estatut, las inversiones se hubiesen podido materializar, estas y muchísimas más. Nosotros no solo hemos presentado una PNL similar, sino que a lo largo de los últimos cuatro años hemos presentado en los Presupuestos Generales del Estado enmiendas para poder dotar presupuestariamente esta obra. Desgraciadamente, estas enmiendas, que ya decíamos que se financiaban solo con el cumplimiento de la disposición adicional tercera del Estatut, fueron rechazadas. Tampoco es un problema del color político del Gobierno, lo digo sinceramente, porque se aprecia que viene de muchos años atrás. Es un tema de grave incumplimiento por parte del Estado en algunas infraestructuras ferroviarias en Cataluña, y dentro de un momento vamos a tener oportunidad de hablarlo en una proposición no de ley que presentamos nosotros mismos. En todo caso, repito, vamos a aprobar las dos PNL si se votan separadamente, esperando que pueda haber una actuación conjunta.

Por último, quiero comentar al portavoz del Grupo Popular que, si realmente esto se resuelve y se hace el soterramiento, estamos dispuestos a brindar con cava de Sebastopol (**Risas**) la alcaldesa, los diputados de Democràcia y Llibertat y seguro que todo el municipio de Montcada i Reixac.

Muchísimas gracias. (**Aplausos**).

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

Paso a preguntar al portavoz del Grupo Parlamentario Podemos-En Comú-En Marea si acepta alguna de las enmiendas. Señor Vendrell.

El señor **VENDRELL GARDEÑES**: Como decía antes, estamos trabajando en una transaccional para poner de acuerdo a los distintos grupos. Informaremos posteriormente a la Comisión de su resultado.

El señor **PRESIDENTE**: Le volveré a preguntar antes de la votación. Imagino que el Grupo Parlamentario de Esquerra se encuentra en la misma situación. Señora Jordà.

La señora **JORDÀ I ROURA**: Como le parezca a la Presidencia o a la Mesa, pero en cualquier caso aprobaríamos la misma transaccional porque las dos van en la misma línea y, por tanto, podríamos hacer una sola votación o dos, da igual porque lo que importa es que al final vamos a votar la misma transaccional.

El señor **PRESIDENTE**: Reiteraré la pregunta justo antes de que vayamos a votar. Gracias.

— SOBRE LA MODIFICACIÓN DEL ACUERDO DE OBLIGACIÓN DE SERVICIO PÚBLICO PARA ESTABLECER UNA TARIFA PLANA EN LOS VUELOS ENTRE LAS ISLAS CANARIAS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/000126).

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, pasamos a la defensa y posicionamiento sobre la proposición no de ley sobre la modificación del acuerdo de obligación de servicio público para establecer una tarifa plana en los vuelos entre las islas Canarias. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. La defiende la señora Oramas.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Gracias, señor presidente.

Los canarios pagamos ocho veces más que el resto de los peninsulares por movernos. Nuestros aeropuertos y puertos son las carreteras en Canarias. Los canarios cogen el avión para ir al hospital, para ir a un especialista, para llevar incluso a sus muertos, para ir a trabajar, para ir a estudiar. Como decía el otro día en la Comisión de Agricultura, ya casi todos los españoles saben que no estamos encima de Ceuta y Melilla, pero lo que no sabe la mayoría de los españoles es que la distancia que hay entre Lanzarote y El Hierro es mayor que entre Madrid y Barcelona, porque ven las islas chiquititas allí abajo y piensan que se puede ir nadando o con un barquito. No, la distancia entre Lanzarote y El Hierro es mayor que la que hay entre Madrid y Barcelona. Tenemos un problema. A lo largo de los últimos años han desaparecido compañías aéreas, ha habido una política de tasas aeroportuarias erróneas y hay monopolio en determinadas líneas. Anoche, me metí en Internet para sacar un vuelo Lanzarote-Londres, Londres-Lanzarote e intenté ver una tarifa para ir de Lanzarote a La Palma y resulta que es más barato ir de Lanzarote a Londres y volver de Londres que ir de Lanzarote solo a La Palma. Si alguien de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 45

13 de abril de 2016

Pág. 19

Fuerteventura tiene que ir a El Hierro ya es heroico económicamente, en tiempo y en frecuencia. Los canarios y este Grupo Parlamentario nacionalista Coalición Canaria llevamos años con Gobiernos del PSOE y del PP pidiendo que hubiera una tarifa plana —en este momento estoy hablando solo de residentes, ya hablaremos después del tema de los turistas en la otra proposición que viene a continuación del Grupo Popular con respecto a las obligaciones de servicio público—; pidiéndole al PSOE y al PP que se aplique en Canarias para los residentes una tarifa plana que signifique que cueste lo mismo para quien tenga que ir de Tenerife a Gran Canaria que para alguien de Lanzarote que no pueda ir directamente y tenga que hacer escala en Gran Canaria o en Tenerife, aunque sea media hora para desplazarse a La Palma, El Hierro o La Gomera. Nunca el Partido Socialista, nunca el Partido Popular quisieron ni siquiera estudiarlo, cuantificarlo, valorarlo. Cuál no será nuestra sorpresa cuando hace mes y medio veíamos que la ministra de Fomento va a Baleares y, ante la reclamación legítima de la gente de allí —doña Ana Pastor, que ha estado a veces incluso agresiva conmigo cuando le he planteado este asunto, y siempre sacan la crisis pero hablan de otras cosas—, sale en todos lados diciendo que el Ministerio de Fomento está dispuesto a estudiar la implantación de una tarifa plana para los vuelos interinsulares en Baleares, de lo que me alegro. En Baleares será grave pero en Canarias es muchísimo más grave. Pedimos que se revise la obligación de servicio público y que se vea la implantación de un tema de tarifa plana en Canarias. Los canarios sabemos que quizá haya más facilidad con las normativas europeas en Canarias porque es una región ultraperiférica, y eso hace que se excepcione desde Bruselas la intervención en el mercado; es decir, nosotros quizá tengamos más fácil la consecución de esa tarifa plana.

Hoy los grupos han presentado varias enmiendas introduciendo el tema de Baleares; ha sido el Grupo Parlamentario Popular, así lo ha hecho el Grupo Parlamentario Ciudadanos y el Grupo Parlamentario Socialista. A su vez el Grupo Popular ha introducido la normativa comunitaria —está bien perfilarla—, pero creo que lo importante es que se reconozca por fin el tema archipelágico. Lo fundamental es mirar al futuro; sea el Gobierno que sea el que tenga este país —ojalá sea lo antes posible porque los ciudadanos no aguantan más y los temas de Canarias tampoco pueden esperar más—, para mí lo sustancial es que por primera vez en los nueve o diez años que llevo de diputada hoy vaya a salir por consenso, con la aprobación de todas las fuerzas políticas, una enmienda transaccional que ya tienen todos los grupos —se ha presentado ya en la Mesa— en la que instamos al Gobierno de la nación a analizar, en función de las normativas europeas y de las obligaciones de servicio público, la viabilidad de una tarifa plana en Baleares y en Canarias. Tenemos que acercar las islas, debemos tener los mismos derechos los ciudadanos en cuanto a la movilidad. Esto afecta a la cohesión social de estos archipiélagos, así como a la economía de estos archipiélagos y, desde luego, es de justicia.

Yo quiero agradecer a los portavoces que presentaron enmiendas que hayan podido ponernos a todos de acuerdo para que esta proposición no de ley salga y que el próximo Gobierno de este país, sea el que sea y con las alianzas que sea, estudie de una vez que los territorios insulares estamos cerquita, no estamos lejos, no estamos encima de Ceuta y Melilla, estamos mucho más lejos, y por lo menos la gente de La Gomera, de El Hierro, de La Palma, de Lanzarote y de Fuerteventura tengan frecuencias, precios y rutas de transporte adecuados a lo que supone continuidad de un territorio; que tengamos ese eje transinsular que permita que podamos movernos para nuestra vida normal (ir al médico, a trabajar, a estudiar o en cualquier otra circunstancia). Como digo, está presentada la transaccional, que se someterá a votación, para enorme satisfacción de esta diputada después de tantos años en este Congreso.

Muchísimas gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias señora Oramas.

Va a defender la enmienda, por parte del Grupo Parlamentario Ciudadanos, el señor Navarro.

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

Señorías, cuando los ciudadanos de Baleares y Canarias nos quejamos y exponemos los inconvenientes que padecemos se nos suele mirar con incredulidad. La mayoría de ustedes cuando van a nuestras tierras es por vacaciones. Ven que es muy bonito, que hay playas y sol, y entonces nos contemplan con cierta incredulidad como diciendo: estos de qué se quejan si viven muy bien. Pero tenemos dificultades muy reales. El transporte de personas y mercancías con la Península es un hecho que nos dificulta muchísimo la existencia, y el transporte interinsular todavía es peor. Los que vivimos en Baleares —supongo que en Canarias será exactamente igual— conocemos el problema que supone a veces que desplazarse de Ibiza

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 45

13 de abril de 2016

Pág. 20

a Menorca cueste más que cambiar de continente. Con lo cual estamos, al igual que nuestra colega la diputada de Canarias, muy, muy contentos con esta PNL.

Nosotros comprendemos perfectamente la necesidad de inversiones en infraestructuras en la Península; comprendemos las necesidades, por ejemplo, de las grandes inversiones del AVE que se han realizado con el fin de vertebrar la nación y por razones de solidaridad, lo entendemos perfectamente. Entiendan ustedes por favor que para nosotros los vuelos son nuestro AVE. Por lo tanto, les pedimos la misma comprensión, la misma solidaridad y que entiendan que para nosotros es un motivo de vertebración. Como digo, estamos contentos con esta PNL y votaremos a favor.

Muchísimas gracias.

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

Tiene ahora la palabra el señor Franquis, por el Grupo Parlamentario Socialista.

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

Nosotros lógicamente mostramos nuestra satisfacción porque ha sido aceptada la enmienda y, por tanto, haya un acuerdo entre las fuerzas políticas en esa dirección. Creo que es una buena noticia para el conjunto de los archipiélagos, para Canarias y para Baleares.

Quiero recordar que es el Partido Socialista Obrero Español la única fuerza política en las últimas elecciones que tenía en su programa electoral su compromiso de establecer, si llegaba al Gobierno, una tarifa plana en Canarias y en Baleares en los vuelos interinsulares. No hay ninguna otra fuerza política que se presentara a las elecciones pasadas que en su programa electoral asumiera ese compromiso con tanta rotundidad. Prueba de ello es que este debate surge porque hace escasamente un mes y medio, como se ha dicho, efectivamente la ministra hizo una visita a Baleares. Quiero recordar además que esta es una iniciativa que presentaron los socialistas de Baleares y los socialistas de Canarias, quienes en el programa electoral hicimos una propuesta conjunta que finalmente el Partido Socialista incorporó en el programa electoral. El Gobierno socialista en Baleares ha estado insistiendo en este asunto. En la primera reunión que tuvo el consejero de Transportes con la ministra de Fomento le planteó el pasado 17 de febrero su posición: establecer la tarifa plana en Baleares por las razones que aquí ya se han mencionado por diferentes grupos políticos. La ministra —hay que recordarlo, ministra en funciones— dijo curiosamente lo que no había dicho en estos últimos cuatro años. Se mostró receptiva y afirmó que no había oposición a estudiar una posible tarifa plana; no concretó más, ahí se quedó. No sé si no concretó más porque estaba en funciones o es que estaba, como hemos denunciado en esta última semana, haciendo permanentemente campaña electoral.

Me alegro de que esto sea así, y que exista una PNL en el Congreso que sigue la línea que hemos estado defendiendo en el último programa electoral. Nosotros hemos explicado esta iniciativa en todos los rincones de Canarias y de Baleares, pero, como aquí se ha dicho, parece que no es entendible cómo a un ciudadano de una isla menor, especialmente, le cuesta mucho más caro viajar a una isla de Canarias que viajar, por ejemplo, a la Península (a Madrid o Barcelona), a Londres o a Berlín. Eso no lo entiende la gente, sobre todo cuando los traslados se producen por asuntos que tienen que ver fundamentalmente con una entrevista de trabajo, por una enfermedad o por razones familiares (asistir a un funeral, enfermedad). Según los últimos estudios, prácticamente en torno al 25% de la población de Canarias se desplaza por estos motivos a lo largo del año. Por tanto, estamos ante una necesidad fundamental: que se facilite la movilidad, que haga que los archipiélagos, tanto Canarias como Baleares, tengan facilidad a la hora de la movilidad, y que eso produzca una mayor cohesión territorial. Por eso es fundamental esta iniciativa y que, aunque nos encontremos en una situación de incertidumbre, haya un gobierno que tenga la capacidad no solo de estudiar este asunto que hoy aprueba el Congreso, sino también de llevarlo a cabo en las próximas semanas. Son las cosas que no terminan de entender los ciudadanos, que nos oyen aquí día tras días plantear propuestas e iniciativas que afectan mucho a sus vidas, pero que son conscientes de que esto no tiene ningún sentido porque en las próximas semanas probablemente acabará esta legislatura.

Reafirmo en esta Comisión, lógicamente, como hicimos en la campaña electoral, el compromiso serio del Grupo Socialista, si asumimos responsabilidades de Gobierno, de llevar a cabo esta tarifa plana en los próximos meses.

Gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Popular va a defender una enmienda el señor Matos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 45

13 de abril de 2016

Pág. 21

El señor **MATOS MASCAREÑO**: Muchas gracias, señor presidente.

Voy a intervenir muy brevemente. En primer lugar, quiero mostrar mi sorpresa porque en un punto anterior se haya criticado que un diputado del Partido Popular de Canarias no hubiera defendido una proposición no de ley referente a Canarias y en esta ocasión a un diputado no de Canarias de otro partido político, de Ciudadanos, que interviene en la defensa de una enmienda que se titula para la tarifa plana en el archipiélago canario el resto de grupos políticos no lo critica. Debe ser que hay una querencia mayor para unos grupos políticos que para otros.

En segundo lugar, quiero felicitar a doña Ana Oramas por su manifestación. Después de estar gobernando Coalición Canaria en Canarias durante treinta años, alternando sus Gobiernos con el Partido Popular y con el Partido Socialista, ha llegado al convencimiento de que los males de Canarias son provocados por el Partido Popular o por el Partido Socialista y los beneficios o los datos positivos son solo de Coalición Canaria. Es verdad que esos males son más del Partido Popular que del Partido Socialista, también por la querencia de doña Ana Oramas hacia el Partido Socialista.

Se han dicho verdades en las manifestaciones que se han hecho aquí. En el archipiélago canario, aunque tiene una superficie inferior a otras comunidades autónomas, como puede ser Castilla y León o Andalucía, la distancia entre sus islas es prácticamente la misma. Lo que ocurre es que al estar dividido y rodeado de agua necesitamos utilizar de forma habitual el avión. Tenemos las mismas necesidades que cualquier ciudadano de Castilla y León o de Andalucía para conectarnos y para ir de una provincia a otra; no teniendo tren y estando rodeados de agua, el barco y sobre todo el avión se convierten en nuestro modo de transporte habitual. He mirado la distancia que hay, por ejemplo, entre Almería y Huelva, dentro de una misma comunidad para no meternos en distancias entre comunidades autónomas, y la distancia entre Valverde y Arrecife —es de 440 kilómetros—, comprobando que hay 40 kilómetros más de la distancia que hay entre Huelva y Almería. Nadie, ningún ciudadano de Almería o de Huelva, puede imaginarse que su viaje entre provincias cueste más que ir a Londres o a París. Por tanto, esta proposición no de ley es absolutamente necesaria. Los costes del transporte aéreo se han ido incrementando en los últimos años por desaparición de algunas compañías aéreas y sobre todo por la falta de competencia que existe en este sector. Nosotros hemos presentado una enmienda a la proposición no de ley de Coalición Canaria, en la cual hacemos ver la necesidad de citar la regulación comunitaria aplicable en este ámbito, y a propuesta de Coalición Canaria se ha redactado una enmienda transaccional que recoge la posición del resto de los grupos políticos, que por supuesto vamos a apoyar.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor Matos.

¿Alguien desea intervenir para fijar su posición? (**Denegaciones**).

En nombre de Podemos, tiene la palabra la señora Pita.

La señora **PITA CÁRDENES**: Gracias, señor presidente.

Efectivamente, el derecho a la movilidad es reconocido en los derechos humanos. Coincidimos en que en los territorios insulares (Canarias y Baleares) se ve mermado ese derecho o tiene un tratamiento diferente en relación con el territorio peninsular. Es evidente. La proponente ha hecho una exposición de motivos con la que coincidimos. Es cierto que en Canarias y en Baleares es más caro el transporte que en la Península, y en este marco herramientas como la obligación de servicio público tienen su sentido. También la política; es verdad que Coalición Canaria lleva, efectivamente, treinta años gobernando en Canarias unas veces con el PP y otras con el PSOE y ha podido presionar políticamente en esos pactos para lograr elementos tan esenciales, porque hay colectivos en Canarias, sobre todo en la isla de El Hierro, en las islas más periféricas en relación con las capitalinas, que han manifestado esta solicitud reiteradamente. Por tanto, vamos a votar que sí a esta PNL, entre otras cosas porque es necesario, imprescindible y porque hay islas que quedan sitiadas a determinada hora. No hay guaguas, no hay coches; la posibilidad de llegar es por tierra o mar y a partir de las cinco y media se sitian esas islas, ni se entra ni se sale. Además queremos subrayar que hay que exigir que se implementen las medidas de vigilancia, de fiscalización de estas ayudas, porque hemos tenido fraude con algunas compañías, algunas que operan en Canarias concretamente. Las autoridades sospechan que durante muchos años han podido acumular un fraude en torno a los 60 millones de euros. Así, a la vez que se pongan en marcha estas medidas habrá que implementar con garantías la fiscalización de estas ayudas. Finalmente, esta tarifa plana, con la que coincidimos, no puede ser el café para todo. Debe discriminar, debe haber una

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 45

13 de abril de 2016

Pág. 22

tarifa reducida para menores de veintidós años, para estudiantes que se desplazan a las islas capitalinas a estudiar y para los mayores de sesenta y cinco años. Nuestro voto, pues, es favorable.

Gracias, señor presidente.

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

— SOBRE LA INTEGRACIÓN URBANA DEL FERROCARRIL EN LA CIUDAD DE MURCIA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA. (Número de expediente 161/000133).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la quinta proposición no de ley, sobre la integración urbana del ferrocarril en la ciudad de Murcia, que defiende, en nombre del Grupo Parlamentario Podemos-En Comú Podem-En Marea, el señor Sánchez.

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

Señorías, hoy presentamos una proposición no de ley que podríamos bautizar como la PNL del sentido común en infraestructuras ferroviarias. Mientras los planificadores del Partido Popular dibujan con tiralíneas obras multimillonarias, con la peregrina argumentación del impulso económico de aeropuertos, que nunca traen los viajeros que dicen, o con líneas de alta velocidad a voluntad de los políticos locales, nos convertimos en el país del mundo con más kilómetros de alta velocidad construidos después de China, pero también paradójicamente en el que menos viajeros por kilómetro transporta. Este es un dato objetivo que solo se explica por el peso específico de las grandes constructoras en el proceso de planificación de nuestro país. Desgraciadamente, siguen pesando más las tertulias en el palco del Bernabeu que los intereses de la gente. Los pasos a nivel en nuestro país siguen siendo parte del paisaje, nuestras ciudades siguen divididas por líneas ferroviarias que estrangulan nuestros barrios y asfixian el comercio intraurbano, el más rico, habitual, popular y genuino. Los habitantes y los comerciantes de Montcada, de Granada, de Palencia, de Valladolid, de Gijón, de Murcia, por poner algunos ejemplos, están condenados a vivir en dos ciudades y a suplir con sacrificios personales, a veces poniendo en juego su seguridad, una planificación deficiente cuando no desleal de los responsables de Fomento. Un muro separa estas ciudades y crea vecinos de primera y de segunda; pero, claro, es más difícil ponerse medallas o que le pongan a una obra el nombre de uno cuando es una obra simplemente útil cuando no se inaugura con la fanfarria de este aeropuerto o esta autopista fue construida siendo ministro Fulanito. No es esta una demanda de Podemos, señores del Grupo Popular, sino de los vecinos, también de muchos vecinos que les votan a ustedes.

Son muchas las plataformas vecinales que han surgido estos años y se han organizado para demandar unas vías ferroviarias integradas y sostenibles: la plataforma Tracte Just Soterrament Total de Montcada; la Federación de asociaciones de vecinos de Gijón, que clama por el prometido plan de vías; la Federación vecinal Antonio Machado de Valladolid; la Marea Amarilla y la Federación de Comercio de Granada, un municipio, por cierto, que lleva un año sin servicio ferroviario. En Murcia la Plataforma Pro-soterramiento, que hoy nos acompaña en esta Cámara, lleva tres décadas —sí, digo bien, treinta años— clamando por esta obra fundamental y por poder ahorrarse más sepelios de vecinos que se dejan la vida en ese paso a nivel —como tuvimos que lamentar la semana pasada— o el drama de los 165 acumulados solo en Montcada en los últimos años. También lo demandan los ayuntamientos multicolores de Gijón, Granada y Valladolid; este último ha prometido una consulta. ¿Alguien les preguntó a los vecinos de Murcia si preferían cerrar el aeropuerto de San Javier y construir en su lugar el aeropuerto sin aviones de Corvera? ¿Alguien les preguntó si querían soterrar la vía a la entrada de su municipio? ¿Los gijoneses fueron consultados por su deseo o interés por invertir en ampliar el puerto del Musel —otra de esas obras judicializadas— o, en su lugar, culminar el Plan de vías para tener por fin un acceso intermodal al transporte público? La mitad de las excusas para eludir estas consultas se sitúa siempre en el ámbito competencial. Demuestra esto que este asunto es otro claro ejemplo más de la nula capacidad de colaboración interadministrativa de nuestro país. Las instituciones por desgracia se han convertido en un campo de batalla en el que los políticos de uno y otro signo pelean por apuntarse medallas sin considerar el interés último de los ciudadanos. El Grupo Parlamentario Podemos cree que necesitamos gobernantes al frente de nuestras administraciones que escuchen a la gente y se escuchen entre ellos. Un Gobierno aislado y prepotente es siempre un mal Gobierno. Y todo esto tras un rosario de promesas incumplidas. No quisiera pensar mal, pero muchas de esas promesas se hicieron al calor de suntuarias expectativas de negocio

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 45

13 de abril de 2016

Pág. 23

futuro con la venta y recalificación urbanística de los terrenos que ahora no parecen ya tan rentables. Finalizadas las presiones de los especuladores del Partido Popular, finalizadas las promesas de soterramiento, blanco y en botella: el interés general pervertido en interés particular en esta materia.

Por todo ello, y en lo que se refiere al soterramiento específico que afecta al municipio de Murcia, presentamos la siguiente proposición no de ley. El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que, en el cumplimiento del compromiso adquirido en el convenio de junio de 2006 entre la comunidad autónoma de la Región de Murcia, ADIF y el Ayuntamiento de Murcia, aporte los fondos e inicie las actuaciones necesarias para la integración mediante soterramiento del ferrocarril en la ciudad de Murcia, de acuerdo con un proyecto global de soterramiento que señale fechas y financiación en los Presupuestos Generales del Estado. Asimismo, el Gobierno se comprometerá a estudiar, evaluar y licitar los proyectos que sean necesarios, dotándolos de la adecuada financiación cara a los Presupuestos Generales del Estado, con objeto de desarrollar la necesaria circunvalación de mercancías para la ciudad de Murcia.

Los vecinos de Murcia —concluyo— no merecen más mentiras. Merecen respeto y que se cumpla lo acordado y lo tantas veces prometido. Las vías ferroviarias deben cohesionar más y mejor el territorio, nunca más dividir nuestras ciudades.

Muchas gracias.

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

Defiende una enmienda, por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, el señor Garaulet.

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

Al ser mi primera intervención no quiero dejar de saludar a los miembros de la Mesa, a la señora letrada, a los técnicos del Congreso, a los señores ujieres y a todas sus señorías que se encuentran presentes en esta Comisión. Para mí es un orgullo poder trabajar con ustedes para solucionar problemas de nuestros ciudadanos. También quiero saludar a los miembros de la Plataforma Pro-soterramiento que están aquí presentes, que han venido expresamente desde Murcia, y a los ciudadanos que nos puedan estar viendo por televisión.

Hoy es un día importante para la ciudad de Murcia, y en especial para los barrios Ronda Sur, Barriomar, Santiago el Mayor y Progreso, porque al fin se va a poder debatir en el Congreso —hace dos años no se pudo debatir mucho el tema por la mayoría absoluta del Grupo Popular y no se pudo llegar a un acuerdo consensuado— un problema que lleva enquistado más de diez años en nuestra ciudad por la negligencia en la gestión tanto del Partido Popular como del Partido Socialista. También es un día grande para la región porque instar al Gobierno a que lleve a cabo la aplicación del convenio de 2006, dotándolo de presupuesto y fijando la fecha de terminación, permitirá no solo la integración del ferrocarril en la ciudad de Murcia con los beneficios económicos y sociales que conlleva, sino también el desarrollo de la red de alta velocidad en la región, facilitando la llegada a las ciudades de Cartagena y de Lorca. La aspiración histórica de los ciudadanos de la ciudad de Murcia de integrar la red ferroviaria que pasa por ella, acabando de esa forma con el aislamiento y la marginalidad urbanística que genera en la zona limítrofe con la red ferroviaria, dio sus primeros frutos en 1991, con un acuerdo en el ayuntamiento que al final dio lugar al convenio en 2006 firmado por las tres administraciones afectadas. Este documento recogía las demandas vecinales plasmadas ya en 1991 contemplando el soterramiento de las vías del tren a su paso por la ciudad de Murcia. El trazado ferroviario a su paso por la séptima ciudad del país produce una enorme herida, una cicatriz tan profunda que no solo separa unos barrios de otros, sino que impide su adecuado desarrollo. Esto es suficientemente grave para que lo saquemos de una vez del ámbito político y no lo utilicemos como propaganda electoral con una proposición no de ley, que presenta el Grupo Parlamentario Podemos, genérica y vaga, que solo busca el rédito político y la foto del señor presidente y del señor diputado Sánchez en las vías para subirla a las redes sociales.

Desde Ciudadanos no entendemos esta forma de hacer política. Creemos que antes de redactar un proyecto de infraestructuras primero se tienen que tener las respuestas a las siguientes preguntas: qué, por qué, para qué, dónde, cuándo, cómo y sobre todo cuánto. Esto nos permitirá analizar la realidad, conocer las necesidades de infraestructuras y priorizar la planificación y la previsión de las infraestructuras atendiendo a los criterios de eficiencia, rentabilidad y beneficio social; cosa que por desgracia no se hizo en este proyecto, en el que primaron otros beneficios diferentes a los de los ciudadanos de los barrios afectados. Por este motivo desde Ciudadanos, tanto en el Ayuntamiento de Murcia como en la Asamblea, nos hemos propuesto solucionar de una vez por todas este problema. Por eso, gracias a nuestras aportaciones, se consiguió desbloquear el proyecto con el acuerdo que firmamos el 24 de septiembre con

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 45

13 de abril de 2016

Pág. 24

el Partido Popular en el que se garantizaba el soterramiento integral del AVE en su entrada a Murcia y que la alta velocidad llegara también a Cartagena y Lorca. Durante la primera fase del soterramiento el pasado 4 de enero se firmó la ampliación de dicha obra a petición de los grupos de la oposición del Ayuntamiento de Murcia, que permitirá garantizar el soterramiento integral desde la curva de Tiñosa hasta la entrada de la estación del Carmen, eliminando dos pasos a nivel que se encuentran actualmente en servicio y suprimiendo las obras contratadas de un puente temporal no previsto en el proyecto inicial. Por tanto, en la actualidad se está redactando el correspondiente proyecto para la ejecución de las obras de soterramiento de la fase 1, que concluirá con la entrada del AVE a Murcia inicialmente en superficie en la estación del Carmen.

Los murcianos somos totalmente conscientes de la sensación de precariedad que se producirá cuando las instalaciones pretéritas del siglo XIX reciban a un tren del siglo XXI, que además impedirá el desarrollo sostenible de la zona y la integración ferroviaria al nuevo modelo de ciudad que anhelamos durante tanto tiempo. Por otro lado, en relación con la red de mercancías, es necesario integrar el denominado baipás del Regerón, de carácter necesario y urgente, para eliminar los riesgos que derivan de que convoyes de mercancías peligrosas de más de 750 metros crucen por medio de la ciudad, y se permita además conectar nuestro puerto de Cartagena con el corredor mediterráneo. Para nosotros es tan importante el desarrollo ferroviario en nuestra región...

El señor **PRESIDENTE**: Vaya terminando, señor Garaulet.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Solamente quiero comentar que no tenemos ni un kilómetro de vía férrea electrificada. Por tanto, desde Ciudadanos presentamos una enmienda en la cual pedimos que el Congreso de los Diputados inste al Gobierno al cumplimiento del compromiso adquirido por la ratificación del protocolo de diciembre de 2006 entre el Ministerio de Fomento, ADIF, la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia y el Ayuntamiento de Murcia; aporte los fondos e inicie las actuaciones necesarias para la integración del ferrocarril en la ciudad de Murcia, que pasa ineludiblemente por la llegada del AVE a la estación de Murcia de acuerdo con un proyecto global que señale fechas y presupuestos; estudie, evalúe y en su caso licite los proyectos que sean necesarios, dotándolos de la adecuada financiación, cara a los Presupuestos Generales del Estado, con el objeto de desarrollar la necesaria circunvalación de mercancías para la ciudad de Murcia.

Gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra la señora González.

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

Le doy por supuesto la bienvenida a mis paisanos de la Plataforma Pro-soterramiento que cada martes pelean por lo que es de justicia para mi tierra, mi ciudad, la ciudad de Murcia. Además, no es la primera vez que están en este Congreso, porque ya en 2013 tuve el honor de defender los intereses de mi ciudad y de mi región con una mayoría absoluta del Partido Popular que no nos dio mucho margen. Espero que hoy, en este nuevo escenario, podamos llegar a acuerdos, que seguro que benefician lo que a todos nos mueve.

En primer lugar, quiero manifestar que me hubiera gustado registrar esta proposición no de ley conjuntamente, como nos pedía la plataforma. No estoy de acuerdo con que Podemos la presentara de forma unilateral. De todo se aprende y no volverá a suceder, pero mi mano está tendida, y por eso la enmienda que presenta el Grupo Socialista apoya los principios que nos pedía la plataforma para el soterramiento, con un solo matiz de adición que me parece muy importante, y es que en el caso de la propuesta de la variante, por donde pasarían las mercancías, siempre tendrá que ser en función de la disponibilidad presupuestaria. ¿Por qué? Porque para los socialistas es una prioridad cumplir con el primer objetivo, que es precisamente el soterramiento de las vías de la ciudad de Murcia y, por supuesto, la llegada del AVE. Esa para nosotros es la prioridad y después hablaremos en función de la disponibilidad del resto de proyectos que seguro tendremos que abordar.

Como estoy en la parte de lo que no comparto, tengo que hacer mención a lo que el portavoz de Podemos, el diputado Sánchez, manifestaba sobre otros proyectos de soterramiento, como el de Gijón. No se pueden establecer agravios comparativos entre distintas infraestructuras, como podría ser el caso del puerto que ha nombrado, cuando para los socialistas es el gran motor de desarrollo industrial que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 45

13 de abril de 2016

Pág. 25

necesita Asturias, con lo cual no compartimos el planteamiento, mucho más en un sitio como Gijón, donde por desgracia gobierna la derecha, el Foro, precisamente por el apoyo de Podemos, con lo cual, no nos metamos en camisas de once varas.

Vayamos a Murcia y a lo que nos ocupa. Señorías, me gustaría que cada uno de ustedes pudiera visitar la Región de Murcia, como lo han hecho algunos de los presentes, como el presidente de la Comisión o el portavoz socialista, el señor Gordo, para visualizar la discriminación, el abandono insostenible que vive mi ciudad y lo que supone para la séptima ciudad de España, que se dice pronto —500.000 habitantes—, esa herida que pasa por el centro de la ciudad. Es una reivindicación histórica sobre la que yo creo que toda España, nuestro país, el Estado, tiene una deuda con mi región, que se firmó en 2006 y que ahora tenemos la obligación de resolver entre todos, por cuestiones obvias de conexión y de vertebración territorial pero también económicas.

Me decía el otro día una empresaria murciana que había intentado hacer un congreso nacional en Cartagena y que cuando lo tenía todo organizado y se pusieron a ver cómo se llegaba a dicha ciudad hubo que cambiar el origen de ese congreso nacional. Eso es lo que pasa en mi tierra. Muchos de ustedes lo saben porque he intentado llevarlos y han visto las dificultades para llegar a la región. Ella decía que se le abrían las carnes y les aseguro que a mí también. No han beneficiado en nada para el déficit histórico que tiene mi comunidad autónoma y la ciudad de Murcia las mayorías absolutas del Partido Popular ni las mentiras y las chapuzas que hemos vivido durante los últimos cuatro años. En plena campaña electoral escuchamos al consejero de la Región de Murcia decir que nos tomaríamos las uvas en Madrid viniendo en el AVE —les hablo de las uvas pasadas, no de las siguientes—. A día de hoy me gustaría escuchar por parte de alguien del Gobierno en funciones o de algún miembro del Partido Popular cuándo va a llegar el AVE a la Región de Murcia, porque ya no se atreven ni a decir que este mismo año, y ojalá me equivoque, pero bastantes datos tengo y me consta que ni siquiera va a llegar este mismo año.

Los socialistas siempre hemos defendido, primero con hechos en el Gobierno y después aquí en el Congreso de los Diputados, que el AVE tenía que estar ya en la Región de Murcia, y eso no se puede mezclar con el cumplimiento del convenio de 2006, según el cual además tienen que hacerlo soterrado, porque era posible. Si hoy eso no es una realidad en mi ciudad y en mi región, es por una falta de entendimiento entre las propias administraciones gobernadas por la mayoría absoluta del Partido Popular, en el Ayuntamiento de Murcia, en la comunidad autónoma y en el Gobierno de España, porque ha faltado liderazgo y porque ni más ni menos —no son palabras mías, no voy a revelar el autor— lo de Murcia es uno de los mayores despropósitos. No hay nada comparable en toda España, y a última hora, corriendo y con soluciones que van a generar, por desgracia, muchos más problemas, incluido el del tráfico.

Los socialistas queremos garantías de que las obras del soterramiento se empiezan ya. Para eso se tiene que reunir la sociedad Murcia Alta Velocidad y nos tienen que dar cuenta de que aquel acuerdo que lo mejoraba y lo garantizaba se está cumpliendo. ¿Son provisionales las obras o no? ¿Qué pasa con esos andenes que no parece que sean provisionales? ¿Cómo va a quedar la situación de permeabilidad en el municipio de Murcia y qué tiempo va a durar con este desvío provisional? ¿Cómo está el proyecto de soterramiento a su paso por Los Garres? Son muchas las preguntas que haría, pero no proceden en el debate de esta PNL. Sin duda las voy a registrar.

Termino diciendo algo muy rápido, respondiendo a la petición del presidente. La mejor solución, bajo nuestro punto de vista, sería la garantía de un cambio de Gobierno. Con otro Gobierno seguro que terminaría el desprecio de esta mayoría absoluta del Partido Popular que ha perjudicado gravemente a la Región de Murcia. Cuantos más votos menos inversión, cuantos más votos menos ejecución, cuantos más votos menos cumplimiento con los compromisos, que son una necesidad económica y social para mi tierra, que no quiere ser más que otra; simplemente quiere ser lo mismo que las otras. Por eso nuestro compromiso sincero y espero poder hacerlo realidad, que con un Gobierno del cambio, desde luego liderado por Pedro Sánchez, el soterramiento empezaría ya y el AVE no tardaría más años en llegar a la ciudad de Murcia.

Muchas gracias, señor presidente.

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

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Ayala para defender su enmienda.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 45

13 de abril de 2016

Pág. 26

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Gracias.

Mi grupo también quiere saludar muy efusivamente a la Plataforma Pro-Soterramiento de Murcia que hoy nos acompaña y que está realizando una labor encomiable durante todos estos años para conseguir que el soterramiento en la ciudad de Murcia sea una realidad, como así lo va a ser. Me gustaría hacer algunas puntualizaciones sobre algunas cosas que se han dicho aquí hoy. Parece que el Grupo Parlamentario Podemos, autor de la proposición, tiene fijación con el Partido Popular. Somos los que no hemos hecho infraestructuras o las hemos hecho inútiles. Somos los que no hemos financiado o lo hemos hecho especulativamente. Es muy fácil hablar así. Cuando le tienes que decir que, por las infraestructuras que se han hecho en este país, tenemos 1.300.000 trabajadores, a lo mejor ya hay que poner en duda esas cuestiones que se dicen. Cuando se establecen modelos de financiación generalmente admitidos y que tienen su coherencia se critican solo de un lado. Es lógico que le falte información sobre algunas cuestiones que baraja, pero le tengo que decir que las sociedades de integración del ferrocarril, que no solamente existen en Murcia sino en muchos sitios, no son un invento del Partido Popular. Fueron un invento del Partido Socialista y no tiene que ser criticado, a no ser que se quiera destruir por destruir. Había la opción de una financiación, precisamente devolviendo a lo público las plusvalías generadas por una actuación urbanística, y parece razonable que sirva para hacer infraestructuras. Pero, repito, no critique solo al Partido Popular, critique también al Partido Socialista, aunque estamos de acuerdo en esa cuestión. Parece que hay una fijación.

Quiero señalar que la primera vez que se hizo el estudio sobre los accesos a Murcia fue allá por octubre del año 2002 y se hicieron de acuerdo con un proyecto cuya financiación estaba en los presupuestos de 2004. Evidentemente, fue la inactividad del Partido Socialista la que no hace que en 2010 hubiera llegado el AVE no solo a Murcia sino también a Cartagena y a Lorca. Es curioso que ahora estemos aquí ratificando y dándole valor al convenio del año 2006, que evidentemente está en vigor y el Partido Popular lo acepta sin ningún tipo de reservas, pero de 2006 hasta finales de 2011 gobernó en España el Partido Socialista, y hay 550 millones de euros no ejecutados de los presupuestos de 2007 a 2011. De haberse cumplido los presupuestos en la Región de Murcia, hoy no tendríamos que estar debatiendo esto y preguntándonos cuándo va a llegar el AVE a la Región de Murcia. Es decir, echarle la culpa a la mayoría del Partido Popular, cuando han estado antes las mayorías del Partido Socialista y con los convenios propiciados por el propio Partido Socialista parece un poco de cinismo preelectoral, querida María González, que sabes que te respeto y te aprecio mucho. Por tanto, pongamos las cosas en sus justos términos y reconozcamos que el Partido Popular ha alcanzado acuerdos que están ya plasmados en obras. Las referencias que ha hecho el portavoz de Ciudadanos en cuanto a la ampliación del soterramiento para que la senda de Los Garres no se vea afectada por las obras de la llegada del AVE a la Región de Murcia demuestran claramente la voluntad de que las obras terminen.

Tengo que decir que el AVE ya está en la Región de Murcia; a donde todavía no ha llegado es a la ciudad de Murcia. Las obras están terminadas y precisamente es la solución de la llegada a Murcia, que nunca hemos dicho que no fuera a ser soterrada, sino que debíamos procurar que el AVE llegara a la Región de Murcia como prioridad para evitar situaciones de mala comunicación en las que todos coincidimos, y el soterramiento —evidentemente, con los compromisos adecuados— es una realidad absolutamente irrenunciable. Por tanto, el Partido Popular garantiza que el soterramiento se va a producir en la Región de Murcia. Vamos a intentar llegar a una enmienda transaccional consensuada para demostrar cuál es el espíritu de los grupos parlamentarios.

Por otra parte, quiero hacer un comentario muy breve sobre la otra parte de la proposición del Grupo Podemos.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ayala, le pido brevedad, porque ha superado su tiempo en un minuto.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: No es el momento adecuado de mezclar la variante de mercancías con el soterramiento a la llegada a Murcia, con independencia de que me gustaría recordar que el corredor mediterráneo así lo prevé para conseguir la llegada del AVE y de las mercancías tanto a Cartagena como a Lorca, garantizando —como digo, reitero y repito por última vez— el soterramiento a su llegada a la ciudad de Murcia.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Turno de fijación de posiciones. ¿Grupo Mixto? (**Denegación**). Por el Grupo Vasco, tampoco hay intervenciones. ¿Democràcia i Llibertat? (**Denegación**). ¿Esquerra Republicana?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 45

13 de abril de 2016

Pág. 27

(**Denegación**). Como todavía están debatiéndose las distintas posibilidades de una transaccional, antes de pasar a las votaciones les preguntaré de nuevo para ver en qué términos queda la cuestión.

— SOBRE LA ELABORACIÓN DE UN PLAN DE EVALUACIÓN Y PRIORIZACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CIUDADANOS. (Número de expediente 161/000237).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente PNL.

Proposición no de ley que figura como punto 7.º del orden del día, sobre elaboración de un plan de evaluación y priorización de las infraestructuras, presentada por el Grupo Parlamentario Ciudadanos. Para su presentación, tiene la palabra la señora Rivera.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Muchas gracias, presidente. Buenas tardes a todos.

Lo cierto es que los debates suscitados en esta Comisión son siempre de gran interés, puesto que las infraestructuras son sin duda un factor determinante en el crecimiento económico de cada una de las regiones y, en definitiva, de nuestro país, y así lo vemos desde Ciudadanos. Mi grupo parlamentario cree que debemos darle a esta cuestión una visión global para que no ocurra lo que ha venido ocurriendo en anteriores legislaturas, en años anteriores, en los que quizá se ha sacado un excesivo rédito político de las actuaciones en infraestructuras que se han llevado a cabo en las distintas comunidades autónomas españolas.

Creemos que las infraestructuras se deben afrontar desde un punto de vista estratégico y que se deben llevar a cabo con muchísima racionalización, porque hablamos de inversiones muy grandes. Por tanto, tenemos una gran oportunidad para invertir en infraestructuras cuya rentabilidad revierta realmente en la sociedad, en definitiva en los españoles, que son los que al fin y al cabo se tienen que ver beneficiados por las decisiones que tomemos en esta Comisión y por los distintos Gobiernos. Desafortunadamente, hemos visto muchos ejemplos en los que no ha sido así —tenemos los casos claros de aeropuertos sin aviones— y Ciudadanos propone acabar con esa serie de obras faraónicas que al final no se traducen en resultados medibles y de utilidad pública para la sociedad. Eso es lo que proponemos con la proposición no de ley que hoy presentamos en la Comisión de Fomento.

Se han presentado muchos planes directores, el PDI, el PIT, el PEIT, el Pitvi, y en todos ellos confluye una única condición común, y es que todos tienen un claro color político. Creemos que es hora de que exista un consenso respecto a los planes sobre infraestructuras que afrontemos en este país, de manera consensuada por todos los partidos políticos, para que no sean utilizados como promesas electoralistas en los distintos puntos de la geografía española. Es fundamental empezar a trabajar desde el consenso, y lo digo aquí en Fomento, que es una Comisión en la que muchas veces cuesta ponerse de acuerdo, tanto por regiones como por colores políticos y partidos, con lo cual quiero hacer una reflexión con motivo de la defensa de esta proposición no de ley en el sentido de que pensemos que debe primar el consenso y que se plantee la creación de un órgano técnico que sea el que decida las prioridades en infraestructuras en nuestro país para que empecemos a trabajar desde ese marco nacional, que creo que es una visión que hasta ahora no se había dado. Es fundamental que se trabaje con transparencia y con independencia, por lo que consideramos que dicho órgano debería estar adscrito al Congreso y no a un ministerio concreto ni a un Gobierno, de manera que pueda disfrutar de independencia y transparencia y que de una vez por todas consigamos que las obras y las inversiones que se hagan en infraestructuras reviertan en el beneficio de toda la sociedad.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Se han presentado enmiendas a esta proposición no de ley. Tiene la palabra en primer lugar por el Grupo Catalán el señor Bel Accensi.

El señor **BEL ACCENSI**: Muchas gracias, presidente.

En primer lugar, valoramos en sentido positivo la proposición no de ley presentada por Ciudadanos. Nuestro grupo ha presentado una enmienda formalmente de modificación que estaríamos dispuestos a convertir en una enmienda de adición, complementaria, para que se vea nuestra voluntad de facilitar el acuerdo, en tanto en cuanto entendemos que podemos compartir en esencia la propuesta y que sería muy interesante fijar unos criterios objetivos y transparentes a la hora de efectuar las inversiones en infraestructuras. También entendemos básico el análisis coste-beneficio. Seguramente no es el único

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 45

13 de abril de 2016

Pág. 28

elemento sobre el cual deben pivotar las decisiones sobre las inversiones, pero es importante que la ciudadanía y las instituciones implicadas tengan presente este análisis coste-beneficio en cada una de las inversiones. Dejamos abierta la cuestión en tanto que se establezca reglamentariamente cuál debe ser el importe a partir del cual se debe adjuntar dicho análisis coste-beneficio para cualquiera de las inversiones. Por tanto, mantenemos nuestra enmienda, la reconvertiríamos —ahora hablaré con la portavoz de Ciudadanos— para ver si podríamos incorporarla como enmienda de adición, de manera que nuestro grupo votaría a favor de la propuesta en este caso.

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

A esta proposición no de ley se ha presentado una enmienda por parte del Grupo Socialista, para cuya defensa tiene la palabra el señor Gordo.

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

Creemos que esta es una iniciativa del máximo interés. Prueba de ello es que nosotros la llevábamos en nuestro programa electoral y la seguiremos llevando. Hemos presentado una enmienda porque entendemos absolutamente necesario potenciar una evaluación integral, realizada al mismo tiempo por un órgano independiente y bajo las directrices del Parlamento, que es en definitiva donde reside la soberanía nacional. En los últimos años, España ha realizado un esfuerzo inversor sin precedentes, tanto en infraestructuras lineales como nodales. Me atrevería a decir más: estamos a la vanguardia. Ahora bien, esta es una condición necesaria pero no suficiente para que un sistema de transportes sea sostenible. Hoy tenemos debilidades importantes en intermodalidad, en mejora de nodos, en movilidad urbana, en desequilibrio modal y también en eficiencia. Cuando hablo de eficiencia me estoy refiriendo fundamentalmente a mejorar la planificación y a mejorar los costes. Esto lo debería recoger el Pitvi, el plan estratégico, y lo debía haber recogido el resto de los planes estratégicos. Lo que ocurre es que el Pitvi no recoge una herramienta de evaluación, ejecución y seguimiento, porque la obra hay que retroalimentarla y también la actuación para ver qué resultados da. El Pitvi ni tan siquiera ha valorado las infraestructuras, ni tan siquiera las ha sometido a la consideración de esta Cámara, por lo tanto, no deberíamos empezar la casa por el tejado.

Anuncio que en la próxima legislatura —ya la tenemos registrada— presentaremos una proposición no de ley para definir un plan estratégico de transportes y las infraestructuras a su servicio para dar respuesta consensuada a los grandes retos que tiene el país, pero necesitamos una herramienta de evaluación que sea integral, es decir, no solamente económica, sino social, medioambiental e institucional y que analice la viabilidad de los proyectos y de las actuaciones. ¿Cómo? Midiendo la inversión y también los gastos de explotación. Hay inversiones que no son sostenibles porque la inversión es lo de menos, pero el gasto de explotación lleva un 8, un 9, un 10 % que la hace imposible. No solamente están los ratios económico-financieros, de VAB, de periodo de recuperación, sino también de utilidad coste-beneficio. Esta herramienta se debe encuadrar en un plan a medio y largo plazo —como mínimo diez años— y se debe instrumentalizar a través de un órgano, de una oficina que sea versátil, flexible, ante todo independiente, claro, porque si la colgamos del Gobierno, este acabará diciendo las obras que le interesen con un criterio no siempre acertado, gobierne quien gobierne, y después hablaremos, con proyectos que sean de un carácter estratégico, y hay que determinar dónde trazamos la raya, porque no podemos extender esta actuación a un presupuesto de 19.000 millones del Grupo Fomento, pero hay proyectos que son estratégicos por su cuantía y también por su interés. No ha de ser un órgano administrativo porque se requiere ante todo especialización, por lo que creo que tiene que ser el Parlamento al cual se adscriba y al que se le remitan los dictámenes para que al final decida la soberanía.

Creo que es el momento de no reproducir los errores del pasado, pero también del presente. Aquí se han cometido errores en las radiales claramente, con una demanda mal calculada porque respondía a determinados intereses. Se han cometido errores con una planificación de una línea de alta velocidad que está infrautilizada en parte y no se han potenciado otros servicios. Yo me quedo perplejo porque cuando lo que se llama la nueva política vieja, porque es vieja, y aquí veo planteamientos y posicionamientos, lo que veo son intereses partidistas, intereses de grupos de interés, intereses oportunistas. Lo acabamos de ver en esta Comisión de Fomento. Hemos estado debatiendo sobre tema del soterramiento en Murcia. En lugar de entrar en el fondo, ha habido quien ha destilado ignorancia con el tema de El Musel, auténtica ignorancia, porque esa es la política que algunos entienden. Es un error. Otro tanto ocurre en el tema de la planificación logística de Castilla y León, a la que he hecho referencia. Una cosa es la planificación

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 45

13 de abril de 2016

Pág. 29

logística y otra las infraestructuras ferroviarias, pero cuando decimos: oiga, analicemos todo a su tiempo, se reacciona reactivamente con intereses espurios que no entroncan con los intereses de los ciudadanos.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Gordo, finalice.

El señor **GORDO PÉREZ**: Voy terminando

Por eso necesitamos más que nunca una oficina, un órgano de evaluación independiente, técnico, que nos permita tener información para que decida la soberanía nacional, pero no adscrito al Gobierno, y que al mismo tiempo nos permita romper los localismos y la visión a veces personalista o partidista de las infraestructuras, que sin duda alguna contribuyen a la competitividad y al crecimiento económico, siempre y cuando sean infraestructuras eficientes y estén bien gestionadas. Es un paso obligado. Nosotros lo llevaremos en la próxima legislatura y espero que para entonces algunos ya hayan aprendido y sepan sumarse a lo que necesita el país.

Muchas gracias.

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

Para defender la enmienda del Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra la señora Alós.

La señora **ALÓS LÓPEZ**: Gracias, señor presidente.

Mi grupo, el Grupo del Partido Popular, ante esta proposición no de ley del Grupo Ciudadanos, en la que se pedía la elaboración de un plan de evaluación y priorización de las infraestructuras, ha presentado una enmienda en la que queda constancia de que compartimos los objetivos que se buscan con esta propuesta, que es mejorar la eficiencia, la rentabilidad, la evaluación constante y la transparencia de la inversión en infraestructuras en nuestro país, pero esta enmienda deja claro que estamos tan de acuerdo que el Gobierno del Partido Popular a lo largo de estos cuatro años ya lo ha puesto en marcha, ya existe esta planificación que ustedes piden en su propuesta. Es una planificación que además contiene instrumentos para lograr la eficiencia y la rentabilidad económica y social. Por eso planteábamos que en el texto se pidiera que el Gobierno prosiga con el desarrollo de esos instrumentos.

Señorías, en el plan de infraestructuras, en el Pitvi, ya se está priorizando, ya hay criterios claros de priorización. Han hablado en distintas ocasiones de rédito político, pero sabrán ustedes perfectamente, sobre todo los señores del Partido Socialista, que han gobernado, que las grandes infraestructuras en este país generalmente las empieza un Gobierno y las termina otro, porque son infraestructuras que tienen un largo periodo de desarrollo, con lo cual hablar de rédito político cuando se trata de infraestructuras que finalmente lo que buscan es satisfacer las demandas de los territorios y de los ciudadanos que ahí viven me parece una contradicción. Como digo, se está priorizando. ¿Cuáles son los criterios claros de esa priorización? Inversiones que contemplen los grandes ejes estructurales y los itinerarios de la red; en segundo lugar, conexiones intermodales y, en tercer lugar, infraestructuras estratégicas como las conexiones transfronterizas.

Señorías, también el Pitvi articula fórmulas que permitan concentrar las inversiones en las actuaciones más viables mediante un sistema de evaluación de proyectos, teniendo en cuenta también otros criterios de planificación, como la cohesión territorial. Ustedes han hablado de localismos, de intereses puntuales de determinados partidos, pero es que, señores, el territorio de España es un territorio complejo y necesita cohesión territorial, porque no solo se trata de grandes infraestructuras. Ustedes hablaban del AVE. Yo soy de una ciudad donde el AVE duerme, Huesca, y se criticó en su momento porque dicen que tiene pocos pasajeros. Duerme en la ciudad de Huesca porque coge a todos los vecinos de Zaragoza, lo que nos ha abierto las posibilidades a muchos vecinos de la provincia de Huesca y nos permite también traer los fines de semana turistas. **(El señor Gordo Pérez: No hablamos de lo mismo)**. En todo caso, el Pitvi también incorpora mecanismos de análisis coste-beneficio —lo digo por la enmienda del Grupo Democràcia i Llibertat, que pedía específicamente eso— que realicen la previsión de rentabilidad económica, financiera y social. Es obligatorio para la selección y priorización de todo tipo de inversiones el mecanismo y el análisis de coste-beneficio que pretende prescindir de proyectos ineficientes, racionalizar recursos ante proyectos alternativos y obliga además a reducir los costes en la elaboración de los proyectos para que estos proyectos sean elegidos. También es obligatorio para la inclusión o no de colaboración público-privada.

Les diré más. La nueva Ley de Carreteras y la nueva Ley de Sector Ferroviario por primera vez han incluido las técnicas de análisis coste-beneficio preceptivo para la priorización de inversiones. Además, la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 45

13 de abril de 2016

Pág. 30

Ley de Carreteras contempla un plan estratégico de carreteras como instrumento técnico y jurídico de las políticas sectoriales de carreteras. Este plan deberá contener criterios generales de programación, conservación y explotación del sistema. La Ley del Sector Ferroviario refuerza mecanismos para una planificación rigurosa de las infraestructuras ferroviarias, establece la necesidad de aprobar los proyectos con una amplia participación de las instituciones y agentes implicados y de publicar una estrategia indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de estas infraestructuras ferroviarias. Por tanto, creo haber detallado los mecanismos que ya están contemplados tanto en el Pitvi como en la Ley de Carreteras y en la Ley del Sector Ferroviario que ustedes están pidiendo.

Yo diría tanto a las señorías del Grupo Ciudadanos como a las señorías del Grupo Parlamentario Socialista que estén tranquilos, porque la evaluación y el seguimiento tienen medidas ya aprobadas y les pediría que se preocupen más de los miles de kilómetros de carreteras provinciales que tenemos en nuestro país, que unen núcleos y municipios muy pequeños y de cuya ejecución y mantenimiento se encargan las diputaciones provinciales. Preocúpense de quién se va a encargar de ellos cuando ustedes lleven a cabo su propuesta de suprimirlas.

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Mixto, tiene la palabra el señor Baldoví por dos minutos para fijar posición.

El señor **BALDOVÍ RODA**: Seré breve. Si echamos un vistazo al mapa de las comunicaciones del Estado español entenderemos por qué hacen falta este tipo de mecanismos. Si vemos dónde fueron los primeros AVE, a Sevilla cuando estaba Felipe y el segundo a Valladolid cuando estaba Aznar, entenderemos que hacen falta mecanismos absolutamente independientes y objetivos a la hora de acometer las infraestructuras. Si vemos que ciudades como Valencia y Barcelona, la tercera y la segunda, siguen sin estar conectadas por la alta velocidad entenderemos que hacen falta estos mecanismos. Si vemos el aeropuerto de Castellón, absolutamente innecesario, lo podemos entender. Si se hubiera hecho un análisis de coste-beneficio puede que el corredor mediterráneo estuviera hecho ya. Por tanto, no entendemos las palabras de la portavoz del Partido Popular porque los mecanismos que han implementado han tenido muy poco éxito a la vista de la insostenible lentitud a la que han avanzado estas obras. Por tanto, desde el Grupo Mixto anunciamos nuestro voto favorable a la iniciativa.

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

¿Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana? (**Pausa**). Tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Podemos, la señora Pastor.

La señora **PASTOR MUÑOZ**: Muchas gracias, señor presidente.

En nombre del Grupo Podemos-En Comú Podem-En Marea, quisiera aprovechar este posicionamiento para reflexionar sobre esta propuesta de PNL de Ciudadanos instando a revisar criterios de planificación y priorización. Creemos que son las grandes obras las que generalmente son realizadas por las grandes constructoras, que son las grandes constructoras las que en muchos casos realizan las grandes donaciones ilegales o pagan las grandes mordidas que caracterizan los grandes casos de corrupción. Donaciones de constructoras en los papeles de Bárcenas; registro simultáneo por parte de la Guardia Civil en la sede del PP y el despacho de Javier López Madrid, miembro del consejo de administración de la constructora OHL; aprobación del polémico proyecto de Fertiberia en Huelva por parte de una ministra en funciones y exalto cargo de Fertiberia. Creemos que son las grandes constructoras las que ofrecen luego los grandes puestos con grandes sueldos a los políticos que cruzan las también grandes puertas giratorias. Pero también son grandes, muy grandes las consecuencias que pagan los ciudadanos, 2.000 euros al año según la Comisión Nacional del Mercado de Valores. Este parece haber sido el criterio de priorización y planificación que ha prevalecido en esta legislatura. Defender a las grandes constructoras, planificar para ellas no es sinónimo de defender el interés general o la marca España. Se habla mucho ahora del escándalo de los papeles de Panamá. Cabría seguramente alguna reflexión sobre el criterio que primó a la hora de favorecer a las constructoras españolas que lograron el contrato para la ampliación del canal de Panamá. También podríamos valorar el hecho de que España, con el anterior Gobierno socialista, sacara a Panamá de la lista de paraísos fiscales, mientras que sigue manteniéndolo la Unión Europea. A colación de Panamá también podríamos hacer una reflexión sobre si quizá el ministro en funciones, Cristóbal Montoro, pudiera pensar en incluir Panamá en la lista de paraísos fiscales. Y aunque el Gobierno esté en funciones este

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 45

13 de abril de 2016

Pág. 31

Podemos aprobarla la medida si se atreviera a llevarla al Congreso. Esperamos también que la aprobara el Partido Socialista que, visto lo visto, seguramente se arrepiente de haber apoyado que en su día saliera de esa lista de paraísos fiscales. La política de Fomento...

El señor **PRESIDENTE**: Vaya terminando, señora Pastor.

La señora **PASTOR MUÑOZ**: La política de Fomento otras veces ha buscado simplemente un rédito electoralista, una obsesión por pasar a la historia inaugurando grandes infraestructuras megalómanas que son más útiles para satisfacer el ego del político de turno o su estrategia de campaña electoral. Es más llamativo inaugurar un edificio nuevo que acometer una rehabilitación. Los políticos españoles, como los grandes faraones, han usado las obras públicas para tratar de pasar a la posteridad por encima del sufrimiento y la esclavitud de su pueblo. La Comunidad Valenciana, de la que provengo, es paradigmática a la hora de poner ejemplos de lo que ha sido la política de grandes inversiones a costa de los ciudadanos y del bienestar de las mujeres y hombres que la poblamos. Por todo ello, vamos a votar sí a esta PNL. Probablemente, por motivos diferentes a los de su proponente, pero con la nítida conciencia de que si nuestros contratos públicos fueran más transparentes, si supiéramos cuánto del dinero público se ha ido solo a un puñado de megaempresas, si conociéramos los criterios reales de planificación y priorización e incluyéramos la voluntad de los ciudadanos en lo mismo otro gallo cantaría en este país de aeropuertos vacíos o de AVE sin pasajeros. Pero ahí están.

Muchas gracias, señor presidente.

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

Si les parece, dejaremos para el final la aceptación o no de las enmiendas y las transacciones porque entiendo que los portavoces siguen negociando algunos de los términos.

— SOBRE EL TRASPASO DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS A LA GENERALITAT DE CATALUNYA PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (DEMOCRÀCIA I LLIBERTAT). (Número de expediente 161/000350).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente proposición no de ley, en este caso, sobre el traspaso de infraestructuras ferroviarias a la Generalitat de Catalunya. La presenta el Grupo Parlamentario Catalán (Democràcia i Llibertat) y para su defensa tiene la palabra el señor Bel.

El señor **BEL ACCENSI**: Muchas gracias, presidente.

El Grupo Parlamentario Catalán (Democràcia i Llibertat) presenta esta iniciativa para generar debate en torno a la situación de las cercanías en la zona de Barcelona y en toda Cataluña porque es uno de los temas que más preocupan en estos momentos a la ciudadanía. Está bien hablar de grandes inversiones, está bien hablar de AVE que no llevan viajeros, está bien hablar de grandes promesas pero la situación que están sufriendo las cercanías en Cataluña es de un déficit de inversión no de esta última legislatura —después voy a dar algunos datos— sino que también es de una dejación en el mantenimiento de estas infraestructuras. Recientemente, el conseller Rull manifestó —y nuestro grupo lo suscribe— que no queremos buscar culpables e ir señalando si el problema es ADIF, el Gobierno del Partido Popular o el Gobierno del Partido Socialista. Queremos ser responsables y asumir las máximas responsabilidades; lo que pretendemos es que todas aquellas redes de infraestructuras ferroviarias que sean posibles las asuma la Generalitat de Catalunya; asuma su mantenimiento, su gestión y las inversiones, evidentemente con la consecuente financiación, para no buscar culpables. De hecho, la Generalitat, cuando gestiona exclusivamente las infraestructuras ferroviarias, no tiene estos problemas.

Daré algunos datos que me he comprometido a facilitarles. En 2009 se aprobó el Pla de Rodalies de Barcelona 2008-2015, con un presupuesto, si quieren ambicioso, pero necesario y realista en aquel momento de 4.000 millones de euros. La gestión, la evolución y el incumplimiento constante de este plan ha sido su característica más relevante. De hecho, durante el Gobierno del presidente Zapatero —de 2009 a 2011— se ejecutó solamente un 7% de este plan, cuando se debería haber ejecutado un 42% de las inversiones. Evidentemente, esta cifra del 7% a alguien le puede parecer satisfactoria si lo compara con lo que ha ocurrido con el Gobierno del Partido Popular. En febrero de 2012, en una visita de la ministra a Barcelona, se comprometió —leo literalmente— a que el Gobierno dará prioridad a las cercanías, el ferrocarril y las infraestructuras en Cataluña. Nada más lejos de la realidad. Los incumplimientos han sido —repito— constantes; las excusas cada vez menos imaginativas y la realidad es que, de forma periódica, hay episodios

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 45

13 de abril de 2016

Pág. 32

en las cercanías de Barcelona y de toda Cataluña que así lo constatan. Si hacemos un ejercicio de realismo, en 2013 se pactó con la Generalitat de Catalunya un plan mucho más modesto, el Plan especial de actuaciones, con 306 millones de euros de inversión. La verdad es que el porcentaje de ejecución de este plan ha sido todavía menor, el 2%, y en cuanto al Pla de Rodalies de Barcelona 2008-2015 —recuerden los 4.000 millones de euros— hasta este momento está ejecutado solo un 10%. Eso tiene una repercusión inmediata en el día a día. La puntualidad es escandalosamente baja, no solo en las cercanías de Barcelona sino en las de toda Cataluña. Algunas de estas líneas de cercanías tienen una puntualidad inferior al 40% y eso no es homologable en ningún país europeo. Por ello, la proposición no de ley plantea modificar la orden por la cual se aprueba el catálogo de líneas y tramos de la red ferroviaria de interés general, excluyendo de su anexo una serie de líneas que entendemos que solo son utilizadas por las cercanías y los regionales de competencia de la propia comunidad autónoma, además de instar al cumplimiento de todas las inversiones necesarias, y a la vez prevé una segunda fase para asumir el resto de los corredores de red convencional. A esta PNL se ha presentado una enmienda por parte del Grupo Socialista que, en principio, nosotros evaluamos como excesivamente genérica y que no concreta para nada, más allá del punto dos, la situación en relación con las cercanías en Barcelona y en Cataluña. Estamos intentando negociar en estos momentos —espero que antes del final de la Comisión podamos llegar a un acuerdo— una transaccional que no va a colmar, obviamente, todas nuestras aspiraciones a corto plazo pero que sería un signo inequívoco de que se debe actuar. Entendemos que si somos capaces de pactar esta transaccional seríamos capaces también de aprobar esta proposición no de ley. Por ello, señor presidente, le pido que hasta el final de la Comisión mantengamos abierta la posibilidad de incorporar y someter a votación una transaccional; en caso contrario someteríamos a votación el texto como lo hemos propuesto de forma íntegra.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Bel Accensi.

Tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Socialista que presenta la enmienda, el señor Rodríguez Sánchez.

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

Paso a defender la enmienda que ha presentado mi grupo en relación con esta proposición de Democràcia i Llibertat y a fijar la posición en relación con la materia sobre la que versa. Nosotros consideramos que la proposición de Democràcia y Llibertat, si bien está inmersa en ese interés de mejorar y de implicar en mayor medida a la Generalitat en la gestión de la infraestructura, adolece de ciertas carencias. Creemos que está muy focalizada en el ámbito jurídico y competencial pero no entra, en nuestra modesta opinión, en el fondo de la cuestión, que es cómo afrontamos los problemas y necesidades que tiene la red de cercanías y el resto de la red convencional en el caso de Cataluña y, por otro lado, cómo mejoramos la movilidad de los ciudadanos y de nuestro transporte de mercancías a través de la red ferroviaria, estudiando con rigor la mayor implicación de aquellas comunidades que lo soliciten. En relación con esto, la proposición simplemente solicita el traspaso de ciertas líneas, de partes de líneas, lo que nos parece un planteamiento ciertamente limitado. Es verdad que pueden haber desaparecido las razones por las cuales determinadas líneas se declararon de interés general y que esto puede retirarse a través de una orden ministerial. Esto lo sabemos, pero la cuestión es ver si siguen persistiendo esas razones de interés general o no y, en todo caso, esto no lo puede decidir —así lo entendemos nosotros— una sola de las partes ni tampoco el Parlamento porque no tenemos los recursos técnicos para valorar ese elemento; es evidente que debe hacerse con el concurso y el diálogo de los dos Gobiernos, aunque ya sabemos que en esta legislatura el diálogo entre el Gobierno de Cataluña y el de España no ha estado exento de carencias y obstáculos.

Por otro lado, hay una duda y es si simplemente con el traspaso de la titularidad y de los recursos correspondientes ya vamos a solventar todos los problemas que tenemos en la red convencional ferroviaria en Cataluña y, particularmente, en el caso de cercanías, y menos aún si ese traspaso fragmentado de partes puede presentar problemas de operatividad en relación con la incidencia que puede suponer para la prestación del servicio de transporte de mercancías. Por tanto, aparte de hablar del fuero, de lo que debemos hablar es de los problemas que tiene actualmente esa red ferroviaria en Cataluña y qué soluciones hay que poner en marcha; soluciones —insisto— que tienen que llegar de la mano, conjuntamente y de forma coordinada, de la Generalitat y del Estado. Hay que pasar página a ese goteo de reproches entre unos y otros, de esa falta de diálogo, de comunicación y de coordinación entre la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 45

13 de abril de 2016

Pág. 33

Generalitat, ADIF y Renfe y ponerse a trabajar pensando en la mejora del servicio y las necesidades de la red, pensando sobre todo en los usuarios.

A nuestro juicio, ¿cuáles son estos problemas que debemos afrontar? En primer lugar, tenemos que ser conscientes de que Cataluña tiene transferida la competencia sobre la prestación del servicio de cercanías y el servicio ferroviario regional de transporte de viajeros, a diferencia de otras comunidades. Por cierto, un traspaso que se hizo a través de sendos decretos en 2009 y 2010 cuando hubo dos Gobiernos con voluntad política, ambos con un presidente socialista. El titular de esta infraestructura sobre la que se presta servicios sigue siendo ADIF y es evidente que hay un déficit en el mantenimiento de la infraestructura y que es necesario incrementar la dotación para ese mantenimiento. Los cálculos difieren mucho, pero es innegable que buena parte de las incidencias que se están produciendo en las cercanías tienen que ver con problemas relacionados con la infraestructura. Por tanto, afrontemos esos problemas de la infraestructura y del mantenimiento con independencia de quién tenga la titularidad.

Siguiente cuestión: Plan de cercanías de Barcelona. Quedan pendientes muchas actuaciones de la mayor parte de ese plan que se aprobó pero hay que diferenciar cuestiones; lo que es la ampliación de la red y el resto de actuaciones de mejora y modernización. Quiero recordar que en los tres primeros años de aplicación del plan, con el Gobierno socialista, se invirtieron 373 millones de euros fundamentalmente en ese apartado, en modernización de infraestructura y especialmente las catenarias. En relación con el programa de nuevas líneas y de duplicaciones se dejaron licitados y hechos los estudios para el 80 % de las actuaciones previstas y se actuó en la modernización y mejora del 80 % de las estaciones de la red. También hay que poner las cosas en su sitio, entender lo que ha ocurrido y saber que ha sido el Partido Popular, fundamentalmente, el que ha detenido la progresión y la aplicación de ese plan de cercanías, digamos las cosas claras. Por tanto, al margen de las responsabilidades, lo que tenemos que hacer es actuar, poner el foco donde está el problema, en la congestión de la red de cercanías, en las inversiones que hay que acometer pensando en la situación presente y en el futuro del servicio y en garantizar los recursos para ese mantenimiento adecuado.

¿Qué proponemos a través de nuestra enmienda? Lo proponíamos para el conjunto de comunidades pero estamos dispuestos a valorar si hay que centrarlo específicamente en el caso de Cataluña, porque tiene transferido el servicio de cercanías y de regionales. Vamos a ver si se puede crear un grupo de trabajo entre el Estado y la Generalitat para que puedan analizarse cuáles de esas líneas han dejado de tener interés general en un plazo en que pueda hacerse de forma razonable. Vamos a añadir un segundo punto para que se cree un consorcio entre el Estado y la Generalitat para valorar todas las inversiones pendientes del Plan de cercanías, valorar qué recursos son necesarios y priorizarlos para que se lleven a cabo. En definitiva, y acabo, señor presidente, lo que queremos es que el Estado y la Generalitat trabajen conjuntamente para ver en qué medida la Generalitat, que tiene la voluntad, pueda participar e implicarse más en la gestión de la infraestructura una vez que ya tiene asumido el servicio de cercanías y el servicio de regionales. Es decir, un modelo de corresponsabilidad, un modelo federal, que es el que funciona en los Estados que tienen modelos de éxito a nivel ferroviario como Alemania. Esperemos que pueda ser posible esa transacción; por nuestra parte no va a quedar, y lo comunicaremos a la Mesa en el momento en que sea posible si se produce ese acuerdo.

Muchas gracias, señor presidente.

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

No sé si hay defensa de la posición por parte del Grupo Mixto. (**Denegación**). Le corresponde entonces el turno al Grupo Vasco. Señora Ardanza.

La señora **ARDANZA IRIBARREN**: Nosotros, en principio, nos vamos a adherir a la iniciativa propuesta por el Grupo de Democràcia i Llibertat porque compartimos sus criterios de que desde una mayor y mejor cercanía en la gestión de estos servicios la mejora será sustancial. Desde la Comunidad Autónoma vasca llevamos reclamando que se nos transfieran las competencias de ferrocarriles en las líneas interiores desde hace muchísimo tiempo porque somos conscientes de que nuestra capacidad para la gestión y la mejora de esas infraestructuras sería mucho mejor si se llevase desde el Gobierno vasco, por tanto, compartiendo y entendiendo que desde una mayor proximidad estos servicios son mejores, vamos a apoyar la iniciativa de Democràcia i Llibertat.

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

La señora Jordà tiene la palabra.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 45

13 de abril de 2016

Pág. 34

La señora **JORDÀ I ROURA**: Gracias, presidente, de manera rápida.

Robos de cables en las instalaciones de ADIF, problemas que afectan a muchísimos trenes —obviamente a pasajeros—, retrasos, incendios en el subsuelo; en resumen, un sinfín de despropósitos. En Ferrocarriles de la Generalitat o en el Metro de Barcelona, por ejemplo, la puntualidad logra un valor del 99%, mientras que en Renfe cercanías no llega ni tan siquiera al 94%, y esto sin tener en cuenta los retrasos inferiores a quince minutos. Además, hay otros mil problemas añadidos, como son la dificultad de accesibilidad a los trenes de personas con problemas de movilidad, etcétera.

En el año 2010 el Ministerio de Fomento traspasó a la Generalitat los servicios de cercanías, tal y como establecía el Estatut, aunque con dos años de retraso. Retraso y Renfe es una cosa habitual que va muy ligada, sobre todo en Cataluña; es algo sistemático. Pues bien, el Govern de la Generalitat asumió la gestión de los trenes —horarios, frecuencia de paso, tarifas e información al cliente— y del personal. La titularidad en infraestructuras siguió y sigue en manos de ADIF. En el año 2010 el Gobierno del Estado aprueba un Plan de cercanías que contemplaba una inversión de 4.000 millones de euros. En este momento no se ha invertido ni siquiera el 10%. En 2013 —voy acabando—, después de cuatro accidentes muy importantes de trenes en menos de tres años, el Estado se comprometió a invertir 306 millones antes de 2016 para hacer microcirugía en la red de cercanías, sobre todo en los aspectos de seguridad. Un año después el ministerio solo ha ejecutado un 2% de estos 306 millones de euros que se acordaron en 2013. Un retraso tras otro.

El problema real —ahora sí acabo— para nosotros es que Renfe solo es responsable del 30% de las incidencias de cercanías y el resto es culpa de la infraestructura, es decir —para que se entienda—, de ADIF, pero tal y como se hizo el traspaso de la gestión, el Govern de la Generalitat solo tiene potestad para sancionar a Renfe y no a ADIF. En todo caso, las estadísticas comparativas entre Renfe cercanías, Ferrocarriles de la Generalitat y el Metro de Barcelona demuestran una cosa muy clara, y es que cuando la gestión de las vías, las estaciones, los andenes, los trenes y el servicio están unificados y en manos de una unidad de gestión próxima al ciudadano, al que sirven, el servicio público al ciudadano es indiscutible y evidentemente mucho más eficiente. Es imprescindible, pues, el traspaso de cercanías a la Generalitat de Catalunya.

Nada más, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Jordà.
Por el Grupo Ciudadanos, tiene la palabra el señor Navarro.

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

En el Grupo Ciudadanos creemos que hay razones técnicas que desaconsejan el traspaso de infraestructuras que pide esta PNL; problemas que se producirían derivados del cambio de administrador, duplicación de sistemas de control y de puestos de mando, eliminación de economías de escala y, por tanto, incremento de costes. Ya han visto que en todas nuestras intervenciones nos hartamos de hablar de la necesidad de estudios de viabilidad, de análisis de costes de oportunidad entre proyectos... Pues bien, todo esto en este caso vuelve a estar ausente.

¿Mejoraría el servicio con este traspaso? En 2004 se traspasaron a la Generalidad las infraestructuras y operación de la línea Lleida-La Pobla y, si bien se renovó parte de la línea, en la actualidad no hay más servicio ni los trenes circulan más rápidamente. Es obvio que hay problemas de mantenimiento, esto lo tenemos muy claro, y es obvio también que es una de las asignaturas pendientes de Fomento en esta legislatura y que lo que tenemos que hacer es intentar solucionar estos problemas, pero no solo hay razones técnicas a la hora de analizar esta PNL que lo desaconsejan. La sentencia 245/2012 del Tribunal Constitucional distingue entre la red ferroviaria que circula en una comunidad o en más de una y recalca la necesidad de que sea también declarada de interés general. Es cierto también que esta declaración de interés general no está regulada por ley sino por una orden ministerial, pero una vez más, si este es el problema, légslese. En enero de este año, Josep Rull, el consejero de Territorio, ya pidió este traspaso y, como es lógico, los periodistas le preguntaron sobre la desconexión. Es obvio que en este ambiente político ambas cosas inmediatamente parecen estar relacionadas. Así pues, estudiar esta PNL omitiendo la realidad política que vivimos estaría afectado de una deficiencia grave. La sentencia del Tribunal Constitucional que se invocaba, por cierto, habla siempre del marco de cooperación y coordinación —ya acabo— entre Estado y comunidades, y obviamente coordinación y cooperación no se llevan muy bien con desconexión.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 45

13 de abril de 2016

Pág. 35

En resumen, en la PNL no se acreditan razones técnicas que justifiquen el traspaso, no parece que existan razones legales y no puede obviarse el marco político, por todo lo cual el Grupo Ciudadanos votará en contra.

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Podemos-En Comú Podem-En Marea, tiene la palabra el señor Alonso.

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: Presidente, señorías, la proposición no de ley que presenta Democràcia i Llibertat tendrá el voto favorable de nuestro Grupo Podemos-En Comú Podem-En Marea.

El Real Decreto 2034/2009, de 30 de diciembre, y el Real Decreto 1598/2010, de 26 de noviembre, sellaron el traspaso de los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril de cercanías de Barcelona y los servicios regionales de transporte de viajeros sobre la red de ancho ibérico. Unos buenos acuerdos y una buena ley, de la que me siento especialmente orgulloso por haber pertenecido a ese Gobierno de izquierdas que dialogó de tú a tú con el Gobierno central. Algunos, en aquel momento, se rieron y ridiculizaron un acuerdo que después, desgraciadamente, no siguieron muchos más. Esas voces decían que nos traspasaban chatarra. Es cierto que las inversiones estos años han brillado por su ausencia, pero no es menos cierto que, sea chatarra o no, la queremos gestionar con la mejor eficiencia desde Cataluña. Los 6.225 millones que reclama la PNL son imprescindibles, pero también lo es un nuevo Gobierno que entienda la plurinacionalidad de España, que no deja de ser un reconocimiento de la realidad del país de países que acerque las decisiones a la ciudadanía. Quiero recordar el incumplimiento sistemático de todos los Gobiernos de la disposición adicional tercera del Estatut. La situación que día sí y día también padecen los pasajeros de cercanías y media distancia —regionales—, con retrasos y colapsos, es insostenible por la falta de inversión y una gestión mejorable, que, insisto, debe ser de cercanía. El actual modelo, sin la inversión necesaria y con una gestión alejada, propicia la pérdida de confianza y fiabilidad en el transporte por ferrocarril, que es absolutamente imprescindible para la movilidad de las personas en las diferentes coronas metropolitanas y para nuestro desarrollo como país.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Pasamos al Grupo Parlamentario Popular. Señor Albaladejo.

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

En primer lugar, quisiera efectuar un agradecimiento expreso tanto a los miembros de la Mesa como a los funcionarios de esta Comisión y al resto de compañeros por ser mi primera intervención en la Comisión de Fomento en el Congreso de los Diputados, agradeciendo también por adelantado el trabajo desarrollado por todos aquellos que fueron miembros de diferentes facciones políticas en el pasado en esta Comisión que han hecho tanto por España, por este gran país.

Una vez dicho esto, quiero manifestar que el rigor es fundamental en el desarrollo de la defensa de una PNL, un rigor basado fundamentalmente en diferentes cuestiones. Me parece muy claro que el 8 de marzo se recibió en el Ministerio de Fomento una carta del conseller de Territorio y Sostenibilidad de la Generalitat de Catalunya, donde solicitaba que se iniciara el proceso destinado a la exclusión de la red ferroviaria de interés general de varios tramos de líneas ubicados en las proximidades de Barcelona. En la PNL se solicita la exclusión de la red ferroviaria de interés general de estos mismos tramos, aunque con otra denominación.

Creo que es una falta de rigor desconocer que la pertenencia a la red ferroviaria de interés general de esa relación de líneas y de tramos está justificada no solo porque territorialmente se encuentren donde están, sino especialmente en función de los tráficos que discurren sobre ellas. Y vuelvo de nuevo a hacer hincapié en la falta de rigor porque se omite que no es correcto afirmar que en esos tramos únicamente discurren servicios de cercanías y regionales, efectivamente de competencia de la comunidad autónoma catalana, ya que hay que tener en cuenta que sobre la mayoría de ellos discurren también servicios de larga distancia y de mercancías, y ambos no son competencia en absoluto de la comunidad autónoma. Permítanme que muestre mi sorpresa ante la falta de rigor de este detalle, que es públicamente conocido por todos.

En los pequeños tramos en los que no se identifican circulaciones de larga distancia ni de mercancías los servicios además se extienden mucho más allá de ellos. Esto es, los servicios de cercanías y regionales

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 45

13 de abril de 2016

Pág. 36

circulan por otros tramos, y de manera mayoritaria, que serían de la red ferroviaria de interés general, por lo que desde luego carece de todo sentido transferir unos tramos cuyos tráficos estarían condicionados por los tramos que seguirían siendo y perteneciendo a la red ferroviaria de interés general. Yo manifiesto claramente que la transferencia de infraestructuras ferroviarias a la comunidad autónoma correspondiente solamente puede hacerse sobre infraestructuras excluidas de la red ferroviaria de interés general y siempre que hayan desaparecido los motivos que justificaron su inclusión, y en este caso no han desaparecido esos motivos. Por otra parte —y me ha sorprendido que el proponente no hiciera mención a ello, sino que además ha negado, por lo que he entendido, este detalle—, no existe en la Ley del Sector Ferroviario ninguna previsión en relación con las inversiones necesarias de adecuación, que además se evalúan en 6.225 millones de euros, que no tienen ninguna justificación y a todas luces parece desproporcionado.

En relación con una segunda fase en la que se prevea la transferencia del resto de la red convencional —voy terminando—, no hay ninguna justificación para que a corto y medio plazo vayan a desaparecer los motivos que justificaron su inclusión en la red ferroviaria de interés general. Si esto fuera así, no habría razón para no transferir toda la red ferroviaria a todas las comunidades autónomas y crearíamos entonces diecisiete redes autonómicas en las que el interés general estaría supeditado al interés de las mencionadas comunidades.

Por todo ello, en consecuencia, proponemos el rechazo de la presente proposición no de ley sin que quepa, en nuestra opinión, presentación de texto alternativo por esta ausencia de rigor que hemos manifestado.

Muchas gracias.

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

— RELATIVA A DAR CONTINUIDAD A LA OPERACIÓN DE LAS RUTAS AÉREAS ENTRE LAS ISLAS DEL ARCHIPIÉLAGO CANARIO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000368).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la lectura y defensa de la proposición no de ley relativa a dar continuidad a la operación de las rutas aéreas entre las islas del archipiélago canario. Ha sido presentada por el Grupo Parlamentario Popular y la va a defender el señor Matos.

El señor **MATOS MASCAREÑO**: Gracias, señor presidente.

La verdad es que esta proposición no de ley podría haberse tramitado o debatido juntamente con la proposición no de ley que figura como punto 4.º del orden del día, que también hacía referencia al transporte de pasajeros y vuelos en Canarias. **(El señor vicepresidente, De la Encina Ortega, ocupa la Presidencia)**. Creo que las dos son dos complementarias, pero como se debaten por separado, paso a defenderla.

Señorías, en los próximos meses, precisamente en el mes de julio, finalizará el contrato bienal de las rutas declaradas de obligación de servicio público en el archipiélago canario, me estoy refiriendo a las rutas Gran Canaria-La Gomera, Gran Canaria-El Hierro, Tenerife norte-La Gomera y Gran Canaria-Tenerife sur. Este establecimiento de obligaciones de servicio público es un mecanismo muy poderoso para la operación de determinadas rutas estratégicas donde el mercado no provee los servicios en las condiciones adecuadas. El establecimiento de obligaciones de servicio público constituye una excepción al principio comunitario general de libertad de acceso al mercado por parte de las compañías. Es una excepción que ha permitido la operación bajo el régimen de OSP, obligación de servicio público, en las citadas rutas donde el mercado no ha ofrecido las adecuadas condiciones de continuidad ni de regularidad, ni de horarios, ni de precios, como ya vimos en la proposición no de ley anterior. La conectividad de todos los territorios insulares de España, y en particular esta proposición no de ley —me estoy refiriendo al archipiélago canario—, ha sido durante toda la legislatura una prioridad irrenunciable del Gobierno y también del Grupo Parlamentario Popular. Por ello, se han consolidado e incrementado las subvenciones al transporte de pasajeros y mercancías y se acordó el establecimiento de la obligación de servicio público en las rutas citadas, y por ello hemos presentado esta proposición no de ley que paso a leer: El Congreso de los Diputados considera esencial garantizar a través de un nuevo contrato la continuidad de las operaciones en las rutas interiores de las islas Canarias que se prestan actualmente bajo obligaciones de servicio público y compensación económica por el Ministerio de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 45

13 de abril de 2016

Pág. 37

Fomento a fin de asegurar la adecuada conectividad entre las islas afectadas y garantizar la movilidad de sus residentes.

Para esta proposición no de ley pido el apoyo del resto de los grupos parlamentarios.
Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): Muchas gracias, señor Matos.
Tiene la palabra, por el Grupo Mixto, la señora Oramas.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Gracias, señor presidente.

Mi empeño en que se debatieran por separado las PNL era porque son temas distintos; la otra afectaba fundamentalmente a residentes y había un requerimiento por parte de los demás grupos para que se incluyera la cuestión de Baleares, y este es un tema que garantiza que haya operatividad entre determinadas líneas que nunca serían rentables para las compañías aéreas. Si no existiera la obligación de servicio público, como muy bien ha dicho el señor Matos, no estarían las líneas de La Gomera-Gran Canaria ni La Gomera-Tenerife, ni seguramente la El hierro-Gran Canaria. Esas son las obligaciones de servicio público, y en este sentido me parece importante que el representante del Partido Popular se esté adelantando, con un Gobierno en funciones, para que eso se considere un tema de trámite y de apoyo político y que no haya un vacío por parte del Gobierno cuando haya que renovar efectivamente esa declaración de obligación de servicio público. Pero yo, como diputada nacionalista de Coalición Canaria, quiero decir que esto garantiza las líneas, pero hay que ir a una mejora de los horarios y las frecuencias. Ese es un reto que tienen en los próximos meses el Gobierno de Canarias y el Gobierno central: adecuar las líneas a las necesidades reales de horarios y de frecuencias.

Y el otro tema importante por el que quería plantear esta PNL por separado del asunto de la tarifa plana para residentes es que hay que bajar el precio de los billetes para no residentes. No puede ser que un turista que viene a Lanzarote, a Tenerife, a Gran Canaria o a Fuerteventura no pueda desplazarse y conocer otra isla en ese viaje que hace a Canarias. La prueba es que a la isla de La Gomera, que es más pequeña, como tiene un tráfico marítimo adecuado, rápido y de movimiento vino un millón de pasajeros el año pasado, la mayoría turistas que vienen a Tenerife y por el tipo de transporte, la rapidez y el coste les compensa ir un día de excursión a la isla de La Gomera. Es decir, nosotros tenemos que tener en cuenta a los no residentes y a los turistas para que haya movilidad del sector turístico dentro de las islas Canarias, y eso solo puede ser con unos costes adecuados del transporte interinsular. La PNL anterior afectaba al día a día de las personas que residen en Canarias y en esta PNL yo quiero introducir, y esperamos que en la próxima legislatura lo planteemos, el que los no residentes y los turistas tengan capacidad de moverse dentro de Canarias en cuanto a frecuencias, horarios y precios. Eso haría, por ejemplo, que la isla de La Palma —y termino ya—, que está en este momento en una situación de turismo totalmente distinta al resto de Canarias, pudiera tener viabilidad económica porque algunos de los 14 millones de turistas que llegan a Canarias se acercaran a La Palma.

Gracias, señor presidente.

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): Muchas gracias, señora Oramas.
Por el Grupo Ciudadanos, tiene la palabra el señor Molinary.

El señor **MOLINARY MALO**: Señor presidente, señores de la Mesa, señoras y señores, hemos visto en la anterior PNL la importancia del transporte aéreo en Canarias. Por tanto, el Grupo Ciudadanos apoyará esta PNL sobre la continuidad del convenio del transporte aéreo pensando en la importancia socioeconómica para esas provincias de España.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): Muchas gracias por su intervención y brevedad.
Por el Grupo Podemos, tiene la palabra la señora Pita.

La señora **PITA CÁRDENES**: Gracias, señor presidente.

En relación con este debate sobre Canarias y el déficit de movilidad que tenemos los canarios y canarias —hemos hablado en la anterior PNL sobre las tarifas planas y lo hacemos ahora sobre la OSP, la obligación de servicio público—, lo que nos deja perplejos es que sabemos todos que es absolutamente insuficiente, que tenemos ese déficit de movilidad, pero da la impresión, oyendo a los grupos que han tenido y tienen responsabilidad de Gobierno, que esto es como si fuera un designio divino de los canarios,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 45

13 de abril de 2016

Pág. 38

que nacemos genéticamente mal y por eso estamos condenados a sufrir esa discriminación. No; esto es porque las acciones del Gobierno de Canarias y del Gobierno del Estado nos han condenado a esa desigualdad en ese derecho. Entonces, como digo, me causa perplejidad oír a los compañeros del PP, porque han estado en el Gobierno; han estado en el Gobierno de Canarias y están en el Gobierno del Estado. Me parece por lo menos pobre o poco serio plantear estas cuestiones cuando ellos han tenido la posibilidad de cambiar esa realidad, esa desigualdad que sufrimos en Canarias en cuanto al transporte.

¡Claro que vamos a votar que sí, cómo no! Nosotros creemos que todos los derechos, incluso el derecho a la movilidad, tienen que tener una cobertura pública. Por supuesto que vamos a votar que sí, pero nos parece insuficiente todo lo que está pasando. En Canarias tenemos que hablar de tarifas, de tasas aeroportuarias, de todos esos déficits que tenemos en el transporte. Por tanto, votaremos que sí, pero incidimos en que nos causa perplejidad; da la impresión de que estamos en campaña porque pudiendo haberse hecho estas cosas, no se han hecho y parece que estamos transmitiendo que esto es porque sí y no por la acción —en este caso inacción— de los Gobiernos responsables de esta circunstancia. Votaremos que sí y prepararemos una PNL global que incluya todas estas cuestiones que hemos tratado: tasas, tarifas, vuelos que deben estar asegurados, etcétera.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): Muchas gracias.
Por el Grupo Parlamentario Socialista, el señor Franquis tiene la palabra.

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

La verdad es que estoy no poco, sino bastante sorprendido. Yo pensaba que el proponente de esta PNL la iba a retirar finalmente, pero me he quedado aún más sorprendido por la intervención de su portavoz y de los diferentes grupos políticos representados en la Comisión. (El señor presidente ocupa la Presidencia). Aquí estamos acordando algo que ya ha hecho el Gobierno. Estamos instando al Gobierno, según el acuerdo de la propuesta, a garantizar a través de un nuevo contrato la continuidad de las operaciones de las rutas interiores... Y yo tengo aquí el Boletín Oficial del Estado que dice exactamente eso. Me sorprende el absoluto desconocimiento. (**El señor Ayala Sánchez: ¡Qué poca capacidad de sorpresa!**). Dice exactamente eso. Estamos instando al Gobierno a una cosa que ya ha hecho y que está publicado. La PNL es del 30 de marzo y esta publicación es del 5 de abril, seis días después. Todos tendríamos que haber mirado —porque a través de Internet se descubre fácilmente— si este requerimiento del Partido Popular está hecho. Y me sorprende muchísimo más que sea del Partido Popular, que es el grupo político que está apoyando a este Gobierno en funciones —bueno, este y algún otro grupo político más—. Me sorprende el absoluto desconocimiento de la labor de su Gobierno. Es que está publicado en el Boletín Oficial del Estado. Creo que lo lógico sería que el Grupo Popular retirara esta proposición no de ley porque no vamos a votar una cosa que ya ha ejecutado el Gobierno. Está publicado en el boletín y por tanto está en licitación este nuevo contrato. Insisto, me sorprende muchísimo que esto sea así. Me sorprendía antes, cuando algún grupo pedía que esta PNL se discutiera junto con la anterior, porque estaba confirmando que, efectivamente, no tenía información de cómo estaba este asunto. Por tanto, solicito a la Presidencia y la Mesa que, por rigor, retiremos esto del debate de esta Comisión porque ya está publicado y se va a contratar en los próximos meses. (**El señor Matos Mascareño pide la palabra**).

El señor **PRESIDENTE**: ¿Sí, señor Matos?

El señor **MATOS MASCAREÑO**: Es para hacer una aclaración a lo que ha dicho el señor Franquis.

El señor **PRESIDENTE**: Muy breve, señor Matos.

El señor **MATOS MASCAREÑO**: Efectivamente, está publicada en el «Diario de la Unión Europea» del 22 de marzo y en el «BOE» del día 5 de abril la licitación de esa línea, pero el actual contrato vence en julio, y lo que hemos planteado, conociendo perfectamente que está publicada la licitación (**Rumores**), es que el Gobierno, en el mes de julio, haga un nuevo contrato basándose en esa licitación que ha salido en los boletines.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias por la aclaración, señor Mato.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 45

13 de abril de 2016

Pág. 39

— SOBRE LA IMPLANTACIÓN DEL TERCER CARRIL ENTRE ASTIGARRAGA E IRÚN. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000370).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la penúltima proposición no de ley, en este caso sobre la implantación del tercer carril entre Astigarraga e Irún. La presenta, por el Grupo Parlamentario Popular, el señor Barreda.

El señor **BARREDA DE LOS RÍOS**: Muchas gracias, señor presidente.

Como bien decía el título, el propósito de la proposición es respaldar la implantación del tercer carril en el trayecto ferroviario entre Astigarraga e Irún; es decir, respaldar obras que persiguen garantizar la conexión hasta la frontera francesa en alta velocidad, dando continuidad a la Y vasca que, por su importancia estratégica, ha sido en estos años una prioridad indiscutible del Gobierno respaldado por el Partido Popular. Tanto la vertebración y cohesión de la España peninsular como la conexión con Francia y Europa dependen de la culminación de estas actuaciones. Hablamos del acceso a la Península de dos corredores de transporte claves en Europa: en primer lugar, el corredor atlántico, perteneciente a la red básica europea y prioritario para la recepción de fondos del mecanismo Conecta Europa, y, en segundo lugar, el corredor número 4, de transporte de mercancías, que está operativo desde noviembre de 2013. Conscientes de la importancia, desde 2012 el Ministerio de Fomento ha impulsado la Y vasca, desbloqueando trámites y presentando una planificación realista con el horizonte de 2019. Cuando finalicen las obras, el legado total habrá sido de cerca de 5.300 millones de euros, financiados en su totalidad por la Administración General del Estado; también el ramal Bergara-Irún-San Sebastián, en el que las obras de la plataforma son ejecutadas por el Gobierno vasco con cargo a descuentos del cupo; es decir, con cargo a la aportación vasca a los Presupuestos Generales del Estado. El cambio ha sido radical desde finales de 2011, guste o no al Partido Socialista, cuando estaba pendiente de ejecución del 75 % de la inversión y no estaba garantizada su financiación. En los cinco presupuestos aprobados por el Partido Popular la dotación para la Y vasca ha superado los 2.600 millones de euros, dos tercios de la inversión histórica total, el doble de lo presupuestado por tanto hasta 2011 y con una media anual que ha triplicado la inversión media del periodo 2005-2011, los años de Gobierno del señor Rodríguez Zapatero. Solo en 2016 los Presupuestos Generales del Estado contemplan una dotación de 290 millones de euros, el 31 % más que en 2015, más otros 350 a través del cupo vasco; es decir, un total de 640 millones de euros. Como se ve, nada que ver con la enmienda registrada por el Grupo Socialista, que hace caricatura de su propia trayectoria en el paso por el Gobierno. Aquello fue un año de paralización, el año 2004, presupuestos ramplones y obras al ralentí. Ahora, con dificultades, como es evidente, se ha recuperado buena parte del tiempo perdido y se han puesto los medios para que la Y vasca avance hacia su conclusión; un cambio sustancial, reitero, respecto a 2011, diga lo que diga el Partido Socialista.

Ahora se trata de seguir avanzando, de reiterar el compromiso con infraestructuras fundamentales para España y para el transporte en Europa, de hacer frente a nuevas dificultades planteadas desde algunos ayuntamientos o desde ámbitos políticos que cuestionan —como hemos tenido ocasión de ver hoy en esta Comisión— la alta velocidad. Creo que es importante recalcar que en el tramo al que se refiere la proposición, el tramo Astigarraga-frontera francesa, el avance de las actuaciones será determinante para hacer posible la llegada de la alta velocidad a San Sebastián y la conexión con el país vecino. En concreto, se está procediendo a sustituir las traviesas entre San Sebastián e Irún por otras de ancho mixto antes de la implantación del tercer hilo. Desde junio de 2014 existe un nuevo sistema de bloqueo entre San Sebastián, Pasajes e Irún, una mejora compatible, como es lógico, con la implantación del tercer carril. Se ha procedido también desde noviembre de 2015 a la redacción y licitación de las obras para la implantación del tercer carril en todo el trayecto Astigarraga-Irún, lo que supone, claro está, la adaptación de la señalización y de la electrificación, así como las subestaciones necesarias. En fechas muy recientes, el pasado 1 de abril, el consejo de administración de ADIF ha procedido a la adjudicación del primer contrato para la ejecución de estas obras, es decir, el contrato de implantación del tercer carril entre Astigarraga e Irún, que comprende infraestructuras y vías por importe de 20 millones de euros y que se ejecutará en el plazo de diecinueve meses; primer contrato al que seguirán otros hasta completar las actuaciones que he escrito dentro la planificación vigente. En concreto, las actuaciones de plataforma y superestructuras se desarrollarán en tres tramos diferenciados: el que corresponde a la estación de Hernani, que permitirá contar con una nueva vía de apartado de trenes de mercancías; el tramo Astigarraga-San Sebastián, en el que desde el enlace entre la línea de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 45

13 de abril de 2016

Pág. 40

alta velocidad y la convencional de Astigarraga hasta la entrada en la capital donostiarra se procederá a la implantación del tercer carril, y el tramo San Sebastián-Irún, con la implantación de este tercer carril entre las estaciones de ambas localidades. Cuando esta actuación finalice será posible la llegada del AVE a San Sebastián y la circulación en ancho tanto convencional como internacional hasta la frontera francesa, es decir, será posible la conexión con Francia en alta velocidad, en paralelo con la circulación en ancho convencional del actual ferrocarril Madrid-Hendaya.

Para todo esto pedimos el apoyo del Congreso de los diputados; es decir, formular desde la Cámara un claro compromiso con la continuidad del esfuerzo inversor en conexiones clave para el transporte de personas y mercancías en España y en el conjunto de Europa, un esfuerzo inversor que no debe verse alterado, como ha sucedido en el pasado, por vaivenes políticos.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Elorza para defender una enmienda.

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

Señorías, me parece que esta PNL del Grupo Popular es una maniobra de distracción, un auténtico engaño. Todos sabemos leer informes, sobre todo si te los prepara ADIF, pero es un engaño de tal dimensión que yo realmente... En fin, intentaré no enfadarme. (**Rumores**).

Se viene aquí a hablar de traviesas y de colocación de un tercer raíl. Miren, para que realmente el proyecto de la Y vasca, muy discutible y discutido, sea realidad, en primer lugar tendría que decirnos el Gobierno por qué la obra Astigarraga-Hernani —antes de iniciar esta intervención del tercer raíl— lleva quince meses paralizada, quince meses en los cajones de ADIF, paralizada al día de hoy.

Para hablar de un tema importante, como el proyecto de la Y vasca, no hace falta irse a este asunto, que es pequeñito —por cierto, esto de las traviesas lleva también dos años de retraso—, sino que habría que preguntarse por qué en un punto crítico de este proyecto de la Y vasca, como es el nudo de Bergara, hay cinco obras paralizadas, adjudicadas por la ministra y por ADIF con una mala gestión; básicamente son obras adjudicadas con bajas temerarias en torno a un 42% y un 50% —obras de ingeniería que obligan a hacer viaductos y túneles— y obras cuyos proyectos no han culminado la expropiación de los terrenos. De modo que —como decía el Gobierno vasco recientemente— hay cinco obras importantes en el punto crítico, en el nudo de Bergara, paralizadas. Hay otra obra paralizada quince meses en Astigarraga precisamente, antes de San Sebastián. No hay en absoluto una definición mínima de cómo va a conectar esta Y vasca con Pamplona y con Burgos para hacer la conexión con la meseta, con Madrid, y la conexión con el Mediterráneo. No hay garantía de que realmente se puedan cumplir los plazos para invertir los 400 millones en un proyecto como este, que es el más financiado por la Unión Europea hace exactamente un año, porque no se están cumpliendo los plazos ni los trámites. No hay proyectos ni anteproyectos de solución para la remodelación de las estaciones de Bilbao, San Sebastián, Vitoria e Irún. No hay todavía anteproyectos de penetración de este tren, del AVE, en las capitales. Y no hay todavía proyecto culminado —por supuesto, no hablo de licitación— de lo que son las obras de superestructura; estamos ahora, de aquella manera, en las obras de infraestructura. De todo esto se ha hecho un gran montaje electoral durante el año 2015 y hasta las elecciones generales por parte de la señora ministra, estableciendo compromisos de final de obras que son imposibles de cumplir. Por lo tanto, denunciamos aquí una falta absoluta de transparencia, una mala planificación y una mala gestión de ADIF, que desde hace dos años está absolutamente bloqueado.

¿Qué pedimos en la enmienda? Hablar del tema, pero hablar en serio, no hablar de un trámite en el que se va a colocar un tercer raíl, carril o hilo, como lo quieran denominar, porque eso no garantiza para nada el funcionamiento de la Y vasca con lo que acabo de decir, que es incuestionable, no estoy mintiendo. No estoy mintiendo, que quede claro. Por tanto, lo que la enmienda pretende es ir realmente al fondo de la cuestión y dejarnos aquí de engañar a la ciudadanía en esta etapa parece que también preelectoral. Por eso pedimos, en primer lugar, instar al Gobierno a que agilice las obras pendientes de acuerdo con el Gobierno vasco y con las capitales. En segundo lugar, concretar las soluciones de penetración de la alta velocidad a las cuatro ciudades. En tercer lugar, la definición de las conexiones de la Y vasca con Burgos y Pamplona, porque si no es un trazado, un proyecto que no tiene ningún sentido, para comunicar únicamente las tres capitales entre sí. En cuarto lugar, la aprobación de los proyectos de remodelación de las estaciones de Irún, San Sebastián, Bilbao y Vitoria. En quinto lugar, la realización, previa aprobación del proyecto, de la fase de licitación de las superestructuras, todas ellas pendientes. En sexto lugar, la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 45

13 de abril de 2016

Pág. 41

ejecución de verdad del tercer raíl entre Astigarraga, San Sebastián e Irún, que lleva dos años de retraso y ahora que parece que hay otra vez campaña electoral han ido deprisa, corriendo y mal a hacer unas adjudicaciones que esperemos que no sean como las anteriores, con baja temeraria. Por cierto, nos consta que ADIF se está planteando por orden del ministerio resolver cinco adjudicaciones importantísimas en el entorno del nudo Bergara. Y, en séptimo y último lugar, resolver los conflictos de esos tramos paralizados, que son vitales para enlazar realmente las conexiones de esos tres elementos de la Y vasca.

Quiero hacer una última consideración. El señor Barreda ha hecho una crítica al Partido Socialista. ETA tuvo como objetivo la Y vasca; ETA estuvo impidiendo los trabajos de topografía; ETA estuvo intimidando a las empresas y a los trabajadores, a los ayuntamientos, a técnicos, a empresas, cometió un asesinato y tenía a mucha gente amenazada; ETA finalizó por una victoria del Estado democrático de derecho y de los demócratas en octubre de 2011, todavía no se ha disuelto. Por tanto, que un diputado del Partido Popular, que al parecer es vasco, no haga ese tipo de análisis desconociendo cuál fue la incidencia del significado y del ataque de ETA a un objetivo de infraestructura como era la Y vasca. De modo que menos desprecio al Partido Socialista. Esta es una obra que sacaremos entre todos: Gobierno vasco, PNV, Partido Socialista, Partido Popular, incluso Podemos. Si no, no se hará, y tiene muy mala pinta, créanme ustedes.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Elorza. **(El señor Barreda de los Ríos pide la palabra).**

Señor Barreda, ¿en virtud de qué artículo quiere intervenir?

El señor **BARREDA DE LOS RÍOS**: La referencia personal del señor Elorza no viene a cuento. Por tanto, quería quince segundos para contestar.

El señor **PRESIDENTE**: No creo que haya habido ninguna referencia personal. **(Rumores.— Protestas).**

El señor **BARREDA DE LOS RÍOS**: Hombre, lo de «al parecer vasco» no sé si a usted le parece una referencia.

El señor **PRESIDENTE**: Si quiere, aclárelo en quince segundos.

El señor **BARREDA DE LOS RÍOS**: Solo quería decir que al señor Elorza le consta perfectamente, en primer lugar, quiénes somos vascos en esta Comisión. En segundo lugar, le consta perfectamente el compromiso con esta infraestructura. Y, en tercer lugar, yo no he hecho ninguna acusación en relación con la presencia terrorista en el País Vasco, la acción terrorista contra la Y vasca, porque sé que en eso el señor Elorza y yo hemos compartido padecimientos y voluntad política. Lo que no entiendo es a qué viene sacar ese tema en relación con lo que han sido decisiones administraciones que fueron las que retrasaron la Y, no la actuación de ETA que, en todo caso, afectó a todos los periodos de construcción de la infraestructura.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, por la aclaración.

Por el Grupo Vasco, tiene la palabra la señora Ardanza.

La señora **ARDANZA URIBARREN**: Desde luego, nos ha alegrado que el Grupo Popular haya presentado esta iniciativa, pero, en relación con lo que ha manifestado ahora el representante del Grupo Socialista, echamos en falta —y es cierto que se está realizando y que sigue el calendario que estaba estipulado— que por parte del Partido Popular no haya un mayor impulso a otros tramos que son mucho más críticos, como el nudo de Bergara —ya se ha mencionado aquí—, que lleva un retraso importante, o como la solución a los accesos a las ciudades. Efectivamente, creemos que esta iniciativa está bien, pero si realmente queremos que la Y vasca sea una realidad —y aquí reconocemos el esfuerzo que ha hecho el Partido Popular en inversión—, necesitaríamos que los compromisos que la ministra adquirió se hagan realidad.

Por tanto, sumándonos un poco a las peticiones del Grupo Socialista, entendemos que esto está muy bien, pero que todavía hay mucho por hacer y que la iniciativa se queda un poco floja.

Eskerrik asko.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 45

13 de abril de 2016

Pág. 42

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

Esquerra Republicana y Democràcia i Llibertat no quieren intervenir en este punto. Por tanto, por el Grupo Ciudadanos, tiene la palabra su portavoz.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Buenas tardes a todos otra vez.

El Grupo Parlamentario Ciudadanos ya ha dicho que su forma de actuar es mediante un análisis pormenorizado previo de cuáles son las necesidades y la problemática de cada uno de los proyectos que se deben abordar para planificar y establecer cuáles son las prioridades. Por tanto, en este caso creemos que el uso del tercer carril es un sistema que puede resolver una problemática puntual, por ejemplo, el acceso a una ciudad o el acceso a una plataforma logística —en este caso está claro, el acceso a San Sebastián y el acceso a la plataforma logística de Irún—, pero no debería ser de aplicación general, porque este tipo de infraestructuras generan un mayor coste, tanto en el mantenimiento de las infraestructuras como en la señalización y la seguridad. Estamos hablando de un incremento entre el 35 % y el 50 % del coste. Además, crea asimetrías en la vía, con lo cual es problemático establecer este tipo de soluciones para trayectos de largo recorrido. Además, últimamente se está intentando establecer este tipo de soluciones para multitud de proyectos, con lo cual, aparte del coste, estamos incrementando los problemas que, si cabe, ya tenemos dentro de la red ferroviaria española.

Dicho esto, y estudiando las peculiaridades de la línea férrea de la que estamos hablando, que es la del corredor atlántico, corredor número 3, vamos a votar que sí, pero entendiéndolo como una solución provisional, porque realmente lo que se debe hacer es acometer la mejora en el trayecto de esta línea en cuanto a las características que requiere el tráfico de mercancías internacional. Es decir, hacer las cosas bien hechas. ¿De forma provisional? Sí, correcto, pero que se haga bien porque, al final, hacer mal las cosas conlleva un coste tanto económico como social.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Podemos-En Comú Podem-En Marea, tiene la palabra el señor Maura.

El señor **MAURA ZORITA**: Gracias, señor presidente. Gracias también por acogerme en una Comisión de la que no soy miembro. En calidad de diputado vasco, voy a defender la posición de mi grupo parlamentario ante esta cuestión.

La ciudadanía vasca conoce perfectamente los retrasos en las obras del tramo referido. Se trata de obras paradas durante meses, y en algunos casos años, fundamentalmente —y en esto sí hay que darle algo más de razón al Gobierno vasco— por falta de inversiones y por falta de diligencia del Gobierno central. En ese sentido, nos parece que hay una cierta demostración de cinismo por parte del Grupo Popular con una PNL que pide continuar con una inversión que el Gobierno del Partido Popular se ha resistido a hacer. Creemos también que los retrasos son fundamentalmente responsabilidad de dicho Gobierno y, muy particularmente, en el periodo del Partido Popular. Vaya esto como consideración inicial sobre una cuestión que, sin embargo, requiere de una reflexión general.

El tren de alta velocidad, la Y vasca —así llamada— es un contraejemplo en muchos sentidos. Por ejemplo, lo es en la medida en que muchas de sus adjudicaciones han sido sospechosas; muchas de sus adjudicaciones han cursado con sobrecostes generalizados; no han respetado o no han tenido en suficiente consideración los informes de coste medioambiental y, con el paso del tiempo, y no siempre por motivos propios de las administraciones del Estado español, han ido perdiendo el sentido práctico, ya que Francia retrasa continuamente la puesta en funcionamiento de la línea de alta velocidad entre Hendaya y Burdeos y, por tanto, la finalización de las obras del tramo Astigarraga-Irún o de la Y vasca en su conjunto tampoco permitiría, finalmente, conectar con la red de alta velocidad francesa. A estos desmanes o a estas malas prácticas se une otra cuestión que nos parece fundamental, tiene que ver con el despropósito en que se ha convertido la Y vasca en materia de derechos laborales. Se trata de una gigantesca obra —qué duda cabe— que acredita también un uso abusivo de subcontratas y de contrataciones y externalizaciones de lo más sospechosas, que ha permitido crear en Euskadi, durante años, empleo de baja calidad, precario y en condiciones que se aproximan sustancialmente a las de un *dumping* social generalizado y producido desde arriba. Todo ello, por supuesto, sin querer entrar en materia de incapacidad de planificación y ejecución. Se acumulan auténticos récords a nivel europeo de incumplimiento en los plazos de ejecución. Al mismo tiempo, la vía de tren convencional entre Madrid e Irún o la ruta Madrid-Bilbao —uno de sus tramos importantes— permanece en condiciones muy similares a las que tenía en décadas anteriores y todavía desconocemos si en algún momento llegarán inversiones para su mejora.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 45

13 de abril de 2016

Pág. 43

Para ir terminando, no necesitamos más duelos de competencias entre el Gobierno central y el Gobierno vasco. No creo que necesitemos una PNL como esta y no creemos que haga falta más que, por fin, una aproximación seria y consecuente en los niveles económico, infraestructural, social y medioambiental, así como laboral, a este asunto. Hace falta revisar la Y vasca con una óptica integral; hace falta revisar su planificación en todos los niveles y también hace falta plantearse si alguno de los millones de euros que estamos invirtiendo en ella no estarían mejor destinados a mejorar la línea convencional, el Intercity o incluso el cercanías. No convirtamos, por tanto, el tren de alta velocidad en un mal teatro de la alta velocidad y abordemos, por fin, esta cuestión tanto a nivel autonómico vasco como a nivel estatal de la manera seria que la cuestión requiere tanto para la ciudadanía como para las administraciones que han invertido ya muchísimo dinero en esta cuestión.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Maura.
Señor Barreda, ¿acepta la enmienda del Grupo Socialista?

El señor **BARREDA DE LOS RÍOS**: No, señor presidente. Para la propaganda no hace falta enmienda.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

— SOBRE EL IMPULSO AL PROYECTO DE AUTOVÍA A-76 ENTRE OURENSE Y PONFERRADA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000379).

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar al último punto del orden del día con la proposición no de ley sobre el impulso al proyecto de autovía A-76 entre Ourense y Ponferrada. La defiende y presenta el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. Señor Delgado, tiene la palabra.

El señor **DELGADO ARCE**: Muchas gracias, presidente.

El 20 de diciembre tuvimos elecciones generales y comenzamos una nueva legislatura, la XI. Esta es la primera sesión de la Comisión de Fomento. No sabemos cuánto durará esta legislatura; tendremos que esperar unos cuantos días, pero en todo caso agradezco a mi grupo parlamentario que haya permitido que una iniciativa de interés y de impulso, como es esta, se haya incluido en el orden del día. Es una iniciativa que promovemos los diputados del Partido Popular pero especialmente los que representamos a las provincias de Ourense, Lugo y León. Mucho les agradezco a mis colegas lucenses y ourensanos que están aquí que me acompañen. ¿Qué es lo que queremos hacer? Poner en valor una autovía que dio su primer paso administrativo en el año 2005 con el encargo de un estudio y que, en estos momentos, y después de haber concluido la X Legislatura, ha experimentado un gran avance, pero que queremos que todo el conjunto de esta Comisión se pronuncie favorablemente para comprometerse, desde la labor que nos toque hacer a cada uno, bien sea apoyando al Gobierno o bien sea desde la oposición, a continuar trabajando para que esto sea una realidad. Digo que en esta X Legislatura que concluyó se movió intensamente esta autovía, porque fue el momento en el que fue aprobado el estudio informativo, en febrero de 2014, después de haber obtenido la declaración de impacto ambiental en agosto de 2013. En esta autovía, que tiene tres tramos bien definidos: Ponferrada-O Barco, O Barco de Valdeorras-Monforte y Monforte de Lemos-Ourense, se han producido significativos avances. En el tramo más prioritario, que es la conexión entre Galicia y el Bierzo, entre Valdeorras y el Bierzo en dos de los tramos, en concreto en Villamartín de la Abadía-Requejo y en Aveiga de Cascallá-O Barco de Valdeorras, fue licitada y encargada y contratada la redacción a finales de 2014 y desde aquella fecha se están redactando los proyectos. Muy recientemente, en concreto en abril de este año, el día 2, se ha licitado el tramo fronterizo entre Castilla y Galicia, que es el tramo de Requejo-A Veiga de Cascallá después de un problema administrativo que surgió con la licitación que había acontecido el 5 de enero del presente año. Por otra parte, en el tramo siguiente, el que va desde Valdeorras a Monforte de Lemos, existe una previsión de que en este año 2016 se va a licitar el contrato para la redacción del proyecto del tramo de la variante de Monforte de Lemos, que es una variante importante para comunicar esta A-76 con la carretera A-72. En relación con el primer tramo desde Monforte de Lemos a Ourense, se va a realizar, en coordinación con la Xunta de Galicia, por el Ministerio de Fomento un nuevo estudio de trazado entre Monforte de Lemos y Ourense, que será sometido a una nueva información al público para hacerla compatible con la declaración que está en tramitación de la Ribeira Sacra como bien de interés cultural.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 45

13 de abril de 2016

Pág. 44

Por lo tanto, señorías, ha habido avances incuestionables en esta legislatura, como también hubo otros avances en la IX Legislatura y como desde luego tienen que producirse en esta XI Legislatura. Recuerdo ahora mismo, examinando los papeles, que el 15 de diciembre de 2010, siendo yo diputado del Grupo Popular en la oposición y gobernando el Partido Socialista, ya debatimos en una Comisión de Fomento una iniciativa semejante a esta —yo era el promotor—, en la que se pedía que el Gobierno considerase como prioritaria esta infraestructura y se aprobaran los estudios informativos y se licitaran los proyectos. Aquello fue aprobado por unanimidad, no hubo discrepancias y creo que aquello también contribuyó a que todo el mundo reflexionara sobre la importancia de trabajar en conjunto. Hace pocos minutos, en esta Comisión una diputada de Ciudadanos —creo que es la señora Rivera— se refería a que debemos buscar el consenso en torno a las grandes infraestructuras. No puedo estar más de acuerdo con eso, pero lo venimos haciendo desde hace bastante tiempo. Procuramos un consenso político, pero luego nosotros no somos los que decidimos los trazados de las carreteras; nos encontramos con problemas de índole medioambiental, nos encontramos con problemas presupuestarios, nos encontramos con muchos inconvenientes. El impulso político lo trasladamos nosotros porque detrás de las peticiones de los diputados que hemos firmado esta iniciativa está una sociedad que hoy tiene que utilizar la N-120, que no está en buenas condiciones, que se ha quedado desfasada, que tiene problemas de saturación de tráfico; detrás de nuestra iniciativa están las preocupaciones de los alcaldes de las localidades cuyas poblaciones atraviesa y que transmiten lo que piensan sus vecinos —son alcaldes del Partido Socialista, del Partido Popular, también de grupos nacionalistas en algún caso—. Nosotros nos hacemos eco de esas inquietudes, las del mundo empresarial, las del transporte; en definitiva, intentamos trabajar en positivo. Esta es una iniciativa en positivo, no pretende marcar ni señalar a nadie, tampoco ponernos unas medallas que no se puedan acreditar con hechos que están en el «Boletín Oficial del Estado». Queda mucho camino por recorrer y nosotros vamos a poner nuestro grano de arena desde donde estemos, apoyando un Gobierno o en la oposición, pero este tema para nosotros es importante y por eso les pido a todos ustedes su apoyo.

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

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

¿Algún diputado del Grupo Mixto quiere fijar posición? **(Denegación)**. ¿Grupo Vasco? **(Denegación)**. ¿Catalán? **(Denegación)**. ¿Esquerra? **(Denegación)**. ¿Ciudadanos? **(El señor Molinary Malo pide la palabra)**. Señor Molinary, adelante.

El señor **MOLINARY MALO**: Señor presidente, señores de la Mesa, señorías, desde Ciudadanos queremos impulsar el desarrollo de las regiones, pero basado en la priorización de la rentabilidad económica y social. Esperamos que esta exposición de esta proposición no de ley no sea una acción electoral, aprovechando las próximas elecciones gallegas, lugar de procedencia, como bien conocemos, de nuestro presidente en funciones y de la señora ministra del ramo.

A pesar de no alcanzar la N-120 los 10.000 vehículos diarios, que es la barrera técnica que dicen que debe ser la base para el desdoblamiento, Ciudadanos va a apoyar dicha proposición no de ley pero solicitando que se evalúe la viabilidad socioeconómica del proyecto, como siempre hemos presentado en todas nuestras proposiciones no de ley.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Defiende la posición del Grupo Parlamentario Podemos-En Comú Podem-En Marea, la señora Fernández.

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

Hay diferentes motivos por los que la autovía A-76 entre Ponferrada y Ourense no debe ser construida y responden en términos generales a criterios técnicos, de eficiencia, de equidad, de desarrollo socioeconómico, de impacto medioambiental y de coste de oportunidad. En primer lugar, la A-76 no se justifica, y nunca lo ha hecho técnicamente, ya que el aforo de la actual N-120 no alcanza el umbral mínimo para pensar en la construcción de una autovía paralela. ¿Las consecuencias de su construcción? Basta con mirar atrás y ver cuáles han sido las consecuencias de un modelo infraestructural basado en la especulación y el ladrillazo; y no lo decimos nosotros, lo dice la Comisión Europea, que ha cuestionado firmemente la política llevada a cabo en el Estado con la construcción de vías de transporte inútiles,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 45

13 de abril de 2016

Pág. 45

innecesarias, con alto coste ambiental, social y económico, a costa del despilfarro del dinero público. Solo con esto nos bastaría para posicionarnos en contra, pero hay muchos otros motivos.

Estas grandes infraestructuras lineales solo favorecen a los polos, no a los puntos intermedios, contribuyendo así al declive económico y social de las áreas intermedias. Estas infraestructuras contribuyen a la desestructuración social y económica de los lugares por los que discurren, fraccionan el espacio rural y finalmente provocan más despoblación, también en una provincia ya particularmente golpeada en este ámbito.

Otro motivo. Ustedes justifican la construcción de la A-76 por un supuesto ahorro en los tiempos de desplazamiento. Pues ni eso. La mayor distancia de recorrido, sumado a más tramos en túnel y viaductos limitados a una velocidad máxima de 90 kilómetros por hora, no van a lograr la reducción de tiempos. Para que se hagan una idea, solo para cruzar la sierra de A Lastra será preciso hacer diez viaductos, tres túneles y dos falsos túneles, con lo que el tiempo ganado será imperceptible.

Otro motivo. La A-76 pasa por una zona especialmente fértil, el fondo del Bierzo, entra a través de una zona de Red Natura 2000 y una ZEPA en la parte berciana de la Serra da Enciña da Lastra y parque natural en su vertiente gallega. La conservación de la biodiversidad en el citado parque natural pasa por la conservación íntegra del conjunto, pero no solo es el parque natural citado. Se destruirán espacios de gran valor ambiental, paisajístico y agrícola en Valdeorras. Incluso lugares clave para entender la presencia romana, como Montefurado, serán sacrificados en aras de ganar unos segundos. Y uno de los lugares más emblemáticos del noroeste ibérico, la Ribeira Sacra, quedará seriamente dañada, poniendo en peligro su declaración como patrimonio de la humanidad y perjudicando así su desarrollo económico y social.

Otro motivo. El presupuesto para el tramo de la autovía de la Serra da Enciña da Lastra está con seguridad completamente infravalorado. Se trata de perforar una sierra caliza con un complejísimo y desconocido entramado que requerirá ingentes cantidades de dinero. El problema será el mismo, a menor escala, que el que se ha dado en el túnel del AVE entre la meseta norte y Asturias.

¿Cuáles son, pues, las soluciones? Primero, la paralización inmediata de esta infraestructura y que se abra un nuevo plazo para estudiar trazados alternativos para los tramos licitados y en proceso de redacción, que respeten los espacios naturales, ambientales y turísticos afectados. Segunda propuesta, el presupuesto destinado a esta autovía sin duda sobra para mejorar la actual N-120 de manera realista, rápida y eficaz, dando satisfacción a las necesidades de la población y empresas locales. Es más, la parte sur del valle del Sil, en la comarca de Trives, no va a tener autovía a ninguna parte. Con el dinero presupuestado sobra para dar satisfacción a las reivindicaciones de mejores vías...

El señor **PRESIDENTE**: Vaya terminado, señora Fernández.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Ya acabo.

... de transporte de esta comarca ourensana, que sería más justo, equitativo y eficiente. Y esto enlazado con una reflexión final —y ya acabo—: estamos ante uno de los mayores desafíos de la civilización del siglo XXI, que no es otro que el techo del petróleo, es decir, el agotamiento de los recursos energéticos del planeta. Al margen de cualquier otra consideración, supone un coste de oportunidad inaceptable dedicar recursos públicos a unas políticas en extinción, en vez de dedicarlos a planificar una economía limitada en recursos energéticos fósiles. Una apuesta clara por la coherencia territorial entre infraestructuras, servicios, actividades y residencias. No perseveren en el error y den un giro significativo a la política...

El señor **PRESIDENTE**: Señora Fernández.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Acabo ya.

... de transportes en el Estado. Y lo dice alguien tan radical y antisistema como la propia Comisión Europea.

Gracias.

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

Pasamos a la fijación de posición. Por parte del Grupo Socialista, la señora De Frutos tiene la palabra.

La señora **DE FRUTOS MADRAZO**: Buenas tardes a todas y a todos.

Sin perjuicio de que vayamos a apoyar esta proposición, en principio nos ha sonado un poco a broma, a actuación electoralista y a falta de respeto a los ciudadanos ourensanos, lucenses y leoneses esta

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 45

13 de abril de 2016

Pág. 46

proposición no de ley del Grupo Parlamentario Popular, que después de dormirse en los laureles, ahora —como bien ha dicho— se quieren poner las medallas y salen en defensa de un proyecto que es el Partido Socialista el que lo diseñó y lo ha impulsado siempre tanto aquí en el Congreso como en nuestro territorio, y en esos cuatro años ha sido el Gobierno del Partido Popular el que lo ha tenido totalmente abandonado. Miren ustedes por donde, señorías del Partido Popular, el Grupo Parlamentario Socialista, en la legislatura anterior, por la pasividad de su Gobierno tuvo que registrar una PNL para impulsar los proyectos de la obra de la A-76, que también creemos que es esencial para un adecuado desarrollo económico y para la vertebración tanto de nuestra provincia como de Lugo y León. Qué fácil es ahora decir que quieren impulsar el proyecto y que haga el trabajo el siguiente, que parece que saben ustedes mismos que no va a ser el Partido Popular.

Nos deja un poco impactados lo que el Partido Popular entiende por fuerte impulso del Ministerio de Fomento en la pasada legislatura de la obra de la A-76. Han tenido cuatro años para comprometerse con el proyecto, ¿y en qué ha consistido su compromiso, me pregunto yo? Nos lo explican en su PNL, donde dicen que desde enero de 2015 se están redactando dos proyectos de trazado y construcción, que doy aquí por reproducidos porque sus señorías los tienen a su disposición. Dieciséis meses después no hay ni un solo dato oficial, ni público ni publicado, del citado proyecto y a eso lo llaman impulsar. Nosotros llamamos a eso desidia del Gobierno del Partido Popular que ahora tiene tanta prisa, parece ser, en impulsar este proyecto, teniendo en cuenta además el carácter mínimo de las inversiones que plantea en relación con lo que era el presupuesto de esta obra. Por otra parte, también es verdad que hablan de actuaciones en enero de 2016, pero no dicen que por un error del Ministerio de Fomento en esas actuaciones hubo que volver a reiniciar el expediente. Es decir, el Partido Popular en el Gobierno solo ha mostrado desidia y dejadez en el proyecto que ahora tanto se esmera en impulsar. Por supuesto, nosotros, que no somos oportunistas, que siempre hemos sido coherentes y siempre lo hemos impulsado, lo vamos a apoyar ahora; ojalá empecemos a ver máquinas en el terreno y ojalá el nuevo Gobierno que se forme impulse este proyecto.

Muchas gracias, señorías. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias.

Salvo que algún portavoz me indique que estamos esperando a algún diputado o diputada, nos tomamos un minuto para ordenar las transaccionales y comenzamos las votaciones. **(Pausa)**.

Señorías, vamos a proceder a votar las distintas PNL de forma ordinaria. Como hay varias transaccionales, procederé a leerlas en los términos en los que han quedado cuando haya lugar.

Comenzaremos por la primera proposición no de ley, que se votará en sus términos, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, sobre la redacción de un nuevo convenio en materia de infraestructuras de carreteras entre la Administración General del Estado y el Gobierno de Canarias.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

La segunda proposición no de ley, también presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, versa sobre el desarrollo de las actividades logísticas en Castilla y León mediante el transporte de mercancías por ferrocarril. Se votará en sus términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 41; abstenciones, 1.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

La tercera proposición no de ley, sobre la infraestructura ferroviaria en el municipio de Montcada i Reixac, ha sido presentada por el Grupo Parlamentario Podemos-En Comú Podem-En Marea, y la sexta por Esquerra Republicana de Catalunya. Se nos ha presentado una transacción junto con todas las enmiendas que se han presentado a ambas PNL, la tercera y la sexta. Paso a leerla tal y como ha quedado porque será así como la votaremos:

El Congreso de los Diputados considera conveniente constituir a la mayor brevedad posible un grupo de trabajo con el objetivo de alcanzar un acuerdo entre todas las administraciones implicadas —Administración General del Estado, Generalitat de Catalunya y ayuntamientos afectados— para firmar un convenio que permita, de acuerdo con los criterios recogidos en la planificación del Ministerio de Fomento, mejorar la red ferroviaria a su paso por Montcada i Reixac mediante su integración y soterramiento necesario, avanzando en el desarrollo de los proyectos y acometiendo la ejecución de las

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 45

13 de abril de 2016

Pág. 47

obras de la línea convencional de Barcelona a Portbou tan pronto como sea posible, dotando para ello las partidas necesarias.

Votaremos la enmienda tal y como he procedido a leer.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 37; abstenciones, 5.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Pasamos a la cuarta PNL, sobre la modificación del acuerdo de obligación de servicio público para establecer una tarifa plana en los vuelos entre las islas Canarias. También ha sido objeto de transacción, que ha quedado de la siguiente forma:

El Congreso de los Diputados insta al Gobierno de la nación, en el marco de la regulación comunitaria y de las obligaciones de servicio público, a desarrollar medidas que favorezcan la aplicación de una tarifa plana en los vuelos interinsulares para garantizar que los ciudadanos de Canarias y Baleares puedan acceder a precios justos y razonables en sus desplazamientos entre islas.

La votamos en los términos que acabo de leer.

Efectuada la votación, dijo

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

La quinta proposición no de ley que se ha debatido en esta Comisión versaba sobre la integración urbana del ferrocarril en la ciudad de Murcia. También ha sido objeto de transacción y queda tal y como sigue: 1. El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que, en cumplimiento del compromiso adquirido en el convenio de 2006 entre el Ministerio de Fomento, ADIF, la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia y el Ayuntamiento de Murcia, y a través de Murcia Alta Velocidad, se aporten los fondos y se inicien las actuaciones necesarias para la integración, mediante soterramiento del ferrocarril en la ciudad de Murcia, de acuerdo con un proyecto global que indique fases, fechas y financiación en los próximos Presupuestos Generales del Estado y, asimismo, que permita que la llegada de AVE a la Región de Murcia sea una realidad lo antes posible. 2. El Gobierno, en función de las disponibilidades presupuestarias se comprometerá a estudiar, evaluar y licitar los proyectos que sean necesarios, dotándolos de la adecuada financiación cara a los Presupuestos Generales del Estado, con objeto de desarrollar la necesaria circunvalación de mercancías para la ciudad de Murcia.

El señor **SÁNCHEZ SERNA**: Un acuerdo de esta enmienda transaccional ha sido que se pudiera votar los puntos por separado.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Se tienen que votar juntos.

El señor **SÁNCHEZ SERNA**: De acuerdo.

El señor **PRESIDENTE**: Tal y como me ha llegado la transacción es en su conjunto. La votamos, por tanto, en su conjunto y tal como la he leído.

Efectuada la votación, dijo

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

La sexta proposición no de ley, como dije, se ha votado junto con la tercera.

Pasamos, por tanto, a la número siete sobre la elaboración de un plan de evaluación y priorización de las infraestructuras, presentada por el Grupo Parlamentario Ciudadanos que también ha sido objeto de una transacción que paso a leer. El Congreso de los Diputados, en el seno de la Comisión de Fomento, insta a abordar de forma inmediata un plan de evaluación y promoción de infraestructuras que, tras el análisis y evaluación integral del actual sistema de infraestructuras de ámbito nacional, proponga la priorización de la planificación y ejecución de infraestructuras atendiendo a criterios objetivos de eficiencia, rentabilidad económica y social (análisis coste-beneficio), evolución continua y transparencia. El plan se articulará a través de un órgano especializado e independiente adscrito a las Cortes Generales a las que reportará sus dictámenes de evaluación.

Pasamos a votarla en estos términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 26; en contra, 15; abstenciones, 1.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 45

13 de abril de 2016

Pág. 48

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada la proposición no de ley número siete del orden del día en los términos que he leído.

La octava proposición no de ley también ha sido objeto de transacción y es sobre el traspaso de infraestructuras ferroviarias a la Generalitat de Catalunya, propuesta por el Grupo Parlamentario Catalán. Leo la transacción a la que han llegado con el Grupo Socialista. El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a: 1. Establecer con la Generalitat de Catalunya un grupo de trabajo cuyo fin sea definir en el plazo de nueve meses qué líneas ferroviarias de las que transcurren por su territorio son de interés general, partiendo del criterio de que no serán consideradas de interés general aquellas líneas sobre las que circulen exclusivamente trenes cuyo origen y destino se encuentren dentro de Cataluña. Dicho grupo de trabajo buscará la fórmula de participación e implicación de la Generalitat de Catalunya en la mejora de la movilidad y en la prestación del servicio ferroviario en el ámbito de las líneas referidas. 2. Cumplir las actuaciones previstas en el Plan de cercanías de Barcelona 2008-2015. Para ello se creará un consorcio integrado por el Estado y la Generalitat de Catalunya y con la participación de los ayuntamientos implicados para la priorización, la gestión y el seguimiento de las inversiones comprometidas.

Pasamos a votar la proposición no de ley en los términos en los que la he leído.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 22; en contra, 20.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

La proposición no de ley que ocupaba el punto nueve del orden del día, relativa a dar continuidad a la operación de las rutas aéreas entre las islas del archipiélago canario, se votará en sus términos. **(El señor Franquis Vera pide la palabra). ¿Sí?**

El señor **FRANQUIS VERA**: Quince segundos, señor presidente.

Hemos pedido al proponente de esta PNL que retirara la misma porque ya se había publicado en el boletín.

El señor **PRESIDENTE**: Pregunté y decidió no retirarla, por tanto tenemos que votarla en sus términos.

El señor **FRANQUIS VERA**: No, no, yo no digo que no la voten. Le digo que nosotros queremos hacer constar en el «Diario de Sesiones» que nos abstenemos porque lo que se está dictando al Gobierno ya está publicado, se va a adjudicar mucho antes del tiempo previsto, que es en agosto. Por tanto, lo lógico, el sentido común...

El señor **PRESIDENTE**: Constará en el «Diario de Sesiones», no se preocupe.

El señor **AYALA LÓPEZ**: Señor presidente, yo creo que no tiene que constar en el «Diario de Sesiones» porque es una intervención improcedente.

El señor **PRESIDENTE**: Es cierto que no era su turno de palabra. Ya la había pedido y ya se había expresado conforme a su petición el Grupo Parlamentario Popular. Constará en la parte en la que usted intervino pidiendo esto mismo y constará la respuesta de...

El señor **AYALA LÓPEZ**: Que no, que no, que no conste en el «Diario de Sesiones».

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a proceder a votarla en sus términos, y que cada cual vote como entienda que tiene que hacerlo.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 27; abstenciones, 15.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

La décima proposición no de ley, que también será votada en sus términos, es sobre la implantación del tercer carril entre Astigarraga e Irún.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 20; en contra, 10; abstenciones, 12.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Finalmente, proposición no de ley sobre el impulso al proyecto de la autovía A-76 entre Ourense y Ponferrada, que también se votará en sus términos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 45

13 de abril de 2016

Pág. 49

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 31; en contra, 8; abstenciones, 4.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Muchas gracias.

Voy a pedir a los portavoces y miembros de la Mesa que se queden tres minutos.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Señor presidente, un momento. Antes de levantar la sesión, quiero intervenir por una cuestión de orden sobre lo que hemos hablado al principio de la Comisión.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Basándose en qué artículo me pide la palabra ahora, señor Ayala?

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Le pido la palabra por una cuestión de orden.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Basándose en qué artículo?

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Está en el Reglamento la cuestión de orden, directamente.

El señor **PRESIDENTE**: Si no me dice ni siquiera el artículo, señor Ayala... Ya hemos hablado al principio de esa cuestión de orden.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Señor presidente...

El señor **PRESIDENTE**: Me lo cuenta ahora con los miembros de la Mesa y portavoces.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: No, no. Perdón, usted ha hecho referencia...

El señor **PRESIDENTE**: Lo siento, doy por cerrada la Comisión. Gracias, señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Señor presidente, quiero que conste en el «Diario de Sesiones» que me ha quitado el uso de la palabra cuando...

El señor **PRESIDENTE**: No se la he dado.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: No, no me ha dado la palabra cuando se la he pedido por una cuestión de orden. Quiero que conste...

El señor **PRESIDENTE**: Le estoy preguntando por qué artículo.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: No tengo que citar un artículo...

El señor **PRESIDENTE**: Sí, tiene que hacerlo.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: ... cuando me estoy refiriendo a una cuestión de orden.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene que citar el artículo.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Es por una declaración suya, señor presidente. Por lo tanto, usted me tiene que dar la palabra, porque estoy alegando una cuestión de orden.

El señor **PRESIDENTE**: No es así.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Sí es así.

El señor **PRESIDENTE**: Aunque no se sepa el artículo, le dejo que siga quince segundos.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: No, usted me deja...

El señor **PRESIDENTE**: Tiene quince segundos.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: No. Quince segundos, no; lo que necesite.

El señor **PRESIDENTE**: No. Perdona, aquí el presidente de la Comisión soy yo, señor Ayala.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 45

13 de abril de 2016

Pág. 50

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Usted ha justificado en esta Comisión la presencia de personas ajenas basándose en un escrito de 2001 que me ha dado con posterioridad. Este escrito dice: «... sobre una posible alteración de los usos parlamentarios en relación con la presencia de asesores y personas ajenas al Congreso en las sesiones de las Comisiones y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 31.1.1.º del Reglamento, lo siguiente: ... 2. Sin perjuicio de lo establecido en el artículo 64.1...» —que dice: Las sesiones de las Comisiones no serán públicas; declaración clarísima—, «... los Presidentes de las Comisiones podrán autorizar la presencia en las sesiones de asesores de los comparecientes en el número que estimen oportuno. Igualmente será precisa su autorización para permitir la asistencia a las sesiones de asesores de los Grupos Parlamentarios u otras personas ajenas a la Cámara. A tal fin antes de iniciarse la sesión serán informados de las personas que hubieran solicitado por escrito asistir a la comparecencia...»

Por lo tanto, señor presidente, este oficio se corresponde en su interpretación, primero, a que no son públicas y, segundo, a que está hablando de asesores y personas que acompañan a los comparecientes. Por tanto, usted ha hecho trampa en el uso de este oficio y además ha mentido al Grupo Parlamentario Popular y a toda la Comisión, lo cual quiero que conste en el «Diario de Sesiones».

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ayala, a nadie le extraña que cuando usted interpreta las normas la gente se queda fuera y cuando las interpretan otros la gente puede entrar.

Al margen de eso, haremos constar todas sus intervenciones en el «Diario de Sesiones». Con eso no hay ningún problema. **(El señor Ayala Sánchez: Solo faltaría)**. Pido a los portavoces y a los miembros de la Mesa que se queden dos minutos.

Gracias. Doy por finalizada la sesión.

Eran las tres y cuarenta y cinco minutos de la tarde.

cve: DSCD-11-CO-45