



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2016

XI LEGISLATURA

Núm. 65

Pág. 1

FOMENTO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. SERGIO PASCUAL PEÑA

Sesión núm. 5

celebrada el jueves 28 de abril de 2016

Página

ORDEN DEL DÍA:

Proposiciones no de Ley:

- Sobre los problemas de la autovía A-7 a su paso por el término de Roquetas de Mar (Almería). Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/000386) 2
- Relativa a la presentación de un informe y calendario detallado de actuaciones para la finalización y puesta en servicio de la variante ferroviaria de Pajares. Presentada por el Grupo Parlamentario Ciudadanos. (Número de expediente 161/000453) 5
- Sobre la elaboración de un nuevo Plan de transportes e infraestructuras. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000461) 11
- Sobre el impulso a la autovía A-33 Blanca-Font de la Figuera. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/000500) 16
- Sobre emergencia habitacional: desahucios, segunda oportunidad, alquiler, parque público y pobreza energética. Presentada por el Grupo Parlamentario Podemos-En Comú Podem-En Marea. (Número de expediente 161/000555) 20

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 65

28 de abril de 2016

Pág. 2

Se abre la sesión a las doce y quince minutos del mediodía.

PROPOSICIONES NO DE LEY:

— SOBRE LOS PROBLEMAS DE LA AUTOVÍA A-7 A SU PASO POR EL TÉRMINO DE ROQUETAS DE MAR (ALMERÍA). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/000386).

El señor **PRESIDENTE**: Buenos días. Vamos a comenzar con el orden del día de la sesión de hoy. Si están de acuerdo, mantenemos los tiempos de seis minutos de intervención por proponente, cuatro minutos para defender enmiendas y dos minutos en el caso de toma de posición. Salvo que haya alguna objeción, lo hacemos así; es lo que habíamos acordado para hacer la sesión más ágil. De todas maneras seré flexible evidentemente.

El primer punto del orden del día, de las cinco proposiciones no de ley que constan para su discusión hoy, es la relativa a los problemas de la A-7 a su paso por el término de Roquetas de Mar, que propone el Grupo Parlamentario Mixto. Tiene la palabra, aunque sé que muy brevemente, el señor Baldoví.

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

Esta es una propuesta, dentro del Grupo Mixto, de Unidad Popular, y la persona que iba a defenderla no puede estar aquí en estos momentos, por tanto, en atención a que sé que los diputados han preparado esta propuesta y el grupo tiene interés en que se pueda votar, la damos por defendida para que se pueda debatir.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Por el Grupo Vasco? (**Pausa**). No está su representante. ¿Por el Grupo Catalán? Tampoco. Tampoco está la representante de Esquerra Republicana. Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra la señora Ferrer, para la defensa de su enmienda.

La señora **FERRER TESORO**: Muchas gracias, presidente. Buenos días.

Esta primera y última intervención en esta Comisión provoca un sentimiento agrídulce y a la vez contradictorio, por la oposición entre cumplir con nuestra obligación y nuestra responsabilidad así como por la posible eficacia de lo que vamos a debatir aquí. En relación con la proposición no de ley presentada por el Grupo Mixto estamos de acuerdo en cuanto al diagnóstico de la situación. La A-7 conecta los dos principales núcleos de población de la provincia de Almería, Almería y Roquetas de Mar, y en la salida de Roquetas de Mar, el principal núcleo turístico de mi provincia, son comunes los atascos y las largas colas durante todo el año, pero especialmente durante la época estival, produciéndose un embudo en la salida hacia este núcleo costero de miles de vehículos diarios.

La alternativa a la A-7 es una carretera litoral, la N-340, que lleva cortada al tráfico desde noviembre del año pasado por unos problemas de desprendimientos. Por tanto el problema se ha agravado hasta límites insostenibles, y lo que es peor es que no parece que tenga una solución a corto plazo. El cierre temporal de esta carretera comarcal —El Cañarete como se conoce— ha convertido a la A-7, a la altura de El Parador, en un punto negro en el que los atascos están a la orden del día; son más que habituales en las horas punta y vienen causando un aumento preocupante de colisiones en ambos sentidos.

En otras comunidades frente a los problemas se aportan soluciones. Así, se avanza en la construcción del tercer carril en la misma autovía del Mediterráneo, A-7, en los puntos de mayor densidad de tráfico, como en Alicante, y también se ha desbloqueado el proyecto para la ampliación en los de Murcia. En Almería nada se ha vuelto a saber desde que en su momento el Ministerio de Fomento hiciera el anuncio, llegándose a incorporar partidas en los Presupuestos Generales del Estado, pero repito que no se ha vuelto a saber nada. La realización de este tercer carril, que consideramos necesaria, se ha solicitado en varias ocasiones al Gobierno central y en las cuentas del ejercicio en curso se ha vuelto a fijar una partida presupuestaria de 1,7 millones de euros, destinada a la remodelación de esta salida de la A-7 en Roquetas, además de otros 250.000 y 200.000 euros para retomar la prolongación hasta el enlace con Viator, en la A-92.

Hace apenas dos días tuvimos la buena noticia de que el propio subdelegado de este Gobierno en funciones dijera en los medios de comunicación de mi provincia lo siguiente: Este proyecto —y leo textualmente— evitaría tocar grandes estructuras como el sistema de puentes, y sería una obra razonable y asequible dentro de los presupuestos. Vamos a retomar este tema porque la A-7 puede soportar un tráfico de 50.000 vehículos, pero es cierto que en el momento en que hay el más mínimo accidente se

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 65

28 de abril de 2016

Pág. 3

colapsa. Esto es lo que ha dicho el subdelegado del Gobierno. Además ha dicho que es una situación preocupante porque dicha vía no tiene capacidad de evacuación para los vehículos, al tener solo dos carriles. Esto es una realidad —subdelegado dixit—. Sabemos también que la inversión necesaria para este tercer carril —demandado y que ha estado en los presupuestos, pero se ha quedado en papel mojado— estaría en torno a los 55 millones de euros, según las estimaciones de los técnicos de la Dirección General de Carreteras; una consignación presupuestaria mínima si se compara con los millones que han costado los kilómetros de la A-7 del litoral granadino o las últimas licitaciones en Murcia para ampliar este tercer carril.

Por tanto en nuestra enmienda queremos instar al Gobierno que venga, después del proceso electoral, a dotar las partidas presupuestarias necesarias, puesto que ya han existido y no se han ejecutado, para la construcción del tercer carril de la A-7 entre Roquetas de Mar y Almería, con el objeto de evitar los colapsos de tráfico y los accidentes.

Muchas gracias, presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

A continuación tiene la palabra el Grupo Popular, que también ha presentado una enmienda.

El señor **MATARÍ SÁEZ**: Muchas gracias.

Señorías, tengo que decirles que esta iniciativa presentada por Izquierda Unida y que con tanto entusiasmo ha sido defendida en esta Comisión es innecesaria para resolver los problemas planteados en los accesos a Roquetas, competencia del Ministerio de Fomento.

El ministerio está ya actuando en todos los proyectos a los que vamos a hacer referencia esta mañana y que muy rápidamente comentaré, pero si quieren que votemos esta proposición lo hacemos y todos contentos. Efectivamente Almería y Roquetas, como decía la portavoz del Grupo Socialista, son los municipios con más población de la provincia de Almería y las vías de comunicación entre ellos soportan una elevada intensidad de tráfico, en la A-7 una intensidad media de 40.000 vehículos y en la carretera nacional conocida como El Cañarete de 14.896 vehículos diarios. Son varios proyectos. Primero, El Cañarete. No sé quién ha redactado esta proposición, pero el cierre de esta carretera no ha sido por ningún accidente de tráfico ni por las labores de mantenimiento programadas, como dice el texto de esta proposición. Ha sido por los desprendimientos ocurridos el día 2 de noviembre y por los ocurridos más recientemente, el pasado 4 de abril. El ministerio aprobó la obra de emergencia el 10 de noviembre, obras que empezaron el día 30, con un coste de 463.000 euros. Realizándose las obras los técnicos comprobaron la necesidad de nuevas actuaciones para garantizar la seguridad de las obras, y ante esto y al comprobar que era necesaria la ampliación de actuación en el talud rocoso hacia poniente, hubo que hacer una ampliación de las obras de emergencia, que se está ejecutando en estos momentos con un presupuesto de un millón de euros.

Señorías, está previsto que todas las actuaciones que se están realizando concluyan a finales del mes de mayo. He oído antes que no se sabía cuándo iban a concluir, pues van a concluir a finales del mes de mayo para poder abrir definitivamente y sin restricciones la carretera de El Cañarete, siempre y cuando no se produzca ningún nuevo desprendimiento porque ante todo, coincidirán conmigo, lo más importante es la seguridad de las personas que circulan con sus vehículos por esa carretera, maravillosa y bellísima —por cierto— de la provincia de Almería. Al mismo tiempo que se ponía en marcha esta obra la previsión del Gobierno hizo tomar una decisión, y fue aprobar un nuevo ramal de acceso a la A-7 desde la vía de servicio de Aguadulce norte, que se puso en servicio el 17 de noviembre, una semana después de aprobar la obra y quince días después de que ocurrieran los desprendimientos. El acceso se ejecutó en tan solo una semana, trabajando en jornadas continuas de veinticuatro horas y con una inversión de 300.000 euros, y según figura en la proposición el ministerio y el Gobierno están demorando las actuaciones y no actúan con la urgencia que requiere el problema.

Segundo proyecto, enlace 429 de la A-7 Roquetas-El Parador. Señorías, está previsto que próximamente el Ministerio de Fomento licite el contrato para la redacción del proyecto de remodelación de este enlace, cuya inversión prevista alcanza prácticamente los 9 millones de euros, y como saben en los presupuestos de este año se prevé una partida de 1,75 millones de euros. Por tanto para esta actuación tampoco es necesaria esta proposición.

Tercer proyecto, acceso norte en la A-7 a las colinas de Aguadulce. Como saben el ministerio también ha emitido informe favorable para que el Ayuntamiento de Roquetas pueda redactar y ejecutar este nuevo ramal de salida desde la autovía hacia Roquetas. Ya que se ha hecho referencia a noticias de prensa les

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 65

28 de abril de 2016

Pág. 4

diré que hace unos días leí alguna crítica del portavoz socialista en el Ayuntamiento de Roquetas a que el ayuntamiento hiciera una inversión en una obra competencia del Ministerio de Fomento. Quiero recordar al Partido Socialista que la variante de Roquetas que va a costar 50 millones de euros —competencia de la Junta de Andalucía y que lleva parada desde 2012— se va a poder reanudar porque el Ayuntamiento de Roquetas va a poner aproximadamente 30 millones de euros para que esa obra tan importante para Roquetas y para la provincia de Almería se pueda realizar. Por tanto creo que lo que debemos hacer es felicitar al equipo de Gobierno del Partido Popular en el Ayuntamiento de Roquetas y a su alcalde, Gabriel Amat, por el continuo empeño en resolver los problemas de los roqueteros, que en este caso son también problemas de todos los almerienses.

Cuarto proyecto, tercer carril en la autovía del Mediterráneo entre Roquetas y Almería. Señorías, ahora el Partido Socialista exige el tercer carril en la A-7. Se hacen fotos, se presentan enmiendas a la proposición de Izquierda Unida y me parece estupendo, pero qué poca memoria tienen cuando les interesa. Agosto de 2007, se solicita orden de estudio para la construcción del tercer carril, presupuesto de 55 millones de euros. Junio de 2008, se autoriza la orden de estudio. Febrero de 2009, petición de asistencia técnica para la redacción del proyecto. Abril de 2009, inicio de la tramitación para contratación, con la remisión del expediente correspondiente al concurso de contrato de servicio para la redacción de los proyectos de trazado y construcción. Después de todo esto ustedes estuvieron casi tres años más en el Gobierno —porque creo recordar que el señor Zapatero era presidente del Gobierno socialista— y no hicieron absolutamente nada. Sin duda este es un proyecto importante, que requiere una gran inversión, por lo que ahora, debido a los incrementos de tráfico, al tener ya ejecutada completamente la autovía Almería-Málaga —que por cierto en esta legislatura se ha hecho una inversión de más 700 millones de euros—, habrá que retomar el primer tramo entre el enlace 429 y el enlace 438, ya que es el tramo de mayor densidad de tráfico y en el que se producen más retenciones y más accidentes y el segundo tramo dejarlo para después.

Concluyo como empecé, diciendo que no hace falta esta iniciativa para que se hagan estas obras, pero en cualquier caso hacemos una propuesta presentando una enmienda transaccional, que ya tienen el Grupo Ciudadanos, el Grupo Socialista y el resto de los grupos presentes, que dice: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a continuar los proyectos de mejora de los accesos de la A-7 al municipio de Roquetas de Mar, muy especialmente el enlace 429 Roquetas-El Parador, y segundo, a impulsar el proyecto del tercer carril de la autovía del Mediterráneo A-7 entre Roquetas y Almería, teniendo en cuenta el incremento producido en la intensidad de vehículos, tanto ligeros como pesados, tras la apertura de los últimos tramos pendientes para completar la conexión entre Málaga y Almería.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

Tiene la palabra para presentar su enmienda, por el Grupo Podemos-En Comú Podem-En Marea, don Félix Alonso.

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

Señorías, es cierto —lo iremos viendo y lo veremos en otra PNL del día de hoy— que la A-7 es un problema y la N-340 es un grave problema. Y no es únicamente en Roquetas de Mar, sino posiblemente a lo largo de todo su trayecto. Es cierto lo que dice su señoría del Partido Popular, que fue un desprendimiento de rocas en El Cañarete, un antiguo tramo de la N-340, lo que dejó a cientos de miles de habitantes de la zona con la A-7 como única vía de comunicación. De ahí se derivan los problemas del nudo de Las Hortichuelas en la A-7, lo que genera un modelo de territorio que es evidente que se ha de cambiar. Pero si a esto se suma cualquier tipo de accidente en la zona, la situación alcanza el nivel de aislamiento total para toda la comarca, con los consiguientes enormes perjuicios económicos y sociales. Las retenciones son un problema, es cierto, pero también son un síntoma, un síntoma de que algo va mal: las políticas de movilidad y de la ordenación del territorio.

Hay que recordar —algo que no se cansan de repetir los expertos— que construir más carreteras, más autovías, más carriles genéricos, más accesos solo hará que más gente coja el coche y las retenciones sigan aumentando. Es necesario reducir el número de vehículos que transitan entre Roquetas y Almería porque, hay que decirlo, es un número excesivo, no por gusto de los habitantes, sino por la carencia de un sistema de transporte público metropolitano que esté a la altura de las expectativas. Hace falta un servicio que conecte de forma directa núcleos como Vícar, El Parador, Roquetas, la urbanización Aguadulce con Almería. Todos soñamos —y luego hablaremos de ello— con un tren de cercanías, pero mientras eso llega podemos pensar en alternativas al coche más accesibles. Decía que es cuestión también de hablar de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 65

28 de abril de 2016

Pág. 5

ferrocarril, porque el otro día nos visitó la plataforma de defensa del ferrocarril de Almería y nos decían — tanto el alcalde como los sindicatos como las organizaciones que estaban allí presentes; alcaldes en este caso del Partido Popular, pero también había habido otros alcaldes, otros concejales de diferentes grupos políticos— que Almería es una isla, y es una isla porque está absolutamente desconectada del territorio español, con solo ochenta kilómetros de línea de ferrocarril. Es una solución que se tiene que adoptar entre todos, no puede ser que una zona de nuestro territorio quede absolutamente abandonada de lo que es —y lo hemos dicho varias veces— presente y futuro de nuestra movilidad. Por tanto saludo aquí —como hice la semana pasada— a los miembros de la plataforma y su reivindicación, y que pase lo que pase nuestro grupo —y espero que los demás también— continuaremos por que Almería no quede marginada.

Hay que garantizar el funcionamiento de un eficiente servicio —vuelvo a la A-7— de autobuses de tránsito rápido; que sea una realidad la disposición de un carril de uso exclusivo para transporte público, que es la diferencia que nosotros marcamos: que sea de transporte público. Así, el tercer carril de la A-7 entre Vícar y Viator es necesario rescatarlo no para alojar más coches, sino para destinarlo al tránsito de estos vehículos, de buses de tránsito rápido. Y un paso más, hay que aprovechar el cierre y la problemática de la estabilidad de los taludes de El Cañarete, de los que nos hablaba su señoría del PP, para repensar el uso de esta vía. Es necesario comenzar a estudiar las necesarias ampliaciones de esta vía, y una plataforma para algún tipo de vehículo lanzadera entre Aguadulce y la intermodal de Almería.

Por tanto nuestro voto será favorable.

Muchas gracias, señorías.

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

Tiene la palabra el señor Clemente por el Grupo Ciudadanos.

El señor **CLEMENTE GIMÉNEZ**: Evidentemente desde Ciudadanos compartimos el diagnóstico. El tema es bastante importante y debe estar más allá de siglas de partidos. De hecho, tanto los proponentes como los enmendantes somos de esa circunscripción; yo mismo soy concejal de ese pueblo, por lo que no voy a dar datos que desgraciadamente todos conocemos. Es verdad que Roquetas y el área metropolitana que engloba, sobre todo en verano, va a necesitar tres enlaces. Aquí no solo se trata de decir por qué nosotros no lo tenemos y otros municipios sí, sino que hay un problema grave de seguridad en caso de emergencia, ya que no podría darse el flujo necesario para evacuar correctamente a toda la población. No quiero entrar en si estaba en los Presupuestos Generales del Estado, en si se quedó corto porque se ha abierto la autovía, pero es totalmente necesario, y como he dicho antes esperamos que no sea solo rédito electoral. Aquí no hay ideologías; pongámonos, señorías, todos a trabajar. Yo me ofrezco a ello —si sigo— para colaborar, puesto que soy conocedor profundo del tema, igual que conozco al señor que lo ha redactado, compañero mío y concejal de otro partido. Quiero hacer una reflexión: si su coste es de 55 millones de euros, vale 78 millones de euros la locomotora Alvia, ¿que han costado los coches de los tranvías que están guardados en Jaén? Yo creo que es suficientemente importante. Pongámonos a ello, señorías.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

¿Por el Grupo de Democràcia i Llibertat desean intervenir? (**Denegación**).

Señor Baldoví, ¿aceptan ustedes las enmiendas?

El señor **BALDOVÍ RODA**: A lo largo de la Comisión lo iremos diciendo, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Perfecto. Al final le vuelvo a preguntar.

Muchas gracias.

— RELATIVA A LA PRESENTACIÓN DE UN INFORME Y CALENDARIO DETALLADO DE ACTUACIONES PARA LA FINALIZACIÓN Y PUESTA EN SERVICIO DE LA VARIANTE FERROVIARIA DE PAJARES. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CIUDADANOS. (Número de expediente 161/000453).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos por tanto a la segunda PNL del día, relativa a la presentación de un informe y calendario detallado de actuaciones para la finalización y puesta en servicio de la variante ferroviaria de Pajares, presentada por el Grupo Parlamentario Ciudadanos.

La defiende el señor Prendes.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 65

28 de abril de 2016

Pág. 6

El señor **PRENDES PRENDES**: Muchas gracias, señor presidente.

Para mí es un honor intervenir ante esta Comisión en una cuestión de indudable importancia y trascendencia para toda España, pero desde luego para Asturias y su futuro económico. Estamos hablando de la conclusión de la variante ferroviaria de Pajares, un tramo de la línea alta velocidad León-Asturias, que cuenta con una longitud de casi 50 kilómetros y en la cual destacan los túneles de Pajares, de 25 kilómetros de longitud, lo que les convierte hoy en día en los segundos más largos construidos en España, los sextos más largos de Europa y los séptimos del mundo. Es una obra indudablemente de una magnitud muy importante.

La variante de Pajares se ha convertido desde hace muchísimos años en una reclamación unánime de la sociedad asturiana. La rampa actualmente en servicio fue inaugurada en 1884. En aquel momento fue un prodigio técnico, pero es evidente que ciento treinta años más tarde la rampa ha quedado absolutamente obsoleta y no da servicio a las necesidades de Asturias. Como decía es una larga reclamación, y hubo momentos en los que ya estuvo a punto de lograrse esa infraestructura. Quiero recordar a una persona y un momento; quiero recordar a Alejandro Rebollo, presidente de Renfe y posteriormente diputado por CDS en Asturias, que bajo su presidencia impulsó esta infraestructura que estuvo a punto de iniciarse —ya estaba incluso licitada y adjudicada la obra— en septiembre del año 1981. En aquel momento se iba a iniciar la obra, con un presupuesto desde luego mucho menor que el que finalmente ha acabado costando. Sin embargo los avatares políticos posteriores en aquel momento hicieron que esa obra quedase postergada. Finalmente se decidió, en el año 1998, acometer esta infraestructura y se comenzó en febrero de 2004. El inicio fue con una inauguración a bombo y platillo de una dovela —no voy a explicar lo que es—, que estaba un poco en la línea de lo que se hacía en aquella época y que se ha hecho hasta tiempos recientes con la política de infraestructuras, una política absolutamente de propaganda política en muchos casos. Fue lo que se hizo en aquel momento. Como digo, se inició en el año 2004; la previsión inicial era finalizarla en el año 2011. Hubo restricciones presupuestarias, diversos inconvenientes que no voy a detallar por el tiempo reducido del que disponemos, pero sí quisiera recordar que en agosto del año 2008 el presidente Zapatero, en una visita a esa infraestructura, prometió que el AVE, y la puesta en servicio de la variante por lo tanto, llegaría a Asturias en 2012.

Es evidente que no fue así; se ha demorado en sucesivas ocasiones su puesta en servicio. Finalmente se retrasó hasta 2014 y quiero recordar los acontecimientos más recientes. En el segundo semestre de 2015 hay tres compromisos asumidos por la ministra Ana Pastor —en julio de 2015, en octubre de 2015 y el 10 de noviembre de 2015— en los que, con toda rotundidad, afirmó que la variante de Pajares entraría en servicio antes de la finalización del año 2015. Es evidente, y a nadie se le escapa, que esas fechas eran de una cercanía insultante, diría yo, a las elecciones del pasado mes de diciembre, pero lo cierto es que esas fueron sus afirmaciones. En esta legislatura nos hubiese gustado preguntarle a la ministra cuál era la situación real de esa infraestructura vital y fundamental para toda España y desde luego para el desarrollo económico de Asturias, pero nos encontramos con su incomparecencia ante esta Comisión cuando estaba prevista no a iniciativa nuestra sino de otro grupo. Nos hubiera gustado hacerle preguntas y que informase sobre esa situación, pero no fue posible por la incomparecencia del Gobierno no solo en esta Comisión, sino a lo largo de toda la legislatura.

Según lo que hemos conocido a través de los medios de comunicación —primer punto que quiero destacar— sobre esta infraestructura ha primado una absoluta desinformación, ha habido un manto de silencio primero y después noticias absolutamente contradictorias. Lo que hemos conocido recientemente es que por una serie de problemas técnicos —deslizamiento de las laderas, fundamentalmente en la zona de Campomanes, filtraciones de acuíferos que inundan los túneles de la variante— se ha ido retrasando la puesta en servicio. Hace escasamente un mes hemos conocido que una de las adjudicatarias del tendido ferroviario en la vertiente asturiana manifestaba su intención de abandonar la obra y con esa intención se dirigía al Ministerio de Fomento. El tendido de las vías férreas iniciado en la vertiente leonesa, que, según los datos de que disponemos —a través de los medios de comunicación, vuelvo a decir—, está en un estimable grado de avance, ni siquiera se ha iniciado en la vertiente asturiana. No se han dado explicaciones oficiales sobre a qué se debe ese retraso. Lo cierto es que se han incumplido todas las previsiones. Reconocemos que es una obra de gran dificultad técnica, pero precisamente por eso necesitamos información y transparencia. Además, es una obra que en su día fue licitada por 1.858 millones, pero los últimos datos indican que ya van consumidos 3.500 millones de euros. Ante eso es evidente que, en línea con la política que ha defendido siempre nuestro partido, lo primero que necesitamos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 65

28 de abril de 2016

Pág. 7

es información, transparencia, saber cuáles son las razones de esos sobrecostes y ofrecer plazos reales y fiables a la sociedad asturiana, que en un asunto de esta importancia se merece salir del oscurantismo y de la desinformación en los que algunos la han querido sumir.

¿Cuál es la propuesta de nuestra proposición no de ley? En primer lugar, pedimos esa información que nos parece que es absolutamente necesaria, que se ofrezca un informe en esta Cámara donde se contemple cuál es la situación real de la ejecución de esos trabajos, donde se ofrezcan plazos de finalización y puesta en servicio de toda la línea —no solo de la variante, sino también del tramo León-La Robla que está todavía sin iniciar— y que se proceda a agilizar la ejecución de los tramos pendientes. Se nos ha acusado en muchas ocasiones de ser contrarios al AVE en Asturias. Aquí hay compañeros diputados de esa circunscripción que saben que este ha sido un debate fundamental. Cuando hablamos —y lo hemos defendido siempre— de la eficacia y la eficiencia en el uso del dinero público para nosotros es fundamental que esa ingente cantidad de recursos públicos que se han invertido en esta infraestructura se pongan a disposición del tejido económico y de los ciudadanos de Asturias y del conjunto de España. Esa es la eficacia, poner en servicio esa variante, que entre en servicio la línea a la mayor brevedad posible y que lo haga también de una forma que nos parece que también define claramente cuál es nuestro objetivo con el uso mixto de mercancías y pasajeros. Lo que vamos a pedir al conjunto de los grupos de esta Cámara es que, por claridad ante la sociedad asturiana y ante el conjunto de los españoles, digan cuál es su posición definitivamente en esta cuestión: plazo de finalización de los trabajos, uso mixto de la variante y agilización para que no solo esta infraestructura sino los recursos invertidos en otras —por ejemplo, la ampliación del puerto de El Musel— puedan tener un uso eficiente.

Hemos aceptado una transaccional con las enmiendas que han propuesto el Grupo Parlamentario Socialista y el Grupo Parlamentario Podemos-En Comú Podem-En Marea, porque creemos que no desnaturaliza nuestra proposición no de ley, sino que va en la misma línea. No podemos aceptar las enmiendas que plantea el Grupo Parlamentario Mixto, Foro Asturias, porque sigue insistiendo en añadir más confusión y plantea una cuestión estructural con la que no estamos de acuerdo.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene que ir terminando, señor Prendes.

El señor **PRENDES PRENDES**: Acabo ya.

Ellos plantean el ancho internacional en ese tramo. Eso impediría el uso mixto y que entrase en servicio la variante de Pajares. Por tanto, pedimos que se clarifique, porque nosotros no estamos de acuerdo con esa postura.

Muchas gracias al presidente por su generosidad con el tiempo.

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

Tiene la palabra el señor Martínez Oblanca por el Grupo Parlamentario Mixto.

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

El Grupo Parlamentario Ciudadanos nos trata de sorprender con una proposición no de ley sobre una variante ferroviaria de Pajares en la que reclama un informe y un calendario detallado de actuaciones para su finalización y puesta en servicio. Afirmando que nos trata de sorprender porque en su programa electoral Ciudadanos planteó la paralización de la alta velocidad ferroviaria en España y, por si quedara alguna duda sobre semejante despropósito, entre las 200 medidas que los señores Sánchez y Rivera comprometieron en su fracasada formación de Gobierno, también se olvidaron de la alta velocidad y de todas las infraestructuras de transporte, como si no fuera importante la vertebración del territorio nacional y estimular el crecimiento económico por medio de la inversión pública. El hecho de que hoy se nos presente esta proposición responde a nuestro juicio a un lavado de cara o a un intento de camuflaje con esto de pedir informes a estas alturas o con la agilización de los tramos pendientes sin citar absolutamente ninguno. Como remate de esta iniciativa, tampoco se menciona el ancho internacional UIC, con lo cual se desvirtúa el presunto objetivo de la proposición.

Hay que recordar y reiterar que la decisión política tomada por primera vez en España para primar las inversiones en la construcción de una red ferroviaria de alta velocidad fue tomada por el Gobierno que entonces presidía José María Aznar, del Partido Popular, y lo fue con la puesta en marcha del Plan de infraestructuras y transportes 2000-2010. Con ese objetivo se eligió el ancho internacional, lo que permitió la inclusión de España en las redes transeuropeas de transporte. Este es un dato clave, porque en Europa y en España la alta velocidad ferroviaria está ligada al ancho UIC, aunque de cuando en cuando a los

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 65

28 de abril de 2016

Pág. 8

asturianos nos pretendan dar gato por liebre con el denominado ancho ibérico para la variante de Pajares, por no recordar el camino de las altas prestaciones para el corredor ferroviario norte-noroeste con el que nos pretendieron embaucar a la ministra Magdalena Álvarez y su sucesor, el señor Blanco.

La llegada de la alta velocidad a Asturias ha tenido algunos obstáculos políticos inolvidables. Fue aquí, en el Congreso, donde los diputados socialistas votaron en contra de acometer la variante bajo los túneles de Pajares allá por los años ochenta y fue un Gobierno socialista, el del señor Rodríguez Zapatero, el que tomó en 2010 la decisión de perpetrar una nueva estación de tren en León en fondo de saco, que supuso una pérdida de veinticinco minutos en el trayecto Madrid-Asturias. Únase a ello la decisión adoptada en 2013 de finalizar el ancho internacional en la estación de León con la instalación del correspondiente intercambiador, lo que significa que la línea de alta velocidad Madrid-Gijón finaliza en León y no en Asturias como estaba previsto hace quince años y supone, entre otras consideraciones, un acto de despilfarro de una inversión superior a 3.000 millones de euros ya realizada en Pajares.

Para Foro es irrenunciable la llegada de la alta velocidad a Asturias y por eso, como es público y notorio, coincidimos con el Partido Popular tanto en la eliminación de la estación en fondo de saco de León como en el acondicionamiento de la variante de Pajares para que forme parte de la red europea de alta velocidad. Como el señor presidente me hace indicaciones de finalizar, diré simplemente que hemos presentado una enmienda de modificación que responde fielmente al compromiso de Foro, al compromiso político de mi partido con la llegada a Asturias de la alta velocidad lo antes posible.

Muchas gracias.

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

Tiene la palabra para presentar su enmienda, por el Grupo Podemos-En Comú Podem-En Marea, don Segundo González.

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

La gestión de las obras de la variante de Pajares ha sido una tomadura de pelo para todos los asturianos y para todos los contribuyentes en general. Cuando se inauguraron las obras en 2004 se anunció que estas terminarían en 2009. A partir de ahí el baile de fechas ha sido una constante hasta convertirse en una broma de mal gusto. El año pasado anunciaba la ministra que las obras terminarían a finales de 2015, cuando todavía estaban los carriles sin instalar. Este año ya se habla de 2017, aunque después de tanta mentira por parte del Partido Popular y del PSOE en Asturias ya nadie ve luz al final del túnel. El Gobierno del PP dio luz verde a la variante de Pajares en 2003 con una obra presupuestada en 1.085 millones. Cuando los ministros de Fomento y Economía, Álvarez-Cascos y Rodrigo Rato, ponían la primera piedra de la obra en 2004, anunciaron que las mismas costarían 1.990 millones de euros. Hoy parece que los sobrecostes están ya en torno a los 2.000 millones de euros, con un coste total de la obra de 4.000 millones de euros. Esto supone la tercera obra con mayor grado de sobrecostes en España y, desgraciadamente para nuestro país, esto supone que se le incluye también dentro del *top five* a nivel europeo.

Las principales empresas adjudicatarias de las obras son Safir, Ferrovial o Dragados, empresas que junto a Rato y Cascos ya han demostrado su compromiso militante con el Partido Popular en sede judicial en el caso Bárcenas. Llámennos malpensados, pero sospechamos que los sobrecostes en esta obra pueden tener algo que ver con la relación del Gobierno adjudicador con las empresas adjudicatarias. Por eso hemos incluido varias enmiendas en la proposición de Ciudadanos para saber qué es lo que ha pasado con estos sobrecostes y las negligencias asociadas a la obra.

La construcción del trazado de este tramo de alta velocidad ha causado fuertes impactos ambientales y sociales debido a las negligencias en el diseño del mismo. Durante los años que duró la construcción de los túneles se produjo un daño irreversible en los veinte acuíferos que se encuentran en la superficie, que comenzaron a desaguar por los dos grandes túneles recién construidos. De esta manera, la perforación del túnel ha provocado un trasvase de agua con filtraciones irreparables. El otro gran obstáculo de la variante han sido los corrimientos de tierra derivados del trazado por zonas tradicionalmente conocidas, como el argayu, hecho curioso si tenemos en cuenta que argayo en asturiano significa talud. El peligro de corrimientos de tierra en esta zona había sido ya anunciado por los vecinos de la zona, pero no ahora, desde hace siglos. La empresa Dragados, adjudicataria de la obra, como ya ha manifestado Ignacio Prendes, hace poco anunció que iba a retirarse de la obra si no se aumentaban los costes.

Desde el punto de vista social, la obra ha generado un significativo impacto para las poblaciones por las que pasa el trazado. En la vertiente asturiana, en la zona de Campomanes y Pola de Lena, las quejas

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 65

28 de abril de 2016

Pág. 9

de los vecinos se centran en las constantes vibraciones incontroladas, sin comunicación en las casas durante la construcción del trazado y ausencia de compensaciones por los perjuicios. Los vecinos afectados de la zona, testigos directos de las negligencias cometidas y organizados en asociaciones como El Mesqueiru, La Caleyá o asociaciones de vecinos de Campomanes han denunciado esta situación ante ADIF y ante sus respectivos ayuntamientos, sin que nadie haya proporcionado soluciones o respuestas. En la vertiente leonesa las quejas se deben al posible desabastecimiento de agua derivado del trasvase sobrevenido, tanto es así que los ayuntamientos han denunciado ya el caso ante la Unión Europea.

Nosotros llevamos tiempo ya con el foco puesto en este tema para aclarar el origen de las constantes negligencias relacionadas con la variante. Hemos remitido varias preguntas por escrito a la ministra, relacionadas con los plazos de finalización y los sobrecostes asociados a la obra, sin obtener respuesta. La ministra Ana Pastor se negó también a comparecer en esta Comisión para dar explicaciones al respecto y le tuvimos que hacer preguntas por escrito. Hemos preguntado al Ministerio de Fomento, sin obtener respuesta; hemos realizado preguntas por escrito, sin obtener respuesta; hemos solicitado informes, sin obtener respuesta. Creemos que la ministra tiene algo que esconder, porque quien calla otorga, y esta vez lo tenemos más claro: que tanto silencio esconde algo detrás. Sospechamos que la clave de estos sobrecostes y los retrasos y negligencias en la obra se deben a que los ministros Álvarez-Cascos y Rodrigo Rato quisieron adjudicar las obras en el año 2004 antes de abandonar el Gobierno, pocos meses antes de las elecciones que tuvieron lugar ese año. Para poder hacerlo adjudicaron las obras sin realizar los estudios adecuados y, de forma precipitada, adjudicaron los contratos sin tiempo para realizar los estudios hidrológicos, asumiendo los potenciales costes asociados. También sospechamos que el Gobierno del Partido Socialista que vino detrás, con Magdalena Álvarez primero y Pepiño Blanco después, ambos ministros de Fomento, es corresponsable de todo lo anterior por continuar la obra sin realizar las modificaciones necesarias y no atajar el problema cuando descubrieron el pastel.

El señor **PRESIDENTE**: Vaya terminando, por favor.

El señor **GONZÁLEZ GARCÍA**: En definitiva, se trata de una infraestructura básica para Asturias que lleva un retraso de siete años y unos sobrecostes que sobrepasan el cien por cien. Esto nos parece una tomadura de pelo para los asturianos y para el conjunto de los españoles y un ejemplo paradigmático de quienes administraron lo público como si fuera un cortijo privado. Creemos que nuestra obligación es levantar todas las alfombras relacionadas con la construcción de esta variante de Pajares.

Muchas gracias, señor presidente, y disculpe.

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

Tiene la palabra por el Grupo Socialista para presentar la enmienda el señor Trevín.

El señor **TREVÍN LOMBÁN**: Muchas gracias, señor presidente.

La conexión ferroviaria entre la meseta y Asturias con alta velocidad tiene en la denominada variante de Pajares su hito más importante desde el punto de vista económico, geológico y constructivo. De la importancia que tiene para el transporte de viajeros y mercancías da buena muestra el siguiente dato. La distancia entre Pola de Lena y La Robla por línea ferroviaria disminuirá de 87,5 kilómetros a 49,7, con una reducción del tiempo del viaje superior a una hora. La actual ministra de Fomento, doña Ana Pastor, alternó dos guiones diferentes de 2012 para hablar de esta infraestructura vital para Asturias. Empezó con uno catastrófico y apocalíptico, al estilo de *La tormenta perfecta*: todo se había aliado en su contra. Siguió después con uno de intriga, tipo *Seven*, con desagradable sorpresa final —¿se acuerdan?—: hay mucha gente rara por ahí haciendo fechorías que no quiere hacer; las voces me obligaron a hacerlo. Para la paralización de la variante, para los calendarios incumplidos, para la incompetencia demostrada para solucionar con presupuestos los problemas técnicos la ministra Pastor siempre tiene la excusa perfecta. No son las voces, es el agua. El agua la obligó a todo ello, sobre todo el agua derivada de la geología. Por dinero no va a quedar, porque está en el presupuesto, pero más que un túnel tenemos un manantial, sostenía a principios de 2014. Cualquier ingeniero de minas arregla en un santiamén las filtraciones en los túneles, le indicó y respondió certeramente quien fuera antaño su compañero de Consejo de Ministros y hoy coaligado electoral. Quién lo diría, después de oír al señor de Foro, del mismo partido que Álvarez-Cascos, que se ha coaligado con el Partido Popular. Esta fue una de las pocas intervenciones acertadas que el señor Cascos tuvo en este tema, como aquí se ha recordado, aparte de una dovela y de hacer un

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 65

28 de abril de 2016

Pág. 10

contrato de obra sin proyecto, sin adjudicar proyecto y obra, en el que no se tuvo en cuenta tan siquiera los informes geológicos que había en el ministerio desde el año 1984 —en concreto, Eptisa entrega ese año a Renfe el proyecto constructivo del gran túnel de la variante de Pajares, donde se recogían todos esos problemas geológicos—. Lo cierto es que en los dos primeros años de esa legislatura la ministra no hizo nada para solucionar el problema. Hoy solo está ejecutada una parte del proyecto planificado para solucionar ese manantial, el nuevo canal de Alcedo, ya acabado. En cuanto al resto, de lo proyectado para evitar las filtraciones, sobre todo el que plantea devolver al Duero un total de 5 hectómetros cúbicos al año —repite: devolver al Duero un total de 5 hectómetros cúbicos al año—, se ha aplazado sine die hace pocas semanas en el ministerio. La verdad, señorías, es que los túneles bajo Pajares se estancaron toda esa legislatura no por inundaciones, sino por la sequía presupuestaria que le aplicó el actual Gobierno del Partido Popular, sequía que demuestra muy bien este gráfico: la evolución de la inversión del Estado en Asturias en estos cuatro años. **(Muestra un gráfico)**. Como ven, lo que no hubo fue presupuesto, porque Asturias había dejado de ser una prioridad para el Partido Popular.

Desde 2012, como les decía, los anuncios de su puesta en funcionamiento fueron continuos. En el mismo Congreso el presidente Rajoy nos dijo que en 2014, aunque tuerta, iba a estar en funcionamiento. Con especial intensidad nos hicieron anuncios el pasado otoño todo el Partido Popular: la ministra, los populares asturianos, diferentes cargos. En poco más de tres horas íbamos a estar en el año 2015 en Madrid. Este año, y después de fracasos tan evidentes, tanto el Gobierno como el Ministerio de Fomento se niegan ya a cualquier previsión de calendario para la variante de Pajares, pero Asturias, señorías, necesita conocer ya un calendario oficial para su puesta en funcionamiento, especialmente porque a día de hoy las obras están prácticamente paralizadas y porque negarse a darlo es, sencillamente, una falta de respeto y una descortesía, por adjetivar de una forma muy suave tal conducta. La variante de Pajares nunca estuvo entre las prioridades del actual Gobierno de España. La inversión que le dedicaron lo demuestra. Con Zapatero se invirtieron en la misma 2.700 millones de euros, 367 millones cada año; pero entre 2012 y 2015, en la legislatura, fueron solo 122,5. En un solo año Zapatero invirtió en la obra lo mismo que Rajoy en tres.

Acabo, señorías. Por lo dicho entenderán fácilmente que compartimos gran parte de la PNL de Ciudadanos, a la que únicamente presentamos una enmienda de sustitución a dos de sus párrafos. No varía para nada el sentido de la misma y únicamente añade de una forma clara un compromiso de dieciocho meses para poner en funcionamiento el primer túnel y que se nos dé un estado de ejecución y fecha de finalización de lo que falta realmente, la plataforma de vía, las obras civiles complementarias, el montaje de la vía entre La Robla y la boca sur, la electrificación, etcétera, es decir, cada uno de los puntos de la obra que faltan todavía por concretar.

Muchísimas gracias.

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

No sé si Democràcia i Llibertat, la señora Nogueras, quiere hacer alguna intervención en torno a esta PNL. **(Denegación)**. Muchas gracias. Por el Grupo Popular, tiene la palabra el señor García Cañal.

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

Señorías, nos alegra la preocupación que demuestra el Grupo Parlamentario Ciudadanos por la marcha de la obra de la variante de Pajares y su petición de que se agilicen los trabajos que se están realizando, en los que hasta el momento se llevan invertidos en estos tramos cerca de 3.500 millones de euros. Es un debate oportuno y nos alegra porque desde el Partido Popular estábamos en Asturias muy preocupados. Sí, señorías, estábamos muy preocupados con la actitud de Ciudadanos con el AVE y sus inversiones, porque, a tenor del programa electoral que presentaron en las últimas elecciones en 2015, basaban gran parte de la financiación que tenían para otras políticas en una reducción muy sustancial de las inversiones destinadas a la alta velocidad por ser una inversión no rentable socialmente ni económicamente. Proponían hace apenas seis meses y por escrito en este programa electoral reorientar la inversión del país desde el AVE hacia la innovación. Alargaremos los plazos para la finalización de las obras en curso, entre las que se encuentra la variante de Pajares, y no pondremos en marcha ninguno de los proyectos que están en fase de planificación o contratación, y he citado textualmente. Continuaba el programa de Ciudadanos: Evitaremos, además, aceptar sobrecostes y modificaciones presupuestarias insistiendo en cada caso en que las obras se hagan a los precios a los que fueron adjudicadas. Por eso es tan oportuno este debate, pero no deja de sorprendernos esta proposición no de ley, cuyo mandato, aunque se apruebe en esta Comisión decaerá en unos días, no tiene razón de ser.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 65

28 de abril de 2016

Pág. 11

Señor portavoz de Ciudadanos, le hago de viva voz una proposición que no es de ley, sino una sencilla propuesta. Teniendo en cuenta que hace apenas unas semanas la empresa adjudicataria de la colocación de las vías de la variante presentó la renuncia de la ejecución de la obra ante el Ministerio de Fomento, que desde luego es una incidencia grave en el desarrollo de la obra, considerando la cierta disolución de esta Cámara y la convocatoria de elecciones para el 26 de junio y sabiendo que esta proposición no de ley no tendrá ningún valor efectivo, yo le hago la siguiente propuesta. Insto al Partido Ciudadanos a que en el plazo de quince días modifique su programa electoral en el sentido de eliminar que con cargo al programa de construcción del AVE en España se destinen sus fondos a otras políticas, se ralenticen las obras en ejecución como la variante de Pajares y se paraliquen las que están en fase de proyecto o planificación. Esa es la verdadera proposición para la defensa de la variante de Pajares y el AVE por parte de Ciudadanos. Porque todo el mundo tiene claro que con el Partido Popular en el Gobierno el AVE seguirá avanzando y se finalizarán sus tramos. De acuerdo con las posiciones mantenidas por activa y por pasiva en contra del AVE por Ciudadanos, como decía anteriormente, y por Podemos, que todavía hace dos días en el Senado estaba votando en contra del AVE, en este caso de la Y vasca, y después de la dilatada historia de las posiciones mantenidas por el Partido Socialista —gran parte en contra de la variante de Pajares hasta que, gracias a que el Partido Popular la tenía presupuestada, no le quedó más remedio que terminarla—, la única garantía de que la alta velocidad llegue al Principado y en el menor plazo posible, solventando los problemas técnicos de esta compleja obra, es que el Partido Popular siga gobernando en España.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene que ir terminando.

El señor **GARCÍA CAÑAL**: Respecto a la enmienda transaccional, si hubiese admitido la de Foro Asturias, que va en el programa electoral conjunto de la coalición que formamos en Asturias, votaríamos favorablemente la propuesta. Como la transaccional, evidentemente, no se plantea, no votaremos a favor.

Respecto al señor Trevín, que habla de plazos y que fue delegado del Gobierno de los socialistas durante más de siete años, que habla de calendarios (**El señor Trevín Lombán: Muy bueno**) —los demás, Ciudadanos y Podemos, no tienen historia, pero el Partido Socialista en este tema vaya si tiene historia (**El señor Gordo Pérez: Afortunadamente**)—, el jueves 10 de noviembre de 2010 decía como delegado del Gobierno que como la variante servirá para un siglo, se justifica un retraso de seis meses.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene que ir terminando, señor García Cañal.

El señor **GARCÍA CAÑAL**: Termino, señor presidente.

Esto lo decía en 2010, cuando ya anunciaban con el señor Blanco —no era en 2011 cuando tenía que terminar, sino que el plazo inicial era 2009— un retraso de cuatro años. Que el señor Trevín en esta Cámara, habiendo representado al Gobierno anterior, se atreva a decir esto, ¡hombre, hasta ahí podríamos llegar! (**El señor Trevín Lombán: El agua, el agua**). La política lo aguanta todo, pero hay algunas cosas que el «Diario de Sesiones» no debe aguantar.

Muchas gracias por su benevolencia, señor presidente. (**Aplausos**).

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor García Cañal.

— SOBRE LA ELABORACIÓN DE UN NUEVO PLAN DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000461).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la tercera proposición no de ley, en este caso sobre la elaboración de un nuevo plan de transportes e infraestructuras, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. La presenta el señor Gordo.

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

Presento una proposición no de ley que realmente empieza la casa por los cimientos, porque hubiese sido mi intención presentarla en la anterior sesión de la Comisión. Esta proposición no de ley realmente es previa a la que debatimos en la última sesión de control y evaluación. No cabe duda de que España es un país donde se ha hecho un enorme esfuerzo inversor. Podemos decir con mucha satisfacción que estamos al frente de las infraestructuras lineales pero también nodales. También quisiera recordar que las

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 65

28 de abril de 2016

Pág. 12

infraestructuras no son un fin en sí mismo. Van orientadas a la movilidad de las personas y también al transporte de mercancías para mejorar la economía y contribuir a la mejora del servicio público.

Sin duda, un sistema público de transportes sostenibles desde el punto de vista social, económico, institucional y medioambiental requiere dos requisitos: primero unas infraestructuras que sean eficientes y al mismo tiempo una gestión adecuada. Como saben ustedes, es ingente la cantidad de recursos que se dedican a las infraestructuras. De ahí la necesidad de contar con un plan que utilice la optimización, contando para ello como herramienta con la planificación y realizando infraestructuras de auténtica calidad y seguras. España ha contado hasta el momento con diferentes planes de infraestructuras, el último el Pitvi 2012-2024. Los planes de infraestructuras deberían constituir una herramienta clave para la planificación y la asignación de recursos, con un horizonte nunca inferior a diez años. Al mismo tipo, deberían prever mecanismos de evaluación, como debatimos en la sesión anterior de la Comisión. Por desgracia, no ha sido así, la mayor parte de ellos han nacido bajo el criterio de una objetividad al menos discutible y han dado respuesta a veces a la presión de determinados focos o a las necesidades desde un punto de vista exclusivamente partidista, sin el necesario consenso. El ejemplo más claro es el Pitvi, que no ha contemplado una planificación realista, no valora las infraestructuras ni ha programado inversiones periodificadas. No lo contiene el propio Pitvi, contiene una mera declaración de intenciones. Hemos visto año tras año, presupuesto tras presupuesto, cómo la ministra de Fomento nos defendía la misma actuación que ya había defendido dos años antes. Me estoy acordando ahora de la célebre Bobadilla-Granada, 50 millones de euros, que se ha defendido reiteradamente año tras año sin que se haya ejecutado ni un solo euro. Es sin duda el ejemplo más clarificador. Tampoco se ha contado con el consenso, no ha habido debate parlamentario del plan, no se han presentado alegaciones y no se ha sometido a información pública. En definitiva, se ha ignorado. **(El señor Ayala Sánchez hace gestos negativos)**. No, no diga que no porque no es verdad. Necesitamos un nuevo plan de transportes e infraestructuras que nos presten esos transportes, un plan de transportes e infraestructuras como herramienta de planificación para mejorar la eficiencia y al mismo tiempo ajustando la capacidad a la demanda y con un objetivo claro de reducir costes.

Desde mi punto de vista, este plan debe dar respuesta a los siguientes retos. En transporte terrestre nuestro gran problema es la intermodalidad y la interoperabilidad —es un reto que no tenemos resuelto— y al mismo tiempo la mejora de nodos de viajeros y mercancías. Mejorar la movilidad urbana de las grandes ciudades es una asignatura pendiente y también evitar inversiones redundantes y proyectos sobredimensionados, con una utilización que en muchos casos no llegan ni al 20% de la capacidad instalada. Propósito de la enmienda, a quien corresponda. **(El señor Ayala Sánchez: Vale, vale)**. En transporte aéreo creo que hay que apostar por un sistema aeroportuario que constituya un auténtico *hub* internacional que garantice la movilidad, la cohesión social y que al mismo tiempo nos ofrezca potencialidad económica. En el ámbito del transporte marítimo, creemos que es clave impulsar un papel de los puertos de interés general, como auténticas plataformas logísticas con capacidad de crear valor añadido en su actividad y en el resto, así como mejorar la accesibilidad y la operatividad de los accesos a los puertos y sobre todo evitar, una vez más, sobrecapacidad instalada y exceso de burocracia, que compitan las mismas autoridades por un mercado que al final lo que genera son ineficiencias. Por último, un nuevo marco de financiación de infraestructuras, es absolutamente necesaria y urgente una nueva ley de concesiones y una perfección de mecanismos de corrección de riesgos, garantizando el control económico de la concesión y un sistema correcto de asignación en los pliegos económicos.

Esto desde un punto de vista material, de fondo, pero desde un punto de vista formal, necesitamos un plan que sea participativo —es decir, lo que no tenía el Pitvi—; que tengan el mayor consenso posible —que no lo tenía el Pitvi—; una valoración realista de las inversiones y los servicios; que establezca mecanismos de evaluación, como debatimos aquí el otro día, y marque las pautas el Parlamento; que sea aprobado por el Consejo de Ministros, no por un orden ministerial; que se someta a debate en las Cámaras, el Pitvi no ha venido todavía ni ha sido debatido en el Congreso de los Diputados; que se someta a información pública... **(El señor Ayala Sánchez pronuncia palabras que no se perciben)**. No, diga conmigo que no. Que busque la eficiencia y que supedite las estructuras a las necesidades de los ciudadanos, y no como su propuesta, donde se supedita simplemente al escaparatismo político. Fíjese lo que le acabo de decir, señor Ayala. Necesitamos un nuevo plan de transportes e infraestructuras que dé respuestas a la movilidad y a la economía, que sea eficiente y que no sea un lastre en costes fijos que nos hipoteque otras políticas públicas. Un plan muy diferente al actual.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 65

28 de abril de 2016

Pág. 13

Para que no me pregunte el señor presidente por las enmiendas, le diré —como se deduce de mis palabras— que la enmienda que me ha presentado el Grupo Popular es incompatible con las líneas básicas que he expuesto. Por tanto, cae por su propio peso que no la puedo admitir porque estaríamos retrocediendo.

La enmienda que ha presentado Podemos, se la agradezco mucho —son mis mismas palabras—, pero creo que está subsumida en la intervención, en el ámbito de la eficiencia.

Muchas gracias.

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

Para presentar la enmienda del Grupo Parlamentario Podemos-En Comú Podem-En Marea, tiene la palabra el señor Alonso.

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: Presidente, señorías, lo siento pero hoy no puedo empezar de otra forma que manifestando mi profunda indignación como alcalde del Pacto de Berà, también los alcaldes de las Tierras del Ebro, del Tarragonès y del Baix Penedès, y todos sus vecinos, porque otra vez la carretera N-340 se ha cobrado una vida, la de un joven de veintitrés años y vecino de Cubelles, esta vez justo delante de un monumento que es Patrimonio de la Humanidad, el Arco de Barà, que incomprensiblemente está dentro de una isla de la N-340. El ministerio desde hace años, consciente del problema que sufrimos desde Torreblanca —Castellón— hasta Vilafranca del Penedès, no toma ninguna medida. La semana pasada la señora ministra volvió a manifestar que ya declaró en el Senado que el 1 de enero de 2015 los camiones se verían obligados a transitar por la AP-7. El secretario general de infraestructuras, don Manuel Niño, nos reiteró, en julio pasado, que sería en noviembre de 2015. Aún esperamos. Pero sepan, señorías, sepa la señora ministra también, que esta ya no es la solución; lo que pide la ciudadanía, los alcaldes y alcaldesas, los transportistas y el sector turístico es levantar las barreras de la AP-7, y necesitamos una solución ya. ¿Cuánta gente tendrá que pagar con su vida cuando existe una solución inmediata? No nos sirve como excusa el tema económico, ya que tenemos otros ejemplos, que más adelante citaremos, en el territorio español que pueden ser una solución. Perdonen, señorías, si he sido demasiado vehemente en la exposición y si he estado fuera de lugar, pero creía que era absolutamente imprescindible.

Ya yendo al tema, coincido con el grupo impulsor sobre que el Plan de infraestructuras, transporte y vivienda no ha cumplido sus objetivos. A ejemplos nos remitiremos y, como existen decenas de ellos, solamente citaré algunos que han salido últimamente en los medios de comunicación y que son titulares de prensa: Las constructoras ralentizan las obras de los corredores vasco y gallego por las restricciones presupuestarias de ADIF, según manifiestan, lógicamente, las constructoras. Otro titular: El Gobierno solo ha inaugurado 600 de los 1.000 kilómetros previstos. Otro: Sobrecoste de 1.703 millones —no 1.714— en el AVE de Madrid a Barcelona. Otro titular: Bajas en las licitaciones que oscilan entre 50 y un 60%. ADIF tiene 150 contratos de obras en curso, 100 se hallan paralizadas y 45, con serios problemas de ejecución. Otro: Los servicios de ferrocarril en Castellón se ven afectados gravemente por las obras del corredor mediterráneo. El Partido Popular de Castellón exige a Renfe restablecer cuanto antes el servicio de cercanías. Otro titular: ADIF mantiene el tercer hilo cortado en veintiocho tramos entre Valencia y Castellón. Los retrasos en mi zona en las medias distancias en las líneas de Mora-Reus-Tarragona-Barcelona y Tortosa-L'Aldea-Tarragona-Barcelona son el pan de cada día. Otro titular: Cargos de ADIF inflaron 31 millones el coste de obras del AVE en Barcelona. Otro: Se adjudica la redacción del proyecto de la estación de La Sagrera a la oferta más baja, un 59% de baja, y la peor valorada técnicamente. También nos preguntaremos —una compañera mía lo expondrá después—: ¿Existe política de vivienda? ¿Sobrevuelan los fondos buitres sobre las autopistas radiales de Madrid? ¿Qué consecuencias tendrá sobre la ciudadanía si, finalmente, se hacen con ese pastel? ¿Cómo afectarán a las cuentas públicas los más de 5.000 millones de deuda de las ocho concesionarias?

Hablemos un minuto del corredor mediterráneo, que si fuese un documental llevaría el título de El corredor de los obstáculos. El pasado 15 de abril, en acto de precampaña, la señora ministra, en Cambrils, volvía a exponer nuevas previsiones, plazos y soluciones técnicas. Algunas —pocas— las aplaudimos, pero el problema es que sigue manteniendo demasiados interrogantes para una infraestructura que es vital para todo el territorio. Nos preguntamos: La estación de Tarragona-ciudad, ¿perderá veintiocho trenes diarios cuando funcione el corredor? El tercer hilo ferroviario ¿es una solución o un problema? El ancho internacional entre Barcelona y Valencia, ¿sí o no? ¿Para cuándo el enlace de la estación de Camp con el centro de Tarragona? Interconexión, ¿sí o no? ¿En L'Arboç, en Vilafranca del Penedès o en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 65

28 de abril de 2016

Pág. 14

Altafulla? El ministerio parece que sí tiene un plan, pero la ciudadanía vemos los retrasos, los sobrecostes, la corrupción y las indecisiones técnicas. Ahora sabemos que la señora Pastor seguirá en funciones y que estará en un Gobierno descontrolado, pero también sabemos que la siguiente estación es esperanza.

Muchas gracias.

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

Para presentar la enmienda, tiene la palabra el señor Delgado, por el Grupo Popular.

El señor **DELGADO ARCE**: Gracias, presidente.

Señorías, fue en la pasada legislatura cuando tuvimos que redactar y elaborar un nuevo plan de infraestructuras, dada la falta de sintonía entre el plan vigente en aquel momento, que era el PEIT, y la realidad social y económica del país, así como su no adaptación a las necesidades de los ciudadanos. Una de las primeras decisiones que tuvo que tomar aquel Gobierno a principios de 2012 fue redefinir la planificación de la nueva política de infraestructuras y de los servicios de transporte. Así nace el Pitvi 2012-2024, que ha estado en vigencia en esta legislatura desde los años 2012 a 2015 y que responde y contiene todos y cada uno de los objetivos que se indican en la proposición no de ley que acaba de defender don Juan Luis Gordo.

El Pitvi enmarca cinco grandes objetivos estratégicos. Uno, mejorar la eficiencia y competitividad del sistema global del transporte, optimizando las capacidades que hoy existen. Dos, contribuir a un desarrollo equilibrado como herramienta al servicio de la superación de la crisis. Tres, promover una movilidad sostenible, compatibilizando sus efectos económicos y sociales con el respeto al medio ambiente. Cuarto, reforzar la cohesión territorial —un concepto muy importante para nosotros— y la accesibilidad de todos los territorios del Estado al sistema de transporte. Y cinco, favorecer la integración funcional del sistema de transporte en un enfoque intermodal. El proceso de elaboración del Pitvi, contrariamente a lo que se ha dicho, ha sido un proceso participativo y transparente desde su inicio. La ministra presentó las líneas estratégicas en esta Comisión el día 9 de febrero de 2012. El 26 de septiembre, también ante esta misma Comisión, presentó la propuesta de lo que entonces ya se llamaba el Plan de infraestructuras, transporte y vivienda, el Pitvi. Ese mismo día se publicó en la página web del ministerio para que, como documento inicial, fuera de pleno conocimiento de todos los ciudadanos o instituciones que estuvieran interesadas. Fue sometido a un informe de sostenibilidad ambiental, lo cual se determinó a través de una orden ministerial de 8 de enero de 2014, por lo tanto el proceso de participación fue amplio y público. Y al mismo tiempo se dieron pasos pertinentes con nuestros países vecinos —Francia, Portugal y Andorra— porque hay actuaciones de índole transfronteriza. Por lo tanto, el documento final del Pitvi, con los cambios que se introdujeron después de este proceso, respondió a un proceso de participación pública y con su memoria ambiental.

Por otra parte, el Pitvi es un plan de infraestructuras alineado con Europa, proporciona una visión estratégica en el horizonte 2024 en sintonía con la Red transeuropea de transporte y con otras normativas que están en plena aplicación en estos momentos. Por eso todos y cada uno de los itinerarios lineales y nodos del sistema, tanto de la red global como de la básica, están contemplados en el Pitvi. ¿Es un plan inamovible, es un plan intocable, es un plan no sujeto a revisión? Pues no, el propio Pitvi establece un proceso transparente de seguimiento de su ejecución que se ha materializado con la implantación del Observatorio del transporte y la logística, que es un instrumento para analizar transversalmente si se están cumpliendo o no los objetivos de este plan. Es un observatorio accesible a todos los ciudadanos a través de la página web, y el propio Pitvi establece que bianualmente hay que hacer un informe de seguimiento contando con la colaboración de todas las unidades y empresas del Ministerio de Fomento. Por ello, don Juan Luis, su bien intencionada iniciativa no cae en saco roto, pero creemos que en este momento no debemos pensar en un nuevo plan de transporte e infraestructuras. Estamos pensando —así lo traducimos en nuestra enmienda— en la necesidad de continuar trabajando en este plan, sin perjuicio de la correspondiente puesta al día y revisión.

Usted hoy, en una intervención muy acertada en el Pleno del Congreso de los Diputados, aludía al informe que elaboramos en la subcomisión para el estudio y análisis del sistema ferroviario español, aquel informe que cerramos con el trabajo de todos y con un amplio acuerdo. Recordará que en el apartado de planificación —más bien nos centrábamos en la planificación ferroviaria— incluíamos un apartado que me he permitido extraer aquí y que decía: Con carácter general, la planificación de las infraestructuras debería ser consensuada entre las diferentes fuerzas políticas, oídos los diferentes agentes y las distintas administraciones, de modo que su desarrollo no se viera afectado por los cambios de un Gobierno. Es

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 65

28 de abril de 2016

Pág. 15

obvio que los planes exceden de una legislatura. Lo que le quiero decir es que cuando se inicie la nueva legislatura, que devendrá de unas elecciones que están a la vuelta de la esquina y que conformarán unas mayorías que formaran a su vez un nuevo Gobierno, será el momento en el que debemos reflexionar sobre si el vigente plan con actualizaciones es del agrado de la mayoría del arco parlamentario o si es necesario realizar una nueva planificación. Pero es interesante que no dejemos caer en saco roto esto que aprobamos. La planificación de infraestructuras es una planificación de Estado y no debe estar sujeta al vaivén coyuntural de cada legislatura.

Termino, presidente. Aludía Juan Luis a las pocas realizaciones en esta legislatura. Estamos ante una legislatura en la que una vez más el Grupo Fomento y sus empresas han movido el empleo en este país. Estamos hablando de 1,3 millones de empleos. Hemos generado alrededor del 16% del producto interior bruto, y no me arrogo el papel del Gobierno, sino el del conjunto del sector. Se han hecho 900 kilómetros de nuevas vías, se han reactivado más de sesenta obras en carreteras, se han dedicado 10.700 millones de euros a obras de este ámbito de carreteras. Termino, presidente, pero como es un tema de interés general, pido unos segundos, porque no es un tema de una actuación concreta. En materia de ferrocarril recordamos todos la puesta en servicio de seis nuevos corredores de alta velocidad, la creación de la Agencia de Seguridad Ferroviaria o 1.500 millones para el Plan de cercanías. En AENA hemos invertido más de 2.000 millones de euros y hemos tenido el gran resultado de 200 millones de pasajeros otra vez en el año 2015. En los puertos hemos obtenido en 2015 un récord de toneladas, 501 millones, y en vivienda —se citaba por otro compañero— se dedicaron 2.311 millones de euros al Plan de vivienda. Queda mucho por hacer, señorías, el trabajo no está concluido, pero pensamos que en esta legislatura el Grupo Popular y el ministerio que ha dirigido Ana Pastor han cumplido el expediente y nos queda mucho más por realizar.

Muchas gracias, señor presidente, por su benevolencia. **(Aplausos)**.

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

Tiene la palabra, por el Grupo Mixto, el señor Baldoví.

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

En primer lugar, estamos totalmente de acuerdo con la proposición que presenta el Partido Socialista y con la exposición que ha hecho el señor Gordo. Esperemos que esto no se olvide cuando haya un cambio en el Gobierno. Se lo recordaremos.

Un par de aportaciones. Me gustaría que por una vez hubiera un cambio de mentalidad en este país y que no tuviera que pasar todo por el centro. Está bien que las periferias estén conectadas porque, como ha manifestado antes el portavoz del Grupo Podemos-En Comú Podem-En Marea, muchas veces esa visión centralista ha hecho que obras absolutamente prioritarias —no en nuestra opinión, sino en opinión, por ejemplo, de la Comisión Europea— estén inacabadas. Que el corredor mediterráneo esté aún como está, que la segunda y la tercera ciudades más importantes del Estado estén sin conectar o que sigan con una autopista de pago es debido a que se han hecho con una visión que no ha tenido en cuenta las periferias.

Estamos totalmente de acuerdo con la apuesta por la intermodalidad. Entendemos que el futuro va por ahí. Por tanto, nuestro voto será favorable a la propuesta, pero con el añadido de que se lo recordaremos cuando tengamos una mayoría que pueda impulsar ese nuevo plan.

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

Tiene la palabra, por Democràcia i Llibertat, la señora Nogueras.

La señora **NOGUERAS I CAMERO**: *Gràcies, president.* Seré muy breve.

Desde el *Grup Català Democràcia i Llibertat* creemos que, si se hubiera trabajado en un documento de estas características de manera elaborada, con rigor y coherencia desde hace tiempo, en Cataluña nos habríamos ahorrado muchos déficits, sobre todo en infrainversión de infraestructuras y servicios básicos, como por ejemplo la vergüenza de Rodalies de Catalunya, la vergüenza de la N-II, la vergüenza de la N-340, la vergüenza del corredor mediterráneo, como apuntaba el compañero Félix, y un demasiado largo etcétera. También nos habríamos ahorrado la construcción de infraestructuras que no tienen ningún tipo de rentabilidad económica ni social. Por tanto, sí debe hacerse un nuevo plan de transporte y de infraestructuras, pero debe hacerse con criterios económicos y sociales.

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 65

28 de abril de 2016

Pág. 16

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señora Nogueras.
Tiene la palabra la señora Rivera, por el Grupo Ciudadanos.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Muchas gracias, señor presidente.

Lo cierto es que no puedo estar más de acuerdo con la proposición no de ley que ha presentado el señor Gordo, como portavoz del Grupo Socialista, pero me hago una pregunta, y es cuál es el sentido de proponer algo que ya se aprobó en la anterior reunión de la Comisión de Fomento con el apoyo precisamente del Grupo Socialista. Lo cierto es que recuerdo la enmienda transaccional que aceptamos, en la que decíamos que 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 las infraestructuras, tema absolutamente coincidente con la proposición no de ley que estamos debatiendo de nuevo hoy. Aún así, el Grupo Ciudadanos votará a favor porque me reitero en los mismos conceptos con los que defendía entonces la proposición no de ley de Ciudadanos, y es que en nuestro país hemos visto de forma reiterativa que la inversión en infraestructuras está siendo utilizada por los decisores políticos como una vía de estímulo de la economía, pero solo a corto plazo, con un fuerte cariz personalista y partidista. Esta forma de actuar permite obtener réditos que justifican su gestión, pero que resultan insostenibles en cuanto a resultados obtenidos y servicios prestados a medio y largo plazo.

La construcción de líneas de alta velocidad ferroviaria, de aeropuertos o autopistas ha sido muy poco consensuada en nuestro país, no ha estado coordinada y a menudo no ha estado siquiera justificada. Ha habido una escasa o nula previsión de las posibles consecuencias, lo que hace que sus ingresos ni siquiera lleguen a cubrir los gastos de explotación y mantenimiento por su baja utilización, que en casos no lleguen a ponerse en servicio o que tengan que realizarse pagos adicionales por parte del Estado para el rescate o compensaciones a concesionarios privados de bienes y servicios. Es una tónica que hemos visto durante mucho tiempo. Así que, insisto, los planes directores que se han aprobado por los distintos Gobiernos hasta ahora —el PDI, el PIT, el PEIT y el Pitvi— siempre han sido modificados según la fuerza política en el Gobierno. Es hora de que se trabaje de forma diferente y así lo hemos planteado en la anterior reunión de la Comisión. Por tanto, estoy contenta de haber tenido la oportunidad de poder presentarlo de nuevo en esta Comisión gracias a la propuesta en este caso del Grupo Socialista, que apoyaremos. Pero, insisto, ha sido un tema que ya se ha planteado en la sesión anterior de la Comisión.

Muchas gracias, señor presidente.

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

— SOBRE EL IMPULSO A LA AUTOVÍA A-33 BLANCA-FONT DE LA FIGUERA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000500).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la cuarta proposición no de ley del orden del día, sobre el impulso a la autovía A-33 Blanca-Font de la Figuera, que defiende el señor Ayala, por el Grupo Popular.

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

Voy a ser lo más breve que pueda. El Grupo Parlamentario Popular trae hoy una proposición no de ley en la última sesión de la Comisión en esta legislatura para defender y enfatizar una autovía que supone una conexión muy importante. Esta autovía supone la conexión por el interior de Andalucía, Murcia, Alicante y Valencia, y tanto el largo recorrido como el tráfico conocido como de agitación y conexión y vertebración local, supone un revulsivo a la situación de los territorios por los que pasa. Además, como diputado por la circunscripción de Murcia soy especialmente proclive a ver cómo la industria vinícola entre Blanca y Fuente la Higuera necesita desde hace tiempo ser permeable con el resto de España, y con el impulso y terminación de esta autovía ello se consigue. Nosotros siempre lo hemos tenido claro, hasta el extremo de que en el año 2004 dejamos previstas las licitaciones en marcha de proyecto y obra para ejecutar la conexión entre Blanca y Fuente la Higuera. Los Gobiernos posteriores no lo consideraron oportuno y no fue hasta el final del Gobierno de la anterior legislatura, es decir, el último del Partido Socialista, cuando se retomó parcialmente esta autovía. Por tanto, hemos tenido ahí una paralización de seis años. Ahora, nuevamente se ha puesto en marcha; ya están en servicio dos tramos entre Blanca-Abarán y Abarán-Jumilla y en obras, por un total de 69 millones de euros, tres tramos entre Jumilla y Yecla. Está recientemente aprobado el proyecto de Yecla-Alcaudete e iniciándose la licitación y también entre la A-31 y la A-35 se ha priorizado la ejecución de la variante de Font de la Figuera. Por tanto, estamos en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 65

28 de abril de 2016

Pág. 17

disposición de hacer patente la necesidad de que esta autovía A-33 no se paralice en ningún caso y que se inicien los tramos que faltan por hacerse. Hasta aquí mi intervención y la justificación de la PNL.

Se ha presentado una sola enmienda que quiero analizar previamente a la intervención del representante del Grupo Socialista para decir que entendemos sus dos primeros puntos y además están en la misma línea que lo que hemos hecho. Por tanto, no tenemos ningún inconveniente en incorporarlos a la proposición no de ley que y que se debatan conjuntamente, si quieren como transaccional del otro grupo. No así el tercer punto y miren que lo siento, porque es precisamente salirse del ámbito de actuación de la A-33. Además, según la información que tenemos, no tiene necesariamente que suponer un incremento del tráfico de la A-33 entre Villena y Alicante. Es más, en los proyectos constructivos se contempla el diseño de los enlaces que permitan que las conexiones entre las autovías se realicen en adecuadas condiciones de servicio y eso ya se está haciendo. Por tanto, nos parece que se sale de la intencionalidad clara de que la A-33 suponga esa auténtica conexión del interior de Andalucía con Murcia, Murcia con Alicante y con Valencia y en sentido contrario, que es el sentido de nuestra proposición no de ley cuyo impulso solicitamos. Por ello, ofrecemos al Grupo Parlamentario Socialista una transaccional con los dos primeros puntos de su enmienda.

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Campos.

El señor **CAMPOS ARTESEROS**: Gracias, señor presidente.

Hoy estamos aquí ante una proposición no de ley que ha presentado el Grupo Popular, sobre el trayecto de la A-33 entre Blanca y Font de la Figuera. Lamentablemente, no vamos tener un Gobierno que, aún aprobándose, pudiera ejecutar finalmente esta actuación y es que otros han preferido que el Gobierno del PP siga gestionando el presente, mientras otros hacen papeles sobre el futuro. A los socialistas nos gustaría estar gobernando el presente con un gobierno de cambio. Por otro lado, tenemos al PP que presenta esta iniciativa después de cuatro años de Gobierno y que, como ahora explicaré, son los protagonistas de la ralentización de esta actuación.

La A-33 es una obra estratégica tanto para la Región de Murcia como para la Comunidad Valenciana por cuanto que une a ambas comunidades, vertebrando por el interior a la Región de Murcia con Valencia, con Albacete y con Alicante y en la propia comunidad vertebrando Alicante con Valencia, saltándose ese peaje que tenemos de la AP-7. El PP ha discriminado a la Región de Murcia y a la Comunidad Valenciana, lo hecho en los sucesivos presupuestos que ha protagonizado y que ha decidido. Alguien puede decir: ¿Por qué ustedes no hicieron esto antes? Podemos ver lo que se invirtió y en qué se invirtió. Por ejemplo, en la Comunidad Valenciana: 370 millones en la autovía central, en plena crisis; en el aeropuerto de Alicante, 600 millones, en plena crisis; en la línea de alta velocidad Madrid-Albacete-Alicante, 1.900 millones, en plena crisis, y todas las desoladoras, en plena crisis. **(El señor Ayala Sánchez pronuncia palabras que no se perciben)**. ¡Es que ustedes no han hecho nada! Digo esto porque ustedes no han hecho nada. Ustedes pueden decirme que no hicimos esto o que podíamos haber hecho esto y no lo otro, pero invertir, invertir sí que invirtió el anterior Gobierno. En la Región de Murcia, la circunvalación de Murcia, la ampliación del aeropuerto de San Javier tanto en cuanto a su capacidad de pasajeros como la segunda pista, la propia plataforma de la línea de alta velocidad Monforte del Cid-Murcia o, como decía también, las desaladoras. **(Muestra un gráfico)**. Ustedes han reducido la inversión en la Región de Murcia un 40 % y, si nos vamos a la Comunidad Valenciana, un 42 %. **(Muestra un gráfico)**. Pero lo más grave no es eso, lo más grave es que si vamos a la inversión media por habitante, comprobamos que ambas comunidades están por debajo. Es decir, no es que no haya dinero para invertir, es que ustedes han decidido invertir en otras cosas y no en la Región de Murcia ni en la Comunidad Valenciana.

Hay una doble discriminación porque si vamos a la comparativa para ver lo que realmente se ejecuta presupuestariamente **(Muestra un gráfico)**, a lo mejor usted podría decir que estoy haciendo demagogia, pero es que me lo dice usted en una respuesta parlamentaria; me dice que en 2013 habían presupuestado 6,3 millones de euros y ejecutaron 5. Es que lo dice usted en la respuesta parlamentaria, no están ejecutando siquiera lo que presupuestan. Por un lado, tenemos una discriminación presupuestaria y, por otro lado, tenemos una discriminación en la ejecución presupuestaria. Hay tramos que claman al cielo, sobre todo en la Región de Murcia y es que dejan sin presupuesto el tramo entre el enlace de la C-3223 a Yecla con la A-31. Ahí siguen sin presupuesto. Como decía, otro tramo, el que une la A-31 con la A-35, en el que siguen ustedes ejecutando menos de lo que presupuestan.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 65

28 de abril de 2016

Pág. 18

En este caso hablamos de 12 kilómetros del corredor mediterráneo, ese que ustedes no son capaces de poner en marcha a nivel ferroviario. Prometieron que sería en diciembre de 2015 y ya no son capaces ni de dar fecha. Es que ese es el corredor mediterráneo que hay ahora, por donde pasan los camiones de Cartagena, de Almería, de Murcia, de Alicante y de la Vega Baja. Todos pasan por ahí. Son 12 kilómetros, estamos hablando de 12 kilómetros. Ustedes han sido incapaces en cuatro años de hacer 12 kilómetros, que asumen —por dar una cifra a lo alto y no equivocarme— el 40% de las mercancías este país, que pasan por ahí, por esa carretera. Son incapaces de acabar esos 12 kilómetros de los 61 kilómetros que les quedan por hacer del corredor mediterráneo hasta Murcia que a 115 kilómetros por año lo hubieran acabado, pero ni siquiera eso. Por ello presentamos esta enmienda, porque es necesario que se ejecute de forma inmediata esto y dejemos de hacer postureo, como tanto les ha gustado decir en estos últimos meses a ustedes. Postureo es lo que llevan haciendo ustedes durante cuatro años.

No entiendo por qué no acepta la otra parte de la enmienda porque está relacionada también, ya que necesitamos vertebrar el interior de la región de Murcia, como así hace la A-33, pero también enlaza con una vertebración interior, con la A-31, que soporta un tráfico de paso de transporte de mercancías pero perjudica a todos los ciudadanos del alto, medio y bajo Vinalopó, que tienen que sufrir ese paso de camiones sin que ustedes a día de hoy hayan dicho qué van a hacer. Aun así, aceptamos la transaccional y votaremos a favor, lamentando que sigan marginando, como vemos todos los días, a la región de Murcia y a la Comunidad Valenciana.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Tiene la palabra, en este caso por el Grupo Mixto, el señor Baldoví.

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

Sin que sirva de precedente, voy a votar a favor de la iniciativa del señor Ayala; sin que sirva de precedente. Con lo que no estoy tan de acuerdo es con esa exposición de motivos triunfal que hace, porque contrasta con la situación del tramo concreto de la Font de la Figuera, donde hay un alcalde de Compromís. Conozco ese tramo porque he trabajado justamente en la Vega Baja, he trabajado en el Vinalopó y diariamente lo tenía que afrontar; un tramo absolutamente infernal, donde ha habido decenas de accidentes muy graves.

Acabo de hablar hace pocos minutos con el alcalde de la Font de la Figuera y me ha dicho que la obra está parada, que prácticamente no hay trabajadores, que la empresa está echando a los trabajadores y que todo depende de un modificado económico que se hizo en el proyecto que se tiene que aprobar en el Consejo de Ministros y que no se aprueba. Por tanto, lo que pedimos es que realmente, más allá de las buenas intenciones que apunta la propuesta que, como decía, vamos a votar favorablemente, más allá de manifestar la necesidad de continuar impulsando la A-33, más allá de esto, pedimos cosas más prácticas: que el Consejo de Ministros apruebe ya la dotación que hace falta para que se pueda acabar ese tramo.

Estamos de acuerdo y la votaremos a favor.

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

¿PNV? (**Denegación**). La señora Ardanza no interviene. Por Democràcia i Llibertat, no sé si la señora Nogueras quiere intervenir. (**Denegación**). No hay nadie de Esquerra. Por el Grupo Ciudadanos, señor Garaulet.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Buenos días, señor presidente.

Señorías, acabo de oír al señor Ayala decir en el Pleno que la propuesta que había hecho Podemos-En Comú Podem era electoralista, que estaban utilizando la tribuna para temas electorales. Yo voy a votar sí a esta propuesta porque nadie en su sano juicio puede ir en contra de lo que ponen ustedes aquí, que es el desarrollo de una autovía fundamental no solamente para la comarca del altiplano, sino que es fundamental, como habíamos dicho, para vertebrar esa comarca del altiplano con Alicante, con Albacete y con la capital de Murcia, porque la gente de Yecla tarda menos en llegar a Alicante que a Murcia ciudad. Es así, por lo tanto, no podemos ir en contra de esta proposición. Pero sí tengo que decirle un par de cosas sobre la exposición de motivos. Sinceramente, cuando se hace un plan —creo que lo han comentado en la anterior proposición no de ley— se debe hacer un plan serio de infraestructuras y de transporte basándose en criterios técnicos, en criterios económicos y también en criterios sociales; debe ser un tema que se salga del ámbito político, que todos nos sentemos a hacerlo y que se prioricen las actuaciones en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 65

28 de abril de 2016

Pág. 19

función de las necesidades que tengan los ciudadanos. De esta forma quizá esta autovía ya la habríamos acabado hace dos, tres o cuatro años porque la empezamos en 2007; una autovía que es importante para Yecla, para Jumilla, para Caudete y también para la Font de la Figuera. Pero lo que a mí no me gusta es que utilicen este tipo de actuaciones para bolos electoralistas como ha hecho la señora ministra el otro día, que fue allí a hacerse la foto, a hacerse el *selfie* con el presidente de la región de Murcia, a darse un paseo y a decir que todo funciona perfectamente. En cambio, no viene aquí, al Congreso, a responder a las preguntas que le hizo el señor Baldoví o que le he hecho yo por escrito y que no han sido contestadas sobre el tema en cuestión. Prefiere hablar a la prensa, contarle sus historias y no responder a los representantes de los ciudadanos. Eso me parece bastante mal por parte de la señora ministra en funciones. ¿Por qué? Porque le hubiéramos preguntado por qué se han parado las obras en el segundo y en el tercer tramo. En el segundo tramo se paran en junio y en el tercer tramo ya se han paralizado, ya han quitado las máquinas en el tramo más cercano a Yecla, con lo cual, la gente de Yecla empieza a tener dudas de si va a volver a pasar lo que ha pasado durante estos años.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene que ir terminando, señor Garaulet.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Termino en dos minutos.

¿Por qué se ha parado? ¿En qué situación está? ¿Cuánto se ha ejecutado? Esas son preguntas que le hemos hecho por escrito y que no se han dignado contestar.

Nosotros vamos a votar a favor porque creemos en la mejora de la comarca del altiplano y porque creemos que es fundamental para la región de Murcia, pero también he de decirle una cosa, señor Ayala, no ha estado bien en estos últimos cuatro años la ejecución de los presupuestos generales en la región de Murcia. Se han ejecutado al 60 % y el año pasado se han ejecutado al 21 %; no han estado a la altura y creo que tenemos que poner remedio a esto. Nos tendrán siempre a su favor si van en esa dirección, porque tenemos que mejorar nuestra región, ahí nos tendrán siempre a su lado.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

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

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

Señorías, como se ha dicho, la A-33 es una vía fundamental para la vertebración del territorio y la comunicación de la región de Murcia con la Comunidad Valenciana y con el corredor mediterráneo. Se trata en efecto, como decía el señor Ayala, de una infraestructura de suma importancia para la interconexión de las exportaciones con el levante y el sur de Europa. Estamos hablando, por ejemplo, de un ahorro de más de 60 kilómetros para los transportistas. Nosotros vamos a votar a favor de esta proposición no de ley, pero tenemos que decir que nos sorprende mucho que sea el Grupo Popular el que la presente, porque si esta infraestructura está todavía en mantillas, que lo está, es precisamente por los retrasos, la falta de inversión y la dejación del Gobierno central. El diputado Ayala nos dice que el Gobierno central está comprometido con la región de Murcia y con la rápida ejecución de esta infraestructura, pero esta afirmación parece que no casa demasiado bien con la paralización de las obras. Decimos esto porque, según nos informan trabajadores y técnicos que están sobre el terreno, que están a pie de obra, de los tres tramos de obra que se estaban ejecutando para conectar la localidad de Jumilla con la de Yecla, el tercer tramo se paraliza este viernes, mientras que el segundo se paraliza, según nos informan también, en junio, dejando la obra inacabada. De hecho, nos indican que se les informó hace tres meses de que se dejarán de construir los puentes en ese segundo tramo. Mientras tanto, el cuarto tramo de esta infraestructura, la A-33, que conectaría Yecla con Font de la Higuera, sigue sin licitar, mientras las obras del quinto, Fuente la Higuera con la autovía de Almansa, que estaban previstas hace seis años, están prácticamente paralizadas.

Así las cosas, como les decía, nos parece un tanto sorprendente que el Partido Popular manifieste su voluntad de impulsar la A-33 a la vez que la paraliza. Nos parece sorprendente que el Partido Popular de la región de Murcia instara al Gobierno central en julio de 2015 a terminar la obra cuanto antes y ni siquiera se le escuchara. Lamentablemente, no escuchar las peticiones de la Asamblea regional ha conllevado un sobrecoste de 42 millones de euros. Esto revela lo que venimos viviendo desde siempre los murcianos y las murcianas, y es que el Partido Popular promete en Murcia una cosa y luego el Gobierno central hace la contraria.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 65

28 de abril de 2016

Pág. 20

Nos parece también muy sorprendente —lo apuntaba el diputado de Ciudadanos— que la ministra de Fomento, Ana Pastor, visitara las obras justamente esta semana, ayer estuvo en la región de Murcia. Según teníamos entendido era costumbre que los ministros visitaran las obras cuando se terminaban, no cuando se paralizaban y la gente se iba a la calle. Quizá nos pueda usted aclarar mejor, señor Ayala, el sentido de la visita y si es una nueva modalidad de acto preelectoral. En todo caso, es evidente que estos nuevos retrasos y parones alejan aún más la fecha prevista para la finalización de la obra, es decir, julio de 2017. Para nosotros es fundamental esta inversión y visibilizar la comarca murciana del altiplano. Siempre hemos considerado que tiene que tener una mayor presencia dentro del territorio de la comunidad, de manera que no quede aislada y tenga las mismas prioridades que pueden tener otras zonas de la región.

Como decía al inicio de mi intervención, votaremos a favor de esta PNL porque queremos un impulso real de esta infraestructura, porque queremos una financiación adecuada de la misma, pero creemos que una política de fomento responsable debería comenzar diciendo la verdad y no creando falsas expectativas ni falsos anuncios de campaña como hemos visto tantas y tantas veces en la región de Murcia, con el aeropuerto sin aviones de Corvera o la llegada nunca soterrada del AVE.

Muchas gracias.

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

— **SOBRE EMERGENCIA HABITACIONAL: DESAHUCIOS, SEGUNDA OPORTUNIDAD, ALQUILER, PARQUE PÚBLICO Y POBREZA ENERGÉTICA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA. (Número de expediente 161/000555).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la última proposición no de ley del orden del día que nos ocupa, sobre emergencia habitacional: desahucios, segunda oportunidad, alquiler, parque público y pobreza energética, presentada por el Grupo Parlamentario Podemos-En Comú Podem-En Marea.

Tiene la palabra la señora Martín.

La señora **MARTÍN GONZÁLEZ** (doña Lucía): Muchas gracias.

A pesar de saber que vamos a nuevas elecciones, en nuestro grupo, Podemos-En Comú Podem-En Marea, estamos orgullosas de traer a esta Comisión la primera y, lamentablemente, la única iniciativa política relacionada con la vivienda, en este caso con la emergencia habitacional. Para nosotras este es un tema prioritario y, por lo tanto, creemos que requiere espacio y posicionamientos políticos claros que acaben en soluciones legislativas concretas. Si no es en esta, será en la próxima legislatura, que para eso muchas de nosotras estamos aquí.

Es evidente que para quien no ha sido una prioridad este tema ha sido para el Partido Popular. Su política de vivienda ha sido —por decirlo de una manera suave— totalmente ineficaz para afrontar la emergencia y llena de medidas de cara a la galería que la mayoría de la gente afectada ha vivido directamente como una tomadura de pelo. Les puedo asegurar que es así porque sé muy bien de lo que hablo. Lo último que nos faltaba era escuchar al presidente del Gobierno en funciones en un programa de televisión de máxima audiencia atreverse a afirmar que los desahucios ya eran historia en este país. No me creo que este señor dijera eso por pura ignorancia porque imagino que debe de tener técnicos que le asesoran; me pregunto a qué vino esa falta de respeto y ese menosprecio a centenares de miles de familias de este país. No voy a repetir los datos y las explicaciones detalladas que demuestran esa ineficacia de la que estoy hablando —algunos de ellos los pueden encontrar en la exposición de motivos—, pero a modo de resumen diré que sus medidas se han caracterizado por dos cosas. De entrada, son medidas con criterios totalmente restrictivos que permiten dejar fuera a la mayoría de gente afectada; permiten dejar fuera a la mayoría, y es que ese es uno de sus principales objetivos. En segundo lugar, se caracterizan porque la gestión de las soluciones —entre comillas— está en manos de las propias entidades financieras, es decir, ellas deciden a quién se refinancia, a quién se concede una dación, qué viviendas deben alquilarse y cuáles no, a qué precios... Es decir, el papel que juega el Gobierno es, básicamente, después de haber hecho la norma, dedicarse a hacer estadísticas con los datos que facilitan estas entidades financieras. Esto es así por un motivo muy sencillo. Las políticas de vivienda que el PP ha impulsado en la pasada legislatura han sido diseñadas en su gran mayoría directamente por las entidades financieras, que han encontrado en este Gobierno su particular departamento de recuperaciones. Para quien no esté familiarizado con el término, un departamento de recuperaciones se dedica a negociar los casos de la gente afectada cuando

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 65

28 de abril de 2016

Pág. 21

en su oficina o zona no le dan ninguna respuesta. En eso se ha convertido este Gobierno, en una oficina de recuperaciones de la banca, es decir, minimizando sus pérdidas y minimizando sus molestias: las mínimas daciones en pago, las máximas refinanciaciones, el mínimo coste para el banco, dedicar el mínimo número de viviendas a alquiler social y así poder reservarlas para sacarles rendimiento en el mercado inmobiliario... En definitiva, un desastre y un drama para un montón de gente. Para acabar con este desastre necesitamos medidas realmente efectivas que nos permitan hacer frente a la situación de emergencia habitacional, que todo el mundo debe conocer ya: más de 500.000 desahucios, la mitad de ellos ya son de alquiler; familias endeudadas; cortes de suministros, etcétera.

Las medidas que hemos incluido en esta PNL son las que mucha gente ya conoce como las cinco de la PAH; demandas que la ciudadanía organizada lleva años proponiendo frente a la vulneración del derecho a la vivienda que mucha gente sufre en este país mientras los Gobiernos del bipartidismo hacían oídos sordos una y otra vez. Esperemos que a estas alturas al menos alguien haya aprendido ya la lección. Toca ya de una vez por todas que las instituciones y en especial el Congreso de los Diputados dé una respuesta efectiva a este problema. Nosotras ya sabemos que la ciudadanía va siempre por delante, pero es que en este tema va tan por delante que ya da vergüenza. Nuestras propuestas son las siguientes. En primer lugar, acabar con los desahucios sin alternativa habitacional. Para ello, tenemos que decirlo muy claro, debemos exigir a grandes tenedores de vivienda —entidades financieras, inmobiliarias y otros agentes privados— que asuman su responsabilidad y, en lugar de desahuciar, estén obligados a hacer ofertas de alquiler social a quienes estén en una situación de exclusión residencial. Es decir, de manera muy clara, hay que poner por delante del beneficio privado de unos pocos el derecho a la vivienda y su función social. En segundo lugar, implementar un mecanismo de liquidación de deudas para que las personas o familias que no puedan pagar su vivienda habitual o que ya la hayan perdido por ese motivo queden libres de deudas y puedan volver a empezar. Efectivamente, la dación en pago, esa figura que por ley está al alcance de empresas en quiebra pero que hoy se sigue negando a familias sobreendeudadas en este país. Estos mecanismos de liquidación de deudas de los que estoy hablando están vigentes en Alemania, en Austria y en Francia. Aquí vamos muy tarde. En tercer lugar, proponemos que los pisos vacíos de esos grandes tenedores de los que hablaba antes pasen a formar parte de un parque público de alquiler gestionado por las comunidades autónomas en el ámbito de sus competencias. En cuarto lugar, pretendemos revertir las reformas del PP en materia de alquiler y empezar a legislar para que vivir de alquiler se convierta en una opción estable, segura y asequible. Es necesario que se reinstauren los contratos de cinco años, que la variación de la renta esté vinculada al IPC y también es muy importante acabar con la indefensión jurídica frente a un desahucio. De esta manera podríamos acabar con el desahucio exprés, término que a algunas personas les sonará. Finalmente, necesitamos la aplicación del principio de precaución para que las compañías suministradoras no puedan realizar ningún corte de agua, luz o gas sin tener obligación de comprobar con la administración competente la situación de exclusión residencial de la unidad familiar. También necesitamos la implementación de una tarifa social a cargo de esas mismas compañías para aquellas personas o familias que acrediten necesitarla.

La mayoría de estas medidas, con las limitaciones que una legislación autonómica tiene en esta materia, están ya recogidas en la Ley 24/2015, aprobada por mayoría en el Parlament de Catalunya en julio del año pasado. Es muy importante saber si mañana, en el Consejo de Ministros, este Gobierno en funciones respeta la voluntad de la ciudadanía o se dedica a liquidar la ley más garantista de todo el Estado en materia de vivienda y una de las más garantistas de Europa vía recurso al Constitucional. Hoy en prensa salía que esta ley ha permitido evitar 32.000 cortes de suministro. Veremos qué hace mañana este Gobierno en funciones con esta ley. Estaremos muy atentas, no solo dentro de las instituciones, sino también en la calle.

Quiero terminar con unas palabras para las compañeras y los compañeros del PSOE. Al menos hasta donde nosotras sabemos, nos alegramos de que vayan a votar a favor de esta PNL, que contiene las cinco de la PAH. Para nosotras es toda una novedad porque ni en su programa electoral están estas propuestas ni en campaña mostraron su compromiso con ellas, pero estamos felices de contribuir a mover sus posiciones en lo que se refiere a garantizar el derecho a la vivienda; así que, muy contentas. Ahora bien, les pido que se releen el histórico acuerdo de Gobierno que han firmado con Ciudadanos porque en él se han olvidado totalmente de acabar con las nefastas políticas de vivienda del PP y no incluye ni una sola de las medidas que hoy, teóricamente, van a votar a favor. **(El señor Gordo Pérez hace signos negativos)**. Por lo tanto, ¿en qué quedamos? O apuestan por garantizar el derecho a la vivienda **(El señor Gordo Pérez: Es que no es así)** o pactan con la nueva derecha medidas que son de puro maquillaje

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 65

28 de abril de 2016

Pág. 22

y que incluso el propio PP podría ver con buenos ojos. Con todo el respeto y cariño, van a tener que decidirse. **(El señor Gordo Pérez: No, vosotros).**

Gracias.

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

Pasamos a las enmiendas. Pido a los portavoces que recuerden a sus compañeros de grupo que dentro de poco votaremos.

La primera enmienda es del Grupo Ciudadanos. Para su defensa, tiene la palabra la señora Millán Salmerón.

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

Señorías, no podemos negar la existencia de una verdadera situación de pobreza y desigualdad, que exige que adoptemos medidas urgentes para solucionarla, tal y como nos reclama la sociedad española; una sociedad que en gran medida se encuentra frustrada por la inactividad política. Por eso mismo, no podemos admitir que se propongan medidas irrealizables que no se puedan llevar a cabo y desatender a quien realmente reclama y pide ayuda. Basta solo con analizar brevemente las medidas de esta propuesta para llegar a la conclusión de que no se pueden aplicar. En primer lugar, no se define claramente quiénes se encuentran en situación de exclusión residencial ni se define la figura de los grandes tenedores de vivienda. Tampoco se determina en qué situación habrá de procederse para garantizar un alquiler social; no se aclara en qué forma se va a formar el parque público de vivienda y, por tanto, no se define con claridad cómo se han de garantizar los servicios mínimos. No solo es que sus medidas queden indefinidas sino que, además, atentan contra el derecho a la propiedad privada y contra el principio de seguridad jurídica, entre otros. Además, esta iniciativa carece de la más mínima justificación económica. No hay informe económico, no hay análisis de la viabilidad socioeconómica ni previsión de la repercusión que estas medidas pueden tener en la sociedad. Por el contrario, sí tenemos la evidencia de que estas políticas —como las del Grupo Parlamentario Podemos— en otros países han tenido el efecto contrario. Solo hay que mirar a Grecia y ver los resultados, donde se han endurecido los criterios para acceder a los bonos energéticos, donde se han rebajado los criterios para la protección frente al desahucio y donde se han aumentado los recortes. Estos sí son datos reales.

Esta iniciativa no define cómo se van a obtener esas viviendas de los grandes tenedores, si es por expropiación o si se van a pagar; y si se van a pagar, cómo se van a pagar. Tampoco cómo se lograrán garantizar los suministros básicos, en qué condiciones y qué costes va a tener. Coincidimos en que es necesario proponer medidas que traten de paliar la situación de pobreza y de desigualdad que existe, pero medidas reales y efectivas. Ciudadanos, para ello, propone un plan de choque de 7.000 millones de euros para hacer frente y luchar contra la pobreza y contra la exclusión social; unas medidas muy necesarias —como antes ha comentado— que no deberían haberse retrasado más y que, lamentablemente, no se van a poder llevar a cabo en esta legislatura y no será porque nosotros no lo hemos intentado. Proponemos además un ingreso mínimo vital para atender las necesidades de las familias que carecen de ingresos económicos. Proponemos que se garantice la protección de los consumidores vulnerables contra la pobreza energética, permitiendo que se desarrolle la prestación efectiva de los suministros energéticos a través de una norma con rango de ley. Proponemos que se supriman las cláusulas declaradas abusivas impuestas por las entidades financieras y poner en marcha, de manera urgente, un programa de alquiler social. Estas sí son medidas que se pueden materializar, diseñadas social y económicamente para que se puedan realizar y que van destinadas directamente a luchar contra la exclusión social, contra la pobreza y contra la desigualdad. Estos son los principios en los que nos hemos inspirado para formular la enmienda desde el Grupo Parlamentario Ciudadanos y que esperamos que sea admitida por el Grupo Parlamentario Podemos-En Comú Podem-En Marea y respaldada por el resto de grupos parlamentarios.

Muchas gracias.

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

A continuación, tiene la palabra la señora Ciuró para la defensa de la enmienda del Grupo Democràcia i Llibertat.

La señora **CIURÓ I BULDÓ**: Muchas gracias, señor presidente.

Nosotros hemos presentado una enmienda a esta proposición no de ley, pero ciertamente le daremos nuestro apoyo porque lo que hace es recoger el espíritu y el contenido de la Ley 24/2015, cuya aplicación

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 65

28 de abril de 2016

Pág. 23

está dando resultados tan positivos en Cataluña. Es cierto que no es la primera vez que, desgraciadamente, tenemos que traer a esta Cámara un debate sobre la cuestión de la emergencia habitacional, de los desahucios, de los lanzamientos como consecuencia de impagos de rentas de alquiler o de cuotas hipotecarias. Lamentablemente, llevamos con este mantra desde 2012, fecha en la que el partido del Gobierno en aquel momento, el Partido Popular, no realizó ninguna actuación que fuese una respuesta efectiva al drama que se estaba viviendo como consecuencia de la crisis, de insolvencias sobrevenidas, de deudores de buena fe que perdían sus casas y que no encontraban el amparo en la legalidad, en las reformas necesarias cuando todo el sistema español de protección falló e hizo que estas familias se viesan en situaciones tan precarias. Lamentablemente, como decía, el Estado español sigue sin adoptar medidas efectivas y ha tenido que ser, en este caso Cataluña, en la sede del Parlament de Catalunya, donde se han adoptado unas medidas necesarias, efectivas y que están dando resultados para proteger a las personas más vulnerables, en cumplimiento estricto de la obligación de nuestra Administración. Por tanto, como somos conscientes de que no tenemos todas las competencias que tendríamos que tener para poder dar plena efectividad a esta ley, instamos al Estado español para que adopte las que, en ejercicio de sus competencias, efectivamente necesitan.

No querría dejar de comentar que no se ha actuado con diligencia y con conciencia del drama que suponen los desahucios. Quiero recordar que, tras la sentencia de 2014 de la Unión Europea, el Estado español tuvo la oportunidad de poner remedio o intentar evitar la catástrofe que se va a producir en caso de que el próximo julio el Tribunal de Justicia de la Unión Europea falle a favor de los consumidores en relación con las cláusulas suelo. Instamos al señor De Guindos, al ministro de Economía, para que paralizase todos los desahucios que estaban gestionándose en los juzgados para analizar, como consecuencia de la aplicación de la sentencia del Tribunal Europeo, todos los contratos y discernir si había o no cláusulas suelo abusivas. Ello hubiese permitido que muchísimas familias pudiesen seguir pagando sus hipotecas y que se evitasen, por tanto, los desahucios que desgraciadamente siguen produciéndose en el Estado español. No se hizo y, por tanto, hemos tenido que dar una respuesta desde Cataluña a nuestras personas más vulnerables con una ley que efectivamente funciona. Como ya se ha comentado, 32.000 familias han podido seguir manteniendo los suministros abiertos. Además, se han recaudado casi 300 millones de euros por causa de viviendas vacías por parte de grandes tenedores que van a permitir al Govern de Catalunya adquirir vivienda para poder ser destinada a vivienda social. Hay viviendas en Cataluña, como las hay en el Estado, cerradas y familias sin vivienda; esto es intolerable en un Estado democrático de derecho. La acción de Cataluña ha sido proactiva para dar una salida y ahora instamos también —con una enmienda que esperamos que nos acepte el partido proponente— a que se dibuje un mapa de todo el Estado en donde hay necesidad de vivienda. Además, que este mapa se nutra de todas aquellas viviendas que tienen grandes tenedores y que tiene, por ejemplo, la Sareb, consecuencia de la creación de este organismo que intenta sanear la banca para que se puedan destinar viviendas que hoy mismo están cerradas, que siguen cerradas, a un parque de vivienda social y que su gestión se destine a las comunidades autónomas y a las entidades locales, que son las primeras administraciones conocedoras del drama de las familias.

Hay soluciones, lo que falta es voluntad política de adoptarlas. Si se hubiesen adoptado en su día de manera efectiva hoy no estaríamos padeciendo esta situación por una eventual sentencia muy negativa económicamente para el Estado como consecuencia de la cancelación de toda eficacia de las cláusulas suelo en los contratos hipotecarios. Es una oportunidad que, desgraciadamente, va a decaer por el fin de legislatura pero que volveremos a presentar para que el Estado español adopte las medidas necesarias y se abstenga de presentar el recurso ante el Tribunal Constitucional, porque lo que debe hacer es ejercer sus competencias en la materia y no evitar que nosotros podamos ejercer las que efectivamente tenemos.

Muchas gracias.

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

A continuación tiene la palabra, por el Grupo Mixto, el señor Baldoví. **(Denegación)**. La declina. ¿Señora Ardanza?

La señora **ARDANZA IRIBARREN**: Gracias, señor presidente.

En primer lugar, queremos dejar claro que la competencia en materia de vivienda es exclusiva de la Comunidad Autónoma del País Vasco. Y cuando digo que es competencia también digo que es su responsabilidad dar una respuesta adecuada a la demanda social. El Parlamento vasco ya ha ejercido esta potestad con la aprobación, el pasado mes de junio del año 2015, de una ley de vivienda en la que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 65

28 de abril de 2016

Pág. 24

recoge la expropiación temporal de pisos a bancos y el establecimiento de un canon que grava viviendas vacías, además de reconocer el derecho subjetivo al acceso a la vivienda. Es bien cierto que esta ley también está recurrida y veremos cuál es el recorrido que tiene y como queda, pero entendemos que la cuestión de la vivienda es una responsabilidad exclusiva de las comunidades autónomas.

Por otra parte, también entendemos que es competencia exclusiva de la comunidad autónoma la asistencia social y, precisamente por ello, desde hace más de veinticinco años tenemos un sistema de protección social que aborda la pobreza desde su integridad. Precisamente con este programa ponemos a disposición de las familias una cantidad económica dependiendo de su situación, con la finalidad de facilitarles que puedan hacer frente a sus necesidades básicas, así como una prestación complementaria de vivienda orientada a cubrir las necesidades relacionadas con la vivienda o el alojamiento habitual. No olvidemos que estas ayudas también son derecho subjetivo. En este momento, los importes van desde 606,13 euros más 250, que podrían ser de complemento de vivienda por unidad convivencial, hasta 875 para más de tres personas en la unidad convivencial. Igualmente, siendo conscientes de que en los últimos años las diversas subidas de la energía han abocado a muchas familias a que tengan problemas en el suministro, se ha creado también un programa específico para poder auxiliar a estas familias con unas ayudas extraordinarias. Aunque estoy segura de que no es la intención de esta proposición no de ley, decimos todo esto porque estamos viendo con cierta preocupación que principios de la política social y económica se están elevando al rango de derechos y deberes constitucionales con lo ello supone. Entendemos que es un juego peligroso, porque puede modificar la arquitectura institucional de la que nos hemos dotado. Por eso precisamente nos vamos a abstener en esta proposición no de ley.

Gracias. (**Rumores**).

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

Un poco de silencio, que ya casi terminamos.

Tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Socialista, la señora Rominguera.

La señora **ROMINGUERA SALAZAR**: Muchas gracias.

Es evidente que a la hora de luchar contra la desigualdad el Partido Socialista es un referente y hablar de pobreza energética, de desahucios y de sobreendeudamiento es hablar de desigualdad. Señorías, contra eso venimos luchando los socialistas desde hace muchísimo tiempo —se lo digo, señora Martín, porque parece que usted no lo sabía— y contra ello seguimos batallando. La pasada semana avalamos con nuestra firma una serie de reivindicaciones de la Plataforma de Afectados por la Hipoteca de Cataluña que se plasmaron en un documento cuyo contenido —o parte del mismo— hoy aquí se reivindica. Esta semana hemos recibido a representantes de la PAH de Euskadi, Sendia se llama. Hemos hecho nuestras sus propuestas y hemos adquirido el compromiso de seguir trabajando con ellos. Tenemos el mismo objetivo que el grupo que presenta hoy esta proposición no de ley, que no es otro que poner fin a la tragedia de los desahucios y a la pobreza energética. Insisto en que compartimos el *petitum* de esta proposición no de ley. Compartimos —y empiezo por el final— el punto 9 que precisamente forma parte del contenido del acuerdo y del compromiso que la semana pasada firmamos con la PAH de Cataluña. Compartimos el contenido del punto 8, señora Martín, que es prácticamente una copia de las medidas contra el sobreendeudamiento y los desahucios de nuestro programa electoral y del acuerdo firmado con Ciudadanos; lo tengo aquí por si luego lo quiere consultar. Compartimos los otros siete puntos del *petitum* de esta proposición no de ley que presenta el Grupo Parlamentario Podemos-En Comú Podem-En Marea. Fíjense, señorías, si los compartimos que forman ya parte de esa proposición de ley que este grupo presentó y que llamó ley 25, cuya tramitación aprobamos con nuestro votos en el Pleno del pasado 12 de abril. Le puedo poner ejemplos de que son puntos contenidos en esa proposición de ley 25. El primer punto: definir el concepto de gran tenedor de vivienda —eso aparece en la proposición de ley 25— y adoptar medidas para evitar que se lleven a cabo desahucios sin una alternativa habitacional. Dice la proposición de ley 25: prohibición de desalojos sin alternativa habitacional. Además es copia literal del artículo 6 del título II de la proposición de ley 25. En el párrafo tercero nos hablan de una oferta de alquiler social que no supere el 20% de los ingresos de la persona o unidad familiar o el 30% incluyendo los gastos de suministros. Eso lo contempla la proposición de ley 25, lo contempla nuestro programa electoral y el acuerdo con Ciudadanos. Dice el punto 4 de esta proposición no de ley: garantizar jurídicamente los derechos de las personas arrendatarias y ofrecerles un alquiler con una promoción estable. Es el artículo 7.3 y siguientes de la proposición de ley 25. Y así todos hasta el séptimo. Por ejemplo, en el 6 copian literalmente el artículo 18 de la proposición de ley 25.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 65

28 de abril de 2016

Pág. 25

La verdad es que nos preguntamos por qué. Ya está bien. Sinceramente creo que están haciendo un uso abusivo de las víctimas y si no, explíquennos qué hacen trayendo de nuevo a Comisión en forma de proposición no de ley parte de lo que ya llevaron en forma de proposición de ley a la Cámara. ¿Por qué instan al Gobierno a que autorice como si el Congreso en Pleno, el Legislativo, necesitase del permiso del Ejecutivo? O no se han leído el Reglamento en esta parte tampoco o no han entendido la separación de poderes. Tendrán que explicarlo, porque no se entiende tanta ignorancia. ¿O no es ignorancia? Igual es que quieren sacar rédito electoral aquí también. Señorías, entendemos que es un error, que es contrario al Reglamento y a la competencia del Legislativo someter al Gobierno para su aprobación parte de la ley que ya se está tramitando o se estaría tramitando si ustedes no hubieran bloqueado un Gobierno del cambio. Por eso les pedimos que retiren los siete primeros puntos, porque ya forman parte de una proposición de ley cuya tramitación está aprobada en Pleno. Una ley con la que el Grupo Parlamentario Socialista se comprometió con su voto y se comprometió a enmendar y a trabajar en ella durante su tramitación, dados los errores de forma y las lagunas que presenta, porque no hace referencia ni a la dación en pago ni al ingreso mínimo vital ni a un plan de choque contra el desempleo. Lo que habría que hacer si verdaderamente estamos tan preocupados es ponernos a trabajar y, para empezar, retirar esos siete primeros puntos.

Muchas gracias.

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

Tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Popular, la señora Alós López.

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

Esta proposición pretende que se den respuestas jurídicas ante situaciones ciertamente graves como son, por un lado, la emergencia social en el ámbito de la vivienda debida al sobreendeudamiento hipotecario y a las dificultades para afrontar el pago del alquiler y, por otro, el crecimiento de la pobreza energética. Por lo que se refiere expresamente al contenido dispositivo de la proposición no de ley, explicaré lo siguiente en cada uno de sus apartados.

El punto 1 de la propuesta tengo que decir que entra en contradicción interna al proponer que se adopten normas de carácter estatal con un determinado contenido y, al mismo tiempo, señalar que dicho contenido ya ha sido adoptado por normas de ámbito autonómico. El Estado ha de ser respetuoso con la distribución constitucional de competencias que supone que la normativa en materia de vivienda resida con carácter general en el ámbito autonómico sin que proceda la intromisión del legislador estatal en dicho ámbito.

Respecto al punto 2 de la propuesta, quiero decir que el tipo de medidas propuestas ya existen en la normativa en vigor. Así, debe recordarse que ya los primeros reales decretos-leyes de protección de los deudores vulnerables aprobados al principio de la pasada legislatura establecieron la suspensión de los lanzamientos para las familias con ingresos inferiores a tres veces el Iprem, 22.365,42 euros anuales, o en situación de especial vulnerabilidad: familias numerosas, personas con discapacidad, víctimas de violencia de género, deudores en situación de desempleo y mayores de sesenta años. Esta medida ha sido sucesivamente prorrogada, la última vez a través de la legislación de segunda oportunidad. Por otra parte, el Fondo social de viviendas con una dotación de 10.000 viviendas aportadas por las entidades financieras se creó precisamente para ofrecer una vivienda en régimen de alquiler social a quienes ya habían sido objeto de un desahucio por ejecución hipotecaria; por cierto, la mayoría de ellos fueron antes de 2011. Por último, debe señalarse que nuestra Constitución establece el principio de igualdad ante la ley de todos los ciudadanos, por lo que parece difícil establecer un régimen diferente según quien sea el propietario de la vivienda de la que se procede al desahucio.

Respecto al punto 3 de la propuesta, a lo largo de la legislatura ya se han adoptado disposiciones específicas para hacer frente a situaciones de sobreendeudamiento de particulares. En concreto, la Ley 1/2013, de medidas para reforzar la protección a los deudores hipotecarios, reestructuración de deuda y alquiler social, trata de dotar a los deudores hipotecarios de medios de defensa adecuados ante situaciones de especial vulnerabilidad que puedan derivarse de la aplicación de la estipulaciones pactadas en los préstamos hipotecarios concedidos, estableciendo la posibilidad de suspender el lanzamiento por un plazo de cuatro años desde la entrada en vigor del mismo —en concreto, hasta el 15 de mayo de 2017— en aquellos casos en los que los ejecutados cumplan una serie de requisitos recogidos en sus artículos 1 y 2. El Real Decreto-ley 11/2014, de 5 de septiembre, de medidas urgentes en materia concursal, modificó el artículo 695.1 4.ª de la Ley de Enjuiciamiento Civil introduciendo como particularidad en la ejecución

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 65

28 de abril de 2016

Pág. 26

sobre bienes hipotecados o pignorados la admisión de oposición del ejecutado cuando se funde en la causa del carácter abusivo de una cláusula contractual que constituya el fundamento de la ejecución o que hubiese determinado la cantidad exigible. En consecuencia, los afectados por los desahucios tienen concedida la asistencia jurídica gratuita y la paralización judicial del desahucio si alguna cláusula del contrato es abusiva. Posteriormente, el Real Decreto-ley 1/2015, de 27 de febrero, de mecanismo de segunda oportunidad, reducción de carga financiera y otras medidas de orden social, introdujo las reformas necesarias en el ámbito al que se refiere la proposición presentada según se indica a continuación.

Uno. Propiciar la modificación de la Ley 1/2013, de medidas para reforzar la protección de deudores hipotecarios de reestructuración de deuda y alquiler social, eliminado el plazo de dos años...

El señor **PRESIDENTE**: Señora Alós, tiene que ir terminando.

La señora **ALÓS LÓPEZ**: ... de suspensión de los lanzamientos para mantenerla en tanto concurren las circunstancias económicas recogidas en la ley, modificando los supuestos de especial vulnerabilidad contemplados en el apartado 2 del artículo 1 y modificando también la condición económica que define la unidad familiar.

Las iniciativas contenidas en este real decreto-ley están previstas para permitir que las familias y empresas reduzcan su carga financiera, flexibilizar los acuerdos extrajudiciales de pago y prever un verdadero mecanismo de segunda oportunidad. La ley 25/2015, de 28 de julio, de mecanismo de segunda oportunidad, establece una segunda oportunidad en el ámbito concursal, precisamente para deudores de buena fe con cargas, que incluye por primera vez a las personas físicas. Amplía el colectivo protegido por el Código de buenas prácticas a quien excluye de las cláusulas suelo de hipotecas y prorroga dos años más la suspensión de los desahucios. La parte de la hipoteca que no quede cubierta con la entrega del inmueble podrá quedar exonerada para potenciar de este modo la dación en pago.

El punto 4 de la propuesta se basa en el respeto a la libre voluntad de las partes, la Ley 4/2013, libertad de pactos, sobre la que los poderes públicos no pueden interferir y, sin perjuicio de ello, la nueva legislación ha buscado un equilibrio entre las medidas tuitivas, mantenimiento con carácter general el régimen de prórroga obligatoria por un periodo limitado y ese respeto a la libertad de pactos entre las partes.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Alós, está muy por encima del tiempo.

La señora **ALÓS LÓPEZ**: Podría detallar concretamente el punto 5, que se refiere al Plan estatal de fomento al alquiler de viviendas y rehabilitación que se ha puesto en marcha.

Señor presidente, tengo que decirle que ha habido otros portavoces que han sobrepasado el tiempo de su intervención.

El señor **PRESIDENTE**: Les he llamado la atención también.

La señora **ALÓS LÓPEZ**: Simplemente para decir que, en cuanto a los puntos 6 y 7, sobre pobreza energética, la legislación actual y el bono social, incluso las entidades eléctricas, después del funcionamiento de estos años, se están planteando que se pueda bonificar al cien por cien a quienes realmente no tienen nada y la disminución para algunos colectivos que sí que tienen rentas suficientes para poderlo pagar.

La propuesta 9 habla específicamente de la ley que se ha aprobado en el Parlamento catalán con los promotores de la ILP y a la que nuestro grupo ha votado a favor en el Parlamento catalán con la abstención en dos de sus puntos. Respecto a este punto debemos señalar que la interposición de recursos de inconstitucionalidad contra disposiciones autonómicas no es materia susceptible de transacción, sino que se rige por principios de estricta legalidad, atendiendo al respeto mutuo de las competencias que constitucional y estatutariamente estén atribuidas a cada una de las administraciones territoriales.

La finalidad de la PNL es loable y valorada positivamente desde el punto de vista social, pero, como he demostrado, hay legislación que cumple, hay cuestiones de seguridad jurídica e igualdad de todos los ciudadanos que hay que cumplir y, por eso, nuestro voto será el de la abstención.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

Procedemos, a continuación, a la votación de las cinco proposiciones no de ley que hemos debatido en el día de hoy. La primera proposición no de ley sobre los problemas de la autovía A-7 a su paso por el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 65

28 de abril de 2016

Pág. 27

término de Roquetas de Mar, Almería, presentada por el Grupo Parlamentario Mixto, se vota con la transacción del Grupo Socialista.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

La segunda proposición no de ley relativa a la presentación de un informe y calendario detallado de actuaciones para la finalización y puesta en servicio de la variante ferroviaria de Pajares, que presentaba el Grupo Parlamentario Ciudadanos, también se votará en una formulación transaccionada con Podemos y el Grupo Socialista. Pasamos a la votación.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 24; en contra, 16; abstenciones, 2.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

La tercera proposición no de ley, sobre la elaboración de un nuevo plan de transportes e infraestructuras, presentada por el Grupo Socialista, se votará en sus términos. Pasamos a la votación.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

La cuarta proposición no de ley será votada en un formato transaccional, con los dos primeros puntos de la enmienda del Grupo Socialista. La presentaba el Grupo Parlamentario Popular, sobre el impulso a la autovía A-33 Blanca-Font de la Figuera. Procedemos a la votación.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 40; abstenciones, 2.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Y respecto a la quinta proposición no de ley, sobre emergencia habitacional: desahucios, segunda oportunidad, alquiler, parque público y pobreza energética, tengo que preguntarle a la señora Martín si la votaremos en sus términos o ha llegado a algún tipo de transacción.

La señora **MARTÍN GONZÁLEZ**: Tenemos una enmienda de Democràcia i Llibertat, que hemos aceptado. La hemos incluido en el texto que ahora os vamos a pasar. De todo lo demás, nada.

El señor **PRESIDENTE**: La votaremos con la enmienda de Democràcia i Llibertat incorporada.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Es la última sesión de esta Comisión. Tengo que dar las gracias a todos sus miembros su colaboración, especialmente a los portavoces, así como a los componentes de la Mesa. Ha sido una Comisión muy activa, de las que más veces se ha reunido. También estamos entre las que más trámites han sacado adelante.

Muchísimas gracias a todos y suerte. **(Aplausos)**.

Eran las dos y treinta minutos de la tarde.