



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2018

XII LEGISLATURA

Núm. 449

Pág. 1

FOMENTO

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

Sesión núm. 25

celebrada el miércoles 21 de febrero de 2018

Página

ORDEN DEL DÍA:

Proposiciones no de Ley:

- Sobre el desarrollo de las infraestructuras ferroviarias entre Palencia y Santander. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/002193) 3
- Sobre la rehabilitación del Teatro Cervantes, en la ciudad de Segovia. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000093) 7
- Sobre el incremento de la altura máxima de los vehículos pesados dedicados al transporte de paja. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/001424) 12
- Relativa a la publicación de la estrategia indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de las infraestructuras ferroviarias integrantes de la red ferroviaria de interés general. Presentada por el Grupo Parlamentario Ciudadanos. (Número de expediente 161/002887) 15
- Sobre el desarrollo de un reglamento para la protección de los edificios frente a la exposición al radón, a incorporar al Código Técnico de la Edificación (CTE). Presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. (Número de expediente 161/002030) 20

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 449

21 de febrero de 2018

Pág. 2

— Relativa a dotar de financiación al programa de paisaje y proyecto de ordenación para la integración estético funcional de la cubierta de la A-70 en Sant Joan d'Alacant y Mutxamel en el proyecto de Presupuestos Generales del Estado para 2018. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/002247)	25
— Sobre los compromisos de puntualidad de Renfe. Presentada por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana. (Número de expediente 161/002914)	29
— Relativa a la protección de los derechos de los pasajeros afectados por las cancelaciones de los vuelos de Ryanair. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/002313)	33
— Relativa a la obligación de servicio público al transporte aéreo Canarias-Península. Presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. (Número de expediente 161/002395)	37
— Sobre el estudio de una línea marítima de transporte de mercancías y pasajeros entre Cartagena y las Islas Baleares. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/002277)	42
Votaciones.....	45

Se abre la sesión a las cuatro y cinco minutos de la tarde.

El señor **PRESIDENTE**: Se abre la sesión.

Antes de comenzar el debate de las proposiciones no de ley, vamos a repasar el orden en el que se van a debatir, después de las peticiones que fueron hechas, y si hay alguna objeción tomaremos nota. En primer lugar, vamos a debatir la proposición que figura en el 5.º punto del orden del día, sobre infraestructuras ferroviarias entre Palencia y Santander. En segundo lugar, debatiremos la proposición que figura en el 2.º punto del orden del día, sobre la rehabilitación del Teatro Cervantes en la ciudad de Segovia. En tercer lugar, debatiremos la proposición que figura en el 3.º punto del orden del día, sobre el incremento de la altura máxima de los vehículos pesados dedicados al transporte de paja. En cuarto lugar, debatiremos la proposición no de ley que figura en el 1.º punto del orden del día, relativa a la publicación de la estrategia indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de las infraestructuras ferroviarias de la Red Ferroviaria de Interés General. En quinto lugar, debatiremos la proposición no de ley que figura en el 4.º punto del orden del día, sobre el desarrollo de un reglamento para la protección de los edificios frente a la exposición al radón a incorporar al Código Técnico de la Edificación. En sexto lugar, debatiremos la proposición no de ley que figura en el 10.º punto, sobre los compromisos de puntualidad de Renfe. En séptimo lugar, debatiremos la proposición no de ley que figura en el 6.º punto, relativa a dotar de financiación al Programa de Paisaje de Sant Joan d'Alacant y Mutxamel. En octavo lugar, pasaremos a debatir la proposición no de ley que figura en el 8.º punto del orden del día, relativa a la protección de los derechos de los pasajeros afectados por la cancelación de los vuelos de Ryanair. En noveno lugar, pasaremos a debatir la proposición no de ley que figura en 9.º punto, relativa al transporte aéreo Canarias-Península. Y finalmente, la última que veremos, es la que figura en el 7.º punto del orden del día, sobre el estudio de una línea marítima de transporte de mercancías y pasajeros entre Cartagena y las Islas Baleares. **(Rumores.—Un señor diputado: ¿Puede repetirlas?)**.

¿Quieren que repita todo otra vez? **(Asentimiento)**. En resumen, la primera proposición que se debatirá figura en 5.º punto del orden del día; la segunda, en el 2.º punto; la tercera, en el 3.º punto; la cuarta, en el 1.º punto; la quinta, en el 4.º punto; la sexta, en el 10.º punto; la séptima, en el 6.º punto; la octava, en el 8.º punto; la novena, en el 9.º punto; y la décima, en el 7.º punto del orden del día. ¿De acuerdo? **(Asentimiento)**.

Como sabemos, el tiempo que solemos dar aquí son siete minutos para el grupo proponente, cinco minutos para el grupo enmendante y tres minutos para aquellos que fijan posición.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 449

21 de febrero de 2018

Pág. 3

PROPOSICIONES NO DE LEY:

— SOBRE EL DESARROLLO DE LAS INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS ENTRE PALENCIA Y SANTANDER. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/002193).

El señor **PRESIDENTE**: En primer lugar, vamos a debatir la proposición no de ley sobre el desarrollo de las infraestructuras ferroviarias entre Palencia y Santander, presentada por el Grupo Parlamentario Popular. Para su defensa, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Paniagua.

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

Nuestro grupo presenta la siguiente proposición no de ley: «El Congreso de los Diputados manifiesta la necesidad de continuar desarrollando las mejoras de las infraestructuras ferroviarias puestas en marcha entre Palencia y Santander, que aumentarán la fiabilidad y seguridad de los servicios prestados. Asimismo, deberá continuarse el desarrollo de las actuaciones que ya se encuentran en marcha para acometer la nueva línea de alta velocidad entre estas dos localidades.». Vamos a incluir una enmienda transaccional del Partido Socialista, con lo cual se añadiría también el compromiso «a finalizar el estudio informativo de la LAV en un plazo de tres meses, y a fijar en el mismo periodo un plazo de finalización para la nueva línea de alta velocidad entre estas dos localidades».

Preguntarán que si ya se está haciendo, ¿por qué lo proponemos? Por varias razones. En primer lugar, ya estuvo prevista la línea de alta velocidad entre Palencia y Santander, pero el Gobierno socialista en el año 2011 bloqueó su avance e incluso se habían licitado y adjudicado las obras de plataforma de algunos subtramos. En segundo lugar, está la dificultad para aprobar presupuestos y avanzar en las inversiones previstas por el Gobierno o también la posibilidad de que en algún momento unas nuevas elecciones hagan que se cambie de Gobierno. Estas dos razones nos llevan a presentar esta proposición no de ley para que se apruebe y no pueda ser bloqueada de nuevo y para que todos los grupos confirmen si apoyan o no esta inversión. Queremos saber quién está a favor de la vertebración del territorio, y quién está a favor de reducir las inversiones en estas zonas y dedicar todo el esfuerzo inversor a las provincias más desarrolladas, con más población, y por tanto, con más votos.

Me alegro de que a Unidos Podemos y al PSOE les parezca bien la presentación de esta proposición no de ley, eso al menos revelan las enmiendas planteadas. Sin embargo, siento que el Grupo Ciudadanos no apoye esta inversión. Creo que es la segunda razón que expuse antes, la que lleva a no apoyarlos. Prefieren invertir en otras zonas de España, en vez de en nuestra comunidad autónoma, todavía mucho peor cuando en el Parlamento de Cantabria votaron a favor, aprobando una moción que se basaba en el mismo concepto que esta proposición no de ley.

Con objeto de disponer cuanto antes de un mejor servicio ferroviario la prioridad en la legislatura 2012- 2015 fue la de actuar, en primer lugar, en la línea existente entre Palencia y Santander, ahorrando tiempos de viaje. Para ello, en este periodo se presupuestaron 124,2 millones de euros para modernizar toda la línea y se han finalizado las fases siguientes actuaciones: renovación de catenaria entre Palencia y Santander; renovación de las subestaciones de Monzón y Frómista; renovación de vía entre Palencia y Mataporquera; obras en trincheras; rehabilitación del túnel de Hijando y terraplenes; actuaciones en instalaciones.

Gracias a las inversiones ejecutadas se ha conseguido aumentar la velocidad hasta 160 kilómetros/hora, y consecuentemente disminuir los tiempos de viaje. Así, se ha reducido en veinticinco minutos el viaje desde Madrid a Santander y el trayecto Palencia-Aguilar-Reinosa-Torrelavega-Santander se realiza en dos horas y veintisiete minutos, ya que se mantienen paradas en Reinosa, Aguilar de Campoo y Torrelavega. Además continúan en ejecución otras actuaciones por importe superior a 38,6 millones de euros, que mejorarán la seguridad y la fiabilidad en la línea.

Por otra parte, el Ministerio de Fomento ha decidido continuar trabajando para el desarrollo de una línea de alta velocidad entre Palencia y Santander que ofrezca un tiempo de viaje entre Madrid y Santander de unas tres horas de viaje con paradas intermedias limitadas, con unos costes de inversión lo más ajustados posibles. Por este motivo, se han mantenido reuniones entre el Ministerio de Fomento y la Universidad de Cantabria, con objeto de analizar la alternativa que esta ha presentado para el desarrollo de esta actuación. En la actualidad, se está realizando el estudio informativo del proyecto de la LAV Palencia-Aguilar de Campoo, que supone un primer paso para la llegada de la alta velocidad a Cantabria y permitirá una mejora progresiva de los servicios hasta alcanzar el objetivo final.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 449

21 de febrero de 2018

Pág. 4

Tras el análisis de la propuesta, el Ministerio de Fomento ha definido las actuaciones que se van a acometer en este trazado. La valoración de todas las actuaciones es de 940 millones de euros para Palencia-Aguilar de Campoo y de 145 millones de euros para la duplicación de vía entre Torrelavega y Santander, con consignación en los presupuestos de 15 millones de euros para 2017, aunque desde el ministerio se estima necesaria una definición pormenorizada en fase de proyecto tanto de los costes como de los tiempos de viaje. La propuesta plantea crear un itinerario de vía doble de alta velocidad, con una velocidad máxima de 350 kilómetros/hora, hasta Aguilar de Campoo. Las principales actuaciones contempladas serían las siguientes: una gran variante de trazado entre Palencia y Aguilar de Campoo; la duplicación de vía en el tramo Torrelavega-Santander; la supresión de los pasos a nivel entre Palencia y Mataporquera y entre Torrelavega y Santander.

Paso a detallarles actualmente cómo están algunos de estos temas. En cuanto a la conexión entre Palencia, Alar del Rey y Aguilar de Campoo el Ministerio de Fomento y ADIF han realizado un estudio de alternativas de trazado a escala 1: 25 000, y posteriormente a escala 1: 5000, que fue sometido a información pública. El pasado 31 de enero de 2018 el Mapama ha emitido declaración de impacto ambiental del trayecto de la línea de alta velocidad Palencia-Alar del Rey y actualmente se están ultimando los trámites para la aprobación definitiva del estudio. En estos momentos ADIF está elaborando los pliegos para la licitación de la redacción de los proyectos básicos y constructivos en el tramo Palencia-Alar del Rey, que será licitado en cuatro lotes y en un plazo de redacción de doce meses. Esta actuación permitirá prolongar los servicios de viajeros de alta velocidad hacia el norte de Palencia, consiguiendo tiempos de viaje entre Madrid y Santander inferiores a tres horas. Sin perjuicio de lo anterior, y ante la necesidad de que se realizaran estudios de detalle para emitir la resolución, el Mapama no ha incluido el tramo Nogales-Aguilar de Campoo en el ámbito de la vía. Además, ya se ha licitado en la primera quincena de enero de 2018 un estudio hidrogeológico de detalle.

En cuanto a la conexión de altas prestaciones entre Aguilar de Campoo-Reinosa (35 kilómetros), desde noviembre de 2017 se está trabajando en la redacción del estudio informativo de este tramo. La inversión estimada asciende a 350 millones de euros.

Respecto a la duplicación de vía entre Torrelavega y Santander, ADIF está redactando los proyectos de duplicación a lo largo de los municipios de Camargo, Astillero y Piélagos (29,5 kilómetros). Esta actuación cuenta con un presupuesto previsto de 145,18 millones de euros, IVA incluido, a ejecutar entre 2017 y 2020. Además, se encuentra en licitación el contrato de redacción del proyecto constructivo, ejecución de obra y mantenimiento de instalaciones de seguridad y comunicaciones para el tramo Torrelavega-Santander, por un importe de 28,9 millones de euros. De esta manera, con la ejecución de las obras de duplicación entre Torrelavega y Santander, quedarán suprimidos los cinco pasos a nivel existentes en la red convencional en este tramo. Está pendiente la obtención de la declaración de impacto ambiental y se estima que podrá ser formulada en breve.

En cuanto al Plan de modernización Palencia-Santander la línea cuenta con una vía única electrificada en toda su longitud. El plan de modernización presentado en 2013 preveía una mejora de la línea convencional (217 kilómetros), actuando sobre la infraestructura —la vía, la electrificación y las instalaciones de seguridad— con una inversión total prevista de 223,43 millones de euros, de los que a 31 de diciembre de 2017 se han ejecutado 202,9 millones de euros. En marzo de 2015 concluían las actuaciones que permitían incrementar la velocidad, pasando de 120 kilómetros/hora a 160 kilómetros/hora, de manera que se consiguieron tiempos de dos horas y veintisiete minutos en el trayecto Palencia-Santander, suponiendo un ahorro de veinticinco minutos, incluyendo paradas en Aguilar de Campoo, Reinosa y Torrelavega.

La situación actual de las actuaciones es la siguiente: renovación de catenaria entre Palencia y Santander, renovación de vía entre Palencia y Torrelavega, obras en trincheras, terraplenes y túneles —túnel 2 de Reinosa y túneles de Hijando y de Morán—, acondicionamiento de puentes, actuaciones e instalaciones, rehabilitación de las subestaciones de Monzón de Campos, Frómista, Espinosa y Mave, renovación Torrelavega-Santander, en este trayecto ya se han ejecutado trabajos de renovación del carril y traviesas, así como de aparatos de vía en la estación de Muriedas. Estos trabajos incluyen la sustitución de desvíos en las estaciones de Torrelavega, Sierrapando, Renedo, Guarnizo, Boo y Santander, así como trabajos sobre las estructuras y drenajes. Asimismo, se han llevado a cabo otras actuaciones en estaciones de viajeros, otras actuaciones en la mejora de apartaderos, adaptación a 750 metros. También sobre el Plan de Cercanías presentado el 4 de diciembre de 2017 en Santander, el Plan del núcleo de cercanías de Cantabria que afecta la línea Palencia-Santander en el tramo comprendido entre Santander y Reinosa,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 449

21 de febrero de 2018

Pág. 5

la inversión prevista de este plan, en el que participarán ADIF y Renfe asciende a 529,6 millones de euros, de manera que la inversión estimada para el desarrollo de las actuaciones propuestas durante el periodo 2017-2022 en el núcleo de cercanías de Cantabria de ancho ibérico asciende a 247,50 millones de euros. Por todo lo hecho hasta ahora, por todo lo que queda por hacer, por la importancia para nuestros territorios, Palencia y Cantabria, les pedimos su apoyo.

Gracias.

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

Para defender las enmiendas, en primer lugar, por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra don Luis Salvador.

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

Al escuchar la exposición del portavoz del Partido Popular me ha parecido estar ante una intervención electoralista dentro de la zona geográfica a la que va dirigida esta PNL, porque intenta ya decir que Ciudadanos va a votar en contra. Sin embargo, le anuncio al portavoz del Partido Popular que no, que no vamos a votar en contra aunque hayamos presentado una enmienda. Enmienda que nos gustaría que fuera aceptada, entre otras cosas, porque dentro del acuerdo que hizo Ciudadanos con el ministerio y el Partido Popular —aunque estamos ya acostumbrados a que ustedes se saltan todo tipo de acuerdos— está también la creación de una oficina nacional de evaluación de proyectos para que evaluar todo este tipo de propuestas que está haciendo el Partido Popular en este momento en un formato de proposición no de ley. Curiosamente, el ministro de Santander toma la decisión de continuar con las obras del AVE y se salta el compromiso que tenía con Ciudadanos para que todo este tipo de infraestructuras se lleve a dicha oficina para poder ver su impacto, su coste-oportunidad, etcétera, así como la idoneidad de por qué hay que hacer en este momento esa línea y priorizarla con respecto a otras líneas que están otros territorios.

Por tanto, nosotros vamos a apoyar esta iniciativa, aunque sea una iniciativa más de autobombo del Partido Popular que solo dice «continuar desarrollando», «continuar haciendo», etcétera. Si ese tipo de iniciativas las llevásemos a otros territorios de España, nos daríamos cuenta de que eso de «continuar haciendo» puede durar diez, quince o veinte años. Por tanto, no es ningún síntoma de eficacia el saber que el Partido Popular está aprobando esta PNL en este momento, ni tampoco la gente de Santander podrá saber si va a tener el AVE dentro de pocos años. Así llevamos esperando en Granada y en otros muchísimos sitios cerca de quince años. No nos gustaría que esta experiencia se replicara en el resto de lugares de España.

Por tanto, nosotros hemos presentado una enmienda en la que le pedimos al Partido Popular que si quiere seguir incumpliendo el acuerdo de investidura al que llegamos, que proponía crear esa oficina nacional de evaluación para que estos proyectos fueran remitidos a dicha oficina, para que hubiera un informe técnico que dé el aval al desarrollo de esta línea en los términos que está planteando el Partido Popular, entonces, que sea el Partido Popular el que diga que está incumpliendo este compromiso. Aun así, nosotros sí apoyaremos la inversión necesaria en este sentido para la continuidad de esas obras y para que la alta velocidad también termine llegando a Santander, la ciudad del ministro, dicho sea de paso. **(Aplausos)**.

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

Por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, tiene la palabra la diputada doña Rosa Ana Alonso.

La señora **ALONSO CLUSA**: El Grupo de Unidos Podemos va a votar en contra de esta propuesta del Partido Popular, porque ya en su exposición de motivos en principio obvian el acuerdo político más importante que se consiguió en nuestra comunidad autónoma en los últimos veinte años. Me refiero al consenso que se alcanzó en el Parlamento de Cantabria, en torno a la proposición de ley relativa al compromiso con el proyecto de modernización del trazado ferroviario Madrid-Santander, el 26 de octubre de 2015. Todos los partidos con representación en el Parlamento cántabro —PP, PRC, PSOE, Podemos y el Grupo Mixto— estuvieron de acuerdo, incluido el partido del señor Íñigo de la Serna, quien entonces era diputado en la Cámara cántabra. En ese texto que se aprobó en ese momento se habla de reducir el tiempo de viaje entre Santander y Madrid a un tiempo inferior a tres horas para trenes de viajeros, en función de las alternativas elaboradas por el informe de la Real Academia de Ingeniería, favoreciendo el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 449

21 de febrero de 2018

Pág. 6

desarrollo y la igualdad de oportunidades para la economía de Cantabria y el puerto de Santander, a través de la construcción de apartaderos con mayor capacidad, como así lo reclamaba la autoridad portuaria. Consideramos que la propuesta del Partido Popular resulta inadecuada para esta línea desde un punto de vista técnico, ferroviario y de austeridad en el gasto. Por tanto, resulta una obra que puede gravosa y que es innecesaria.

Sin embargo, el actual ministro, no sabemos por qué, se empeña en una línea de alta velocidad de Palencia a Aguilar a 350 kilómetros/hora e insinúa su continuación hasta Santander; obra complejísima de construir, que además resultaría carísima. Ni siquiera está justificado construir la línea de alta velocidad entre Palencia y Aguilar, por la que nunca podrá circular un AVE, precisamente porque en Aguilar de Campoo debería cambiar de ancho y solo los Alvia podrían continuar por el resto de la vía hasta Reinosa, Torrelavega y Santander. Teniendo en cuenta que los Alvia solo están autorizados a circular a 250 kilómetros/hora, estamos ante una barbaridad y un sinsentido, que además de inviable resultará carísimo elevando los costes cerca de 1000 millones de euros para una línea que ahorrará escasos diez minutos en la que circulará, en el mejor de los casos, un tren cada dos horas.

La propuesta que creemos más viable e inteligente pasa por recuperar el consenso adoptado y adaptar la línea actual, construyendo apartaderos para el cruce con mercancías, mejorando el trazado allá donde sea más sinuoso, vallando las vías y suprimiendo todos los pasos a nivel para que así los trenes puedan alcanzar una velocidad por vías de ancho convencional de hasta 200 kilómetros/hora. Esta intervención, sumada a las ya planteadas en el resto de la línea, no solo agilizaría la reducción de tiempos, permitiendo conectar Santander con Madrid en menos de tres horas, sino que ahorraría un porcentaje significativo del importe del billete, que solo por ir por vía de alta velocidad acabará resultando más caro para los viajeros. El modelo que proponemos ahorrará al Estado 500 millones de euros, solo en cuanto a inversión.

Por otra parte, en términos de mantenimiento estimamos que el coste anual por kilómetro de doble vía de la línea de alta velocidad sería unos 100 000 euros al año, el doble de lo que costaría la alternativa de mejora de la vía única con vías de apartado en algunos puntos tal y como planteamos desde Podemos. El dinero ahorrado de todo esto podría destinarse, por ejemplo, a paliar el déficit histórico de inversión en infraestructuras y unidades que arrastra el ferrocarril de Cantabria, apostando por la completa electrificación de la vía estrecha, mejorando el trazado, duplicando vía, apostando por la accesibilidad completa de las estaciones o renovando el viejísimo material rodante que hace ya perder tiempo y dinero a las cántabras cada día. Sin embargo, nos encontramos con que el señor Íñigo de la Serna, lejos de tener en cuenta las necesidades de la gente en Cantabria, toma decisiones irresponsables con dinero público que maneja a su antojo, cambiando de criterio de la noche a la mañana, sin atender ni al interés público, ni a la sostenibilidad de la red ferroviaria, ni a la mejora de las opciones de comunicación a los ciudadanos y a las empresas. Atender justamente a estas demandas es la prioridad absoluta desde Unidos Podemos y así vamos a seguir defendiéndolo. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Alonso.
Por el Grupo Parlamentario Socialista, doña Luz Martínez.

La señora **MARTÍNEZ SEIJO**: Gracias, señor presidente.

Buenas tardes, señorías. En principio nos ha sorprendido mucho encontrarnos esta proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular, porque parece más la respuesta a una pregunta parlamentaria, que a una proposición no de ley, más aún teniendo en cuenta que este es un proyecto que lleva programado, en previsión, desde el año 2010, como ya se ha comentado anteriormente en la exposición por parte del señor Paniagua. Lo que a nosotros nos ha sorprendido es que se presente esta iniciativa para impulsar una obra, que en principio ya es obligación del propio Gobierno ejecutarla.

Por otro lado, nosotros hemos estado constatando a lo largo de estos últimos años una serie de incumplimientos sobre los acuerdos que se habían ido anunciando por los sucesivos ministros y ministras. Debo decir que justamente antes de las elecciones en el año 2015 —cuando doña Ana Pastor era ministra de Fomento— se anunció que todas las obras estarían en marcha en diciembre del siguiente año, es decir, para el año 2016. Unos meses más tarde el entonces secretario de Estado de Infraestructuras anunció también que se iba a modificar el proyecto y las fechas de ejecución de la obra. A continuación el señor De la Serna —actual ministro— nos anunció hace poco más de un año un nuevo retraso, pero sí que puso una fecha concreta de tres meses para finalizar el estudio de todo el proyecto. Posteriormente

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 449

21 de febrero de 2018

Pág. 7

nosotros preguntamos sobre este asunto, ya que en marzo de 2017 ni siquiera se pudo cerrar un plazo de finalización del estudio informativo para poder dar lugar a las distintas obras.

Por tanto, lo que nos hemos encontrado ha sido un retraso, tras otro retraso, tras otro retraso. Así que bienvenido sea ahora cualquier tipo de compromiso, pero a nosotros no nos parecía suficiente la propuesta de resolución porque no se comprometía en ningún momento a acelerar todas las obras que en principio ya tenían que estar en plena ejecución. Por tanto, entendemos que ya es el momento de asumir un compromiso serio por este Gobierno y acometer un proyecto con la seriedad que se requiere, teniendo en cuenta que lleva más de ocho años de retraso. Por tanto, nosotros hemos presentado una enmienda en la línea de que ya haya un compromiso claro para finalizar el estudio informativo y que se ponga también un plazo delimitado —tres meses concretamente— para anunciar un posible plazo de finalización de las obras porque si no lo hacemos así, nos encontraremos con aquello que nos tiene acostumbrado el Partido Popular que es anunciar obras, una tras otra sistemáticamente, pero sin ningún tipo de compromiso.

Nuestra posición está clara. Vamos a apoyar la proposición no de ley del Partido Popular, como no puede ser de otra manera, entendiéndolo que es una mejora sustancial para la provincia de Palencia, pero no simplemente para las vías de comunicación y el desarrollo integral de nuestra provincia, sino para las comunicaciones hacia Cantabria. Sin embargo, es cierto que hay una cuestión que nos preocupa y es la insinuación en la propuesta de resolución de otorgar una mayor seguridad al proyecto cuando plantean garantías de fiabilidad. ¿Es que hay alguna duda sobre el proyecto actual que genere algún cuestionamiento sobre la fiabilidad y la seguridad de este proyecto? Francamente, la propuesta de resolución nos ha dejado cierta preocupación porque entendemos que cuando se tiene que acometer una obra, y teniendo en cuenta que ha habido un retraso de más de ocho años, entendemos que no tiene que haber ninguna duda ante la ciudadanía de que acometer todas estas obras vayan acompañadas de garantías de fiabilidad y seguridad. Por tanto, entiendo que ahora no hay momento para la réplica, pero nos gustaría que en algún momento nos aclarasen a qué se debe, o qué ha suscitado esa duda en la propuesta de resolución. Por tanto, una vez más reiteramos el apoyo a un proyecto que es importante y fundamental para la provincia de Palencia.

Muchas gracias.

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

¿Hay algún grupo que quiera posicionarse sobre este tema? (**Denegaciones**).

Señor Paniagua, para posicionarse sobre las enmiendas.

El señor **PANIAGUA NÚÑEZ**: Estamos tratando de introducir una parte de la enmienda del Grupo de Ciudadanos.

El señor **PRESIDENTE**: Muy bien. Esperaremos a conocer el texto definitivo.

— SOBRE LA REHABILITACIÓN DEL TEATRO CERVANTES, EN LA CIUDAD DE SEGOVIA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000093).

El señor **PRESIDENTE**: A continuación pasamos al 2.º punto del orden del día: proposición no de ley sobre la rehabilitación del Teatro Cervantes, en la ciudad de Segovia, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. Para su defensa, tiene la palabra, don Juan Luis Gordo.

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

Buenas tardes, compañeros y compañeras. Perdónenme por mi voz, que está un poco quebrada. La rehabilitación del Teatro Cervantes de Segovia para nosotros es un proyecto esencial, porque contribuye de una manera significativa al crecimiento de la economía, del turismo y de la cultura en Segovia; un proyecto de rehabilitación que en su día fue promovido por el Partido Socialista y que paralizó el Gobierno del Partido Popular nada más llegar en 2012 en fase de licitación de obra. Es un proyecto muy importante y por tanto nos gustaría contar con el apoyo de todos los grupos. Digo todos, incluido el Partido Popular, al que pediríamos que anteponga los intereses de los ciudadanos, en este caso de los segovianos, a los intereses de tacticismos políticos.

El Grupo Parlamentario Socialista presentó una proposición no de ley en 2016; una proposición no de ley abierta, que reclamaba retomar este proyecto. A raíz de la visita que realizó el ministro de Fomento hace escasamente un mes a Segovia, nos encontramos con que por sorpresa —una agradable sorpresa—

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 449

21 de febrero de 2018

Pág. 8

anunció su voluntad de retomar el proyecto, pero un proyecto sin presupuesto, sin plazos. Además, anunció que era un nuevo proyecto, que es lo más preocupante porque lo hizo con un sentido patrimonial orgánico. A pesar de que estaba en una visita institucional no tuvo ningún reparo en decir que retomaba el proyecto —está recogido en los medios de comunicación— gracias a la insistencia de los parlamentarios del Partido Popular. Esta visita de carácter institucional —incluso la diputada del Partido Popular intentó justificar diciendo a los medios de comunicación que el Partido Popular necesita venderse— es la razón por la cual he autoenmendado la propuesta, acotando el alcance y contenido de la proposición no de ley, estableciendo plazos y, al mismo tiempo, la concreción del proyecto.

Como decía, el teatro Cervantes es una herramienta, una infraestructura imprescindible para Segovia. Tengan en cuenta que Segovia es una ciudad que gracias al tren de alta velocidad recibe muchísimos visitantes, pero al mismo tiempo el no contar con unas infraestructuras adecuadas nos imposibilita celebrar determinados eventos culturales, y al mismo tiempo potenciar la ciudad como una ciudad de congresos, lo cual crearía enorme riqueza.

El teatro Cervantes es un teatro histórico que fue construido en el año 1921, 1922, que en estos momentos el solar está con las fachadas y que necesita ser rehabilitado de una manera urgente. A ese fin se orientó desde el Gobierno del Partido Socialista un proyecto en el que, con una dotación de 280 000 euros y con el visto bueno de la Comisión Patrimonial de la Junta de Castilla y León, a la cual se ajustó el proyecto, se contemplaba un salón multiusos con una superficie de unos 3000 metros cuadrados útiles y un aforo de 600 a 700 personas.

Los socialistas no llegamos tarde, porque esto lo he leído estos días en los medios de comunicación, es decir, estábamos en el momento justo. Lo que sí ocurrió es que el hecho de que el Gobierno de la ciudad fuese de color socialista, incluso con otros proyectos, como es el proyecto alternativo que tiene la Junta en La Faisanera, un recinto cercano, pues hizo que posiblemente por unas cuestiones tácticas se intentase en todo momento paralizar este proyecto, como así se hizo, porque el Gobierno del Partido Popular paralizó el proyecto. Y para ello argumentó que no se había dotado económicamente, cosa que quiero reiterar aquí que es absolutamente falso, como en su momento expliqué a la ministra de Fomento.

Cualquier licitación, para que pueda ser licitada la obra, como estaba en fase de licitación, tiene que haber un documento de retención de crédito, una habilitación de crédito, es el llamado documento RC, si no, no se puede licitar. Pero aquí he oído estos días, y volveremos a oír posiblemente hoy aquí, que es que realmente éramos unos manirroto y que no había dotación presupuestaria. Es falso. Porque incluso estos días, en este populismo de Estado que está haciendo el ministro de Fomento, posiblemente con otros fines, él mismo ha llegado a decir a una pregunta de periodistas, y lleva razón, que no es necesaria una dotación presupuestaria *ad hoc* específica para licitar el proyecto. Y es verdad, porque puede haber partidas en el ámbito orgánico del ministerio que permitan licitar un proyecto que no tenga una asignación específica.

Por tanto, ese argumento que hemos venido escuchando de que no había dinero era simplemente una excusa para no abordar un proyecto. Por tanto, yo me felicito por el cambio de posición del Partido Popular, espero que sea sincera y espero que esta propuesta no tenga un carácter tacticista. Porque la oferta que se ha hecho públicamente es una oferta vacía, son palabras huecas. Se habla de empezar de cero con un nuevo proyecto, sin dotación presupuestaria, sin plazos, y nos tememos que todo puede ir enfocado de cara a la fecha electoral de las elecciones municipales.

Por eso yo creo que es el momento de avanzar, y avanzar en este proyecto pensando en grande. Yo le pediría al Gobierno que no dilapide recursos públicos, porque hay un proyecto; hay un proyecto que es el proyecto que en su día se aprobó. Y es un proyecto en el que incluso la Junta, como he dicho antes, dio su visto bueno. Esto, sin duda alguna, sería una prueba inequívoca de la voluntad política de abordar este proyecto.

Y espero que la decisión responda a la voluntad popular y no al tacticismo político, espero que sea así. Es posible que ahora se me diga aquí que es que ha habido un cambio normativo, de normas, y que esas normas aconsejan redactar un nuevo proyecto. Lo que yo puedo decir es que me he revisado toda la legislación de Castilla y León en materia de construcción y no he visto que haya habido un cambio sustantivo en las normas; algún cambio de carácter administrativo, pero esto no puede ser el pretexto.

Por tanto, lo que pedimos es el apoyo de los grupos y pedimos el compromiso del Gobierno para que licite la obra del teatro Cervantes en un plazo de seis meses, lo cual es perfectamente posible. Y al mismo tiempo le recordamos que desde el Partido Socialista, yo mismo como secretario general hace cinco meses di instrucciones para que se apoyase La Faisanera, porque entendíamos que el teatro Cervantes

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 449

21 de febrero de 2018

Pág. 9

no compite nunca con La Faisanera, sino que necesitamos infraestructuras que generen sinergias, que generen actividad económica y empleo. Y espero que en esa línea nos movamos. Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

La única enmienda que hay es la propia autoenmienda del Grupo Parlamentario Socialista. Para posicionarse tiene la palabra en primer lugar el Grupo Mixto, don Isidro Martínez.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Muchas gracias, señor presidente. Muy buenas tardes a todos.

Yo quiero felicitar en primer lugar a los segovianos porque a finales del pasado mes de enero, apenas hace tres semanas, el ministro de Fomento comprometió el apoyo del Gobierno de España para afrontar la rehabilitación del teatro Cervantes en Segovia y ello supone un inequívoco compromiso al más alto nivel para afrontar el capítulo que debería poner punto final a una sucesión de calamidades administrativas y presupuestarias que afectaron como efecto secundario a la estética de una de las ciudades más emblemáticas del mundo por su patrimonio, que ya hace más de tres décadas fue distinguida por la Unesco.

Repasando los antecedentes de este asunto, hay que remontarse a finales del siglo pasado cuando se le encarga a un estudio de arquitectura barcelonés un proyecto para convertirlo en palacio de exposiciones y congresos. En 2006 los tribunales de justicia determinaron la ilegalidad del proyecto y de las estructuras metálicas levantadas en el enclave del Cervantes, cerrado desde 1984; una ruina pegada a su muralla medieval, en pleno corazón del casco histórico, unas cerchas visibles desde muchos puntos de Segovia que excedían el volumen autorizado para la rehabilitación del espacio. En 2011, cuando estábamos en plena campaña electoral de las elecciones generales del 20 de noviembre, el ministro de Fomento —entonces el titular de la cartera era José Blanco, del Partido Socialista— anunció la licitación de las obras de rehabilitación del teatro Cervantes dentro del programa de recuperación de teatros históricos de la Secretaría de Estado de Vivienda y Actuaciones Urbanas; presupuesto base de licitación, algo más de 8 millones de euros, que con el cambio de Gobierno y el descomunal desastre de las cuentas públicas no se llegó a adjudicar, a pesar de existir un protocolo general de intenciones entre el extinto Ministerio de Vivienda y el ayuntamiento para llevar a cabo la rehabilitación.

Señorías, apelo a su sentido común: Segovia necesita pasar cuanto antes este capítulo tenebroso de su patrimonio. Es preciso que se acometan con urgencia todos los pasos para que en el menor plazo posible la ciudad tenga un espacio digno de su categoría en lugar de un solar. Desde los pasados años noventa hasta que se ponga en servicio esta arquitectura va a transcurrir más de un cuarto de siglo, y creo que hoy es el momento de aunar voluntades entre administraciones de distintos signo político.

Desconozco sinceramente cuál es el objeto final de esta proposición no de ley autoenmendada, que está fechada inicialmente en julio de 2016, más allá de la reivindicación política que ha reclamado singular y tenazmente el diputado señor Gordo Pérez desde hace años. Pero creo que tras el anuncio del ministro De la Serna, hoy lo que toca, como dije al principio, es felicitar a los segovianos, tratar de aunar voluntades y confiar en que no vuelvan a surgir obstáculos para iniciar y culminar la rehabilitación del Cervantes segoviano.

Muchísimas gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Martínez Oblanca. Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos tiene la palabra el diputado don Francisco Igea.

El señor **IGEA ARISQUETA**: Muchas gracias, señor presidente. Cuando oía al señor Gordo asombrarse de la visita del ministro de Fomento, la verdad es que asombrarse de esto en España es complicado, porque así como las golondrinas, cuando vuelan bajo, anuncian la lluvia, y las cigüeñas anuncian el verano, pues se podría adoptar el adagio de la cigüeña y san Blas diciendo que cuando lleguen elecciones verás al ministro de las construcciones, que es una cosa bastante habitual cuando se acercan las elecciones.

Miren, la historia de este teatro, que nace en 1923, en la misma fecha que da el golpe don Miguel Primo de Rivera, marqués de Alhucemas para los de Esquerra Republicana, parece que nace con esa maldición. Nace con esa maldición y vive una vida lánguida en los ochenta hasta que cierra en 1984, y posteriormente pasa a ser propiedad del ayuntamiento. Cuando se acercan las primeras elecciones —alcalde del PP, Gobierno del Partido Popular— se hace un proyecto, se licita el proyecto; le cuesta 70 millones de pesetas

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 449

21 de febrero de 2018

Pág. 10

ya ese primer proyecto al ayuntamiento, que naturalmente, cuando pasan las elecciones, se pierde, se vuelve a perder. En 2003 se hace un nuevo proyecto, por el arquitecto municipal, se inician las obras y se paralizan en 2005, como se ha comentado, por la altura de las cerchas. Se hace un tercer proyecto justificativo para el exceso de altura. Pero finalmente hay que retirar las cerchas. Se hace un cuarto proyecto en 2007, y finalmente en 2010 se hace un quinto proyecto de ejecución por el coste total de 280 000 euros. Si hacemos caso a los comentarios del Partido Popular y del Ministerio de Fomento, probablemente esta obra acabará teniendo el récord mundial de proyectos por obra no realizada, es un récord del que podremos presumir probablemente en nuestro país.

¿Qué es lo que demuestra esta PNL, qué es lo que demuestra esta situación? Pues miren, desgraciadamente demuestra una cosa: que quizá no es necesario el edificio del Cervantes para ver buenas obras de teatro en Segovia, porque lo que se lleva representando en Segovia desde entonces, no sé si es una comedia, un drama o una farsa. Porque lo que ha ocurrido es que cuando el Partido Popular estaba en la oposición en diciembre de 2009, en marzo de 2010, ellos presentan mociones en el Senado para aprobar e impulsar la reconstrucción del teatro. Ocurre lo contrario cuando el que está en la oposición es el PSOE, 2013 en Castilla y León, 2016 en el Senado de nuestro país: impulsan una moción para que Fomento se haga cargo de esto. Cuando uno está en la oposición hace una cosa, cuando se acercan las elecciones presenta un proyecto, y así llevan los segovianos treinta años, más de treinta años sin resolver el problema del teatro Cervantes.

Nosotros vamos a votar, naturalmente, a favor de la propuesta y a favor de la enmienda, porque ya le digo, me parecen que cinco proyectos para una obra no realizada, quizás son un poco excesivos. Pero por favor, les pido a los miembros del PP y del PSOE que acaben de una vez con esta farsa para los segovianos y que le den, por favor, una solución a un edificio emblemático en el centro de la ciudad que tanto necesita.

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Confederal Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea tiene la palabra la diputada doña Carmen Valido.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Buenas tardes y gracias, presidente.

Desde nuestro grupo confederal apoyamos, sin duda, que se rehabiliten edificios históricos, independientemente de si están o no protegidos, ya que los espacios culturales, más aún los teatros, están presentes en el imaginario social y son de referencia urbanística tanto para el turista como para la ciudadanía local, y más en este caso que ha tenido lugar ya la redacción de varios proyectos, y es hora ya de que se ponga en marcha al servicio de la ciudadanía. Este hecho ocurre en ciudades grandes y pequeñas, pero en las ciudades más pequeñas con más importancia, al ser menos numerosos los espacios dedicados a la cultura y a la expresión social.

Confiamos en que la reanudación de las gestiones para la rehabilitación de este espacio se produzca pronto, y en fin, lo que esperamos es que se termine y que de una vez se ponga en marcha el proyecto. Gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Popular, tiene la palabra el diputado don Jesús Postigo.

El señor **POSTIGO QUINTANA**: Buenas tardes, presidente.

Yo agradezco, en primer lugar, el tono del señor Gordo en la exposición de esta PNL, se lo agradezco de verdad. En segundo lugar agradezco a todos los ponentes del resto de grupos que se hayan interesado de una forma tan precisa y tan clara de un proyecto que efectivamente se retrasa mucho en Segovia; no son treinta años, señor representante de Ciudadanos, sino veintidós; estamos hablando de veintidós, 1996, que es cuando se compra por parte del ayuntamiento.

En cualquier caso, al hilo de la modificación de la enmienda que ha presentado el Grupo Socialista con respecto al *petitum* que había pedido en su PNL, me gustaría decirles que hacer en seis meses lo que está pidiendo el señor Gordo es materialmente imposible. Y digo que es materialmente imposible porque lo que nos está pidiendo el señor Gordo en nombre del Partido Socialista es que tengamos un hijo sin haberlo concebido antes, y además nos lo pide que sea en seis meses, con lo cual a estas alturas de la vida, espero que el señor Gordo, yo al menos así lo tengo claro, sepa que estas son cosas materialmente imposibles.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 449

21 de febrero de 2018

Pág. 11

Dicho esto, quería decirles, y no quiero abundar en la escenificación y en lo que es el teatro Cervantes, porque todos los ponentes de una y otra forma nos han acercado mucho a lo que es el teatro Cervantes de Segovia, sí quiero decir que evidentemente este fue un edificio comprado por el Ayuntamiento de Segovia en 1996, que se hizo un proyecto entre 1996 y 1998 y que fue aprobado por la Junta de Castilla y León, el inicio, que entre 1999 y 2003 no hubo voluntad política en el Ayuntamiento de Segovia, entre los grupos políticos, para sacar adelante este proyecto; y que en los años 2003-2007, con el proyecto aprobado en 1998, gobernando el Partido Socialista con Izquierda Unida, se inician las obras sobre el proyecto aprobado en el año 1998. Pero se inicia un proyecto en el que se saltan a la torera, literalmente se saltan a la torera todo el proyecto aprobado, como he dicho, por la Junta de Castilla y León. Y se lo saltan cometiendo una serie de tropelías y posiblemente siendo el mayor atentado urbanístico en Segovia llevado a cabo por el propio Ayuntamiento de Segovia, en el que vacían por completo el edificio, lo vacían literalmente, tiran el edificio excepto las cuatro paredes, cargándose todo el bien patrimonial y el bien industrial, y por supuesto el tejado que había, y sobre todo el techo con unas pinturas estupendas de un conocido pintor segoviano.

Pero lo que es peor de todo, pretenden levantar la altura del edificio del teatro Cervantes. Y aquí no es el Partido Popular, sino que es la Asociación de Amigos del Patrimonio de Segovia la que denuncia este hecho a los tribunales. Desde el año 2005 hasta el año 2010 pasa por distintos vericuetos. En los tribunales al final, después de distintas instancias judiciales, se condena al ayuntamiento, y efectivamente se indica que la altura del teatro Cervantes tiene que ser la que tiene que ser, porque se cargaba todo el perfil y la silueta del centro histórico de Segovia.

A todo esto, seguía gobernando el Partido Socialista con Izquierda Unida en el Ayuntamiento de Segovia. Y en el año 2011, en plena campaña electoral, la secretaria general del Ministerio de Vivienda, la señora Beatriz Corredor, anunció a bombo y platillo la licitación para la adjudicación del teatro Cervantes en próximas fechas. Pero hete aquí que en el año de elecciones generales, 2011, cambia el gobierno y se observa, señor Gordo, que no hay partida presupuestaria o consignación presupuestaria, y además, que los compromisos del ministerio ascendían al 180 % más sobre las disponibilidades presupuestarias de las que disponía —y perdón por la redundancia— el propio ministerio. Por tanto, no es posible la adjudicación en aquella época. En definitiva, no había dinero ni para pagar lo que se estaba haciendo, cuánto más para lo que no se había empezado.

Entre los años 2011 y 2016, creo que estábamos en otras cosas, como ustedes bien conocen, y es en 2017 cuando los parlamentarios del Partido Popular y la portavoz municipal en el Ayuntamiento de Segovia han tenido diversas reuniones con el ministro de Fomento para abordar este tema y conseguir que por fin el teatro Cervantes de Segovia fuera una realidad. Y así se consiguió. Y el 31 de enero, como muy bien se ha dicho, el 31 de enero pasado el ministro de Fomento manifestó públicamente en Segovia que comprometía los fondos del ministerio para aportar los fondos necesarios para licitar la reforma del teatro Cervantes en el momento en que esté aprobado el nuevo proyecto de ejecución.

Lo que nos ha sorprendido muchísimo, y se lo digo con toda sinceridad, es que en lugar de alegrarse por parte del Partido Socialista y de los que actualmente gobiernan en algún caso en el Ayuntamiento de Segovia, en lugar de alegrarse y ver cómo este tema puede salir adelante, les ha entrado un ataque de celos o de envidia —que desconozco—, y quizá sea porque el PP cumple y hace lo que dice.

En cualquier caso, presentar una PNL como la que presentó el otro día el señor Gordo o el Partido Socialista y modificarse ayer a sí mismo el *petitum* de la PNL no tiene mucho sentido porque, como ya he dicho, pedir al Gobierno de la nación que licite en seis meses un proyecto que tiene que volverse a estudiar necesariamente, han pasado diez años —perdone, presidente, enseguida acabo—, tiene que pasar técnicamente, jurídicamente, urbanísticamente y económicamente por un modificado de ese presupuesto. Y ese modificado no se puede hacer en seis meses.

Pero en cualquier caso, y ya acabo, presidente, ese modificado lo tiene que hacer el Ayuntamiento de Segovia, señor Gordo. Yo le digo, señor Gordo, que salvo que usted nos pueda decir hoy aquí, que no nos lo ha dicho, que el Ayuntamiento de Segovia ya tiene ese modificado y está en condiciones de presentárselo al ministerio para ser licitado inmediatamente, estaríamos encantados; si no, materialmente es imposible, imposible, y digo «materialmente», llevar a cabo la petición que ustedes hacen.

Cuando el ayuntamiento, si no fuera así, lo tenga concluido, desde luego le digo, señor Gordo, traiga aquí otra vez otra PNL, y yo personalmente me comprometo a hablar con el ministro y decirle que, por favor, lo liciten en seis meses.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 449

21 de febrero de 2018

Pág. 12

Y termino con las mismas palabras que también usted ha comentado: vayamos todos juntos, y desde luego nos irá mucho mejor. Me gustaría terminar diciendo, señor Gordo, que si esto fuera una realidad, me gustaría verle apoyando los Presupuestos Generales del Estado para que esta realidad que usted está pidiendo para Segovia realmente sea una realidad y no un ficticio o una entelequia que pueda tener en estos momentos el Partido Socialista en su cabeza.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

— **SOBRE EL INCREMENTO DE LA ALTURA MÁXIMA DE LOS VEHÍCULOS PESADOS DEDICADOS AL TRANSPORTE DE PAJA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/001424).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a debatir la siguiente proposición no de ley, el punto 3.º del orden del día. Es del Grupo Parlamentario Socialista, sobre el incremento de la altura máxima de los vehículos pesados dedicados al transporte de paja, y que va a defender el diputado Gonzalo Palacín, a quien doy la palabra. **(El señor vicepresidente, De la Encina Ortega, ocupa la Presidencia)**.

El señor **PALACÍN GUARNÉ**: Muchas gracias, presidente.

A nuestro modo de ver la proposición no de ley que traemos hoy a debate es sencilla y puede solucionar un problema de inmediato, y además una cuestión importante en una comisión como la de Fomento: es una iniciativa que no tiene coste alguno para el Estado.

Como sabrán, hemos presentado una enmienda a la iniciativa que registramos ya hace unos meses para, además de regular la altura, regular también la longitud en este tipo de transportes y equiparlo a lo que ya está autorizado por el Gobierno con otro tipo de materiales.

Yo quiero remarcar el último punto quizás de la parte propositiva, que es «siempre y cuando se garanticen las condiciones de seguridad». Es decir, nosotros estamos solicitando incrementar la altura y longitud, pero siempre y cuando se garanticen las condiciones de seguridad, que para eso la Dirección General de Tráfico y el propio ministerio tendrán que velar por ello.

Es una iniciativa que afecta a un sector creciente, que por el incremento de los usos de la paja lleva aparejado un incremento del tráfico por carretera de ese material, ya sea para nutrir a las plantas de generación de energía de biomasa, o ya sea, como el año pasado, que tuvimos una situación de sequía grave en este país y muchas explotaciones ganaderas se tuvieron que nutrir, en lugar de con los pastos que eran habituales, con pacas de forraje o pacas de paja transportadas por este tipo de vehículos.

Las razones ya las especificamos en nuestra proposición no de ley, pero se las voy a repetir o recalcar. Es un producto o un material que tiene poca densidad; con los volúmenes que estamos pidiendo que se autoricen llevarían 22,5 toneladas, muy por debajo de las autorizadas actualmente. Es evidente que se están produciendo mejoras, no tanto como nos gustaría, en la red viaria de nuestro país, pero sí que es verdad que se ha avanzado en la construcción de nuevas infraestructuras, y por tanto yo creo que hay que actualizar también en este caso el volumen que pueden transportar vehículos de este tipo. Además, se mejoraría y se adecuaría la legislación nacional con la que tienen otros países de nuestro entorno, como puede ser Francia, de la zona de donde yo vengo, que somos limítrofes con Francia. El tráfico de mercancías entre los dos países es importante, y yo creo que ayudaría a mejorar, si cabe, el comercio entre los dos países.

Además, como he dicho antes, es un producto que tiene una densidad reducida, e incrementar este medio metro más de altura y la longitud llevaría a que el camión pasara de llevar 17,5 toneladas a 22,5, son 4000 kilos o poco más lo que llevaría, no tiene que haber ningún problema para ello. Y además es que hay una complejidad técnica, y es que los fabricantes de las empacadoras a nivel mundial solo fabrican dos formatos, de 70 o de 90 centímetros de altura. Por eso yo creo también que adecuar este transporte a esta petición que hace el sector no conllevaría más riesgo para el resto de usuarios de las vías de comunicación de nuestro país. Yo, viniendo del mundo del medio ambiente, quiero hacer una aportación, que es que a mayor volumen que pudieran llevar estos camiones menos tránsito de los mismos habría por las carreteras, y también habría una reducción en cuanto al consumo de combustible.

Por lo tanto, les hemos expuesto las causas por las que creemos que se podría y se debe actualizar las medidas, y además lo hacemos porque este transporte, que sí es un producto que quizá no es llamativo o no genera el valor añadido que otros, como es la paja, simplemente pedimos equiparlo con el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 449

21 de febrero de 2018

Pág. 13

transporte de vehículos, que sí que tiene autorizadas las dimensiones que nosotros estamos solicitando para la paja. Quizá no es un sector tan potente, o un *lobby* tan influyente, el de la industria de la paja, como el del automóvil, pero para zonas de nuestro país sí tiene una importancia mayúscula. Además, como he dicho al principio de mi intervención, es un transporte que está creciendo por temas medioambientales y por nuevas industrias que se generan en su entorno, como es la biomasa, que hay una apuesta decidida por algunas administraciones por esta energía, y creemos que es del todo justificable y razonable, y por eso solicitamos el apoyo de todas sus señorías.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): Muchas gracias, señor Palacín.

Para la toma de posición, por el Grupo Mixto, ¿Martínez Oblanca? **(Denegaciones)**. Renuncia.

Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos tiene la palabra el señor Miguel Ángel Garaulet.

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

Vamos de un sitio para otro, y este día estamos un poco fuera del sitio.

Estudiando la propuesta del Grupo Socialista, es una propuesta que tiene unos puntos fuertes y unos puntos débiles. Desde el punto de vista de los puntos fuertes, es que se permitiría un mejor rendimiento a la hora del transporte de la paja, creando una posibilidad de mayor rendimiento económico para los transportistas, y también para los productores, porque enviarían en menos tiempo mayor cantidad de paja, cuatro toneladas más aproximadamente que en los trayectos normales. Por supuesto, esta reducción del trayecto supone una reducción de la carbonización, se incrementa lo que es la producción de paja en zonas desfavorecidas, despobladas, por un cambio en el sistema; esto también permite un incremento de la producción de productos de secano, que también afecta al medio ambiente porque se crearían mayores volúmenes de sitios donde pudiera haber los sumideros de CO₂. Además se apunta para las nuevas tecnologías, que es un cambio de modelo que estamos estableciendo y estamos todos defendiendo, que para evitar la despoblación hay que cambiar el modelo dentro de aquellas zonas y generar puntos que permitan unos incrementos en los recursos económicos. ¿Los puntos débiles que tiene? Pues que la poca densidad de la paja da problemas a la hora de la carga. También hay un problema de seguridad por la altura requerida, 4,5 metros. Existe un problema de gálibo en las carreteras porque en muchas de ellas hay puentes y túneles con alturas inferiores a los 3,5 metros. Además, supondría un incremento del coste del camión, con lo cual muchos de los autónomos que, a día de hoy, están haciendo este tipo de trayectos no tendrían la capacidad económica para comprar nuevos camiones. El incremento de longitud a 20,55 metros también supone un problema de seguridad vial. **(El señor presidente ocupa la Presidencia)**.

Por todas estas razones, nosotros sugerimos al grupo proponente que para sacar adelante esta propuesta, sería importante contar con un estudio muy potente de seguridad firmado por catedráticos universitarios, académicos e investigadores, en el que se incluyan estudios integrales de riesgo en las condiciones de embalaje y transporte para la altura requerida de 4,5 metros; un estudio de las condiciones de gálibo de las carreteras con mayor demanda para este tipo de transporte y la evaluación económica de sus condiciones de gálibo en altura, así como la instalación y puesta en funcionamiento continuado de una aplicación informática para el seguimiento de este tipo de transporte y otras tipologías que puedan suponer un riesgo para la seguridad vial. Estamos de acuerdo en aprobar esta PNL, pero sería importante que dentro de la propuesta final se incluyeran estas puntualizaciones en el ámbito de la seguridad, porque nos preocupa y sobre todo preocupa al sector del transporte.

Gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Confederal Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, tiene la palabra el diputado don Jorge Luis Bail.

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

España es el líder indiscutible, está produciendo el 50 % de alfalfa en la Unión Europea y, dentro de España, el 50 % se produce en Aragón; de esta producción estamos exportando cerca del 70 %, el año pasado la cifra anteriores era el 73 %. En concreto, en Aragón se ha constituido el Grupo operativo para la estandarización de la calidad de la alfalfa y, por ejemplo, el Instituto de Investigación en Ingeniería de Aragón, I3A, se está ocupando de los sistemas de información avanzados en cuanto a la exportación de alfalfa. Esto se encuadra dentro del Programa de Desarrollo Rural para Aragón 2014-2020. Y además de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 449

21 de febrero de 2018

Pág. 14

lo dicho por el ponente en esta proposición, como también ha señalado el compañero de Ciudadanos, tenemos encima un cambio de modelo tanto energético como agrícola por los efectos evidentes del cambio climático; tenemos un cambio en las variedades que se producen; tenemos por delante decidir si queremos incentivar el regadío o el secano y, por lo tanto, saber las operaciones que debemos hacer para que eso sea posible, para conseguir un medio ambiente más sostenible y un transporte menos impactante —no tanto sostenible, por la paradoja de Jevons, sino menos impactante por unidad—, por lo que al final estaríamos hablando simple y llanamente de un problema de seguridad vial. Estamos —y ahora hablo como portavoz de la Comisión sobre Seguridad Vial— en un momento en el que el Gobierno ha prometido que, antes de finales de este año, traerá la nueva ley de seguridad vial y la reforma de los reglamentos aplicables, y estamos esperando en la Comisión a esta modificación legal. Por tanto, creemos que esta proposición tiene todo el sentido del mundo, como decía el ponente en su coletilla final, siempre y cuando se garanticen las condiciones de seguridad. Nos parece que es un requisito técnico y que no debe haber mayor problema que el que, por ejemplo, tienen en Francia. Al final es una cuestión de competitividad, de economía nacional, de modelo a largo plazo y de proyecto de país.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra don Miguel Barrachina.

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

Al Grupo Parlamentario Popular le parece muy razonable esta proposición no de ley y, de hecho, la prudencia con la que se solicita que se estudie este asunto. En la actualidad tanto el Ministerio del Interior como el de Fomento, incluso el de Industria, están estudiando esta modificación y algunas otras porque naturalmente sería conveniente para el campo. La única limitación que hay, porque la redacción actual es idéntica a la que se dio originalmente en 1998, hace ya veinte años, es obviamente la seguridad. Es decir, si todo el mundo está de acuerdo en que estos vehículos sean más altos y más largos, ¿por qué no?, y más cuando esto reportaría mayores beneficios o, al menos, menores pérdidas para el empresario agrícola; pues naturalmente por los riesgos que puede suponer para el camionero, para quienes cargan y para terceros. Esto requiere un tiempo, pero nos parece razonable. Me parece bien —y hablo como aficionado y no como ingeniero o técnico, que son los que deben establecer esto— la altura de 4,5 metros que, como bien sabe todo el mundo, solo se autoriza en España para tres casos: para las grúas que han de transportar vehículos estropeados, para aquellos que a su vez transportan otros vehículos, si no, no habría forma, y para aquellos que transportan contenedores homologados, normalmente de tránsito marítimo, que son mucho más estables y más rígidos, evidentemente, que el transporte de paja. La posibilidad de que hubiese una cuarta excepción es lo que en este momento se está estudiando.

¿Alargar la longitud de estos vehículos?, como ha propuesto el Grupo Parlamentario Socialista con una nueva enmienda; pues yo tengo la impresión de que cada vez que el Grupo Parlamentario Socialista ve que vamos a votar que sí, presenta otra enmienda para ponérselo más complicado, pero esta vez no lo van a conseguir porque vamos a votar favorablemente. Por tanto, en cuanto a alargar a veinte metros la longitud del vehículo, revisando el reglamento y, salvo que me equivoque, yo he visto que los vehículos más largos autorizados en la actualidad son los autobuses articulados y alcanzan solo 18,5 metros. Entonces, probablemente serían los vehículos más largos que transitarían, y ha de estudiarse muy meticulosamente para no causar daños a terceros ni problemas en las rotondas o dificultades de gálibo en los 160 000 kilómetros de carreteras de que dispone España. Por tanto, nos parece bien y vamos a votar favorablemente.

Al final un agricultor en el medio rural, sea en Aragón, sea en el interior de mi provincia, Castellón, lo que pide son menos trabas, menos inconvenientes, menos límites. Contrariamente a lo que se cree, el sector rural no demanda más subvenciones, que se terminan cuando se suele acabar el dinero presupuestado, sino que no le hagan la vida imposible, en muchas ocasiones desde el ecologismo de salón. Por tanto, esta medida, que sería para facilitar y dar más posibilidades de ganarse la vida y tener condiciones similares a otros países de la Unión Europea, nos parece muy razonable. Al final pretende que en el campo tengan las mismas condiciones de conexión viaria, pero también de conexión digital eliminando esa brecha que separa el mundo rural del urbano para tener las mismas condiciones. Ya anuncio que el Grupo Parlamentario Popular votará favorablemente continuar con el estudio que se está llevando a cabo.

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 449

21 de febrero de 2018

Pág. 15

— **RELATIVA A LA PUBLICACIÓN DE LA ESTRATEGIA INDICATIVA DEL DESARROLLO, MANTENIMIENTO Y RENOVACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS INTEGRANTES DE LA RED FERROVIARIA DE INTERÉS GENERAL. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CIUDADANOS. (Número de expediente 161/002887).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a debatir la siguiente proposición no de ley que figura en el orden del día como número uno, relativa a la publicación de la estrategia indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de las infraestructuras ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General. Es del Grupo Parlamentario Ciudadanos y la va a defender su portavoz, don Fernando Navarro. Tiene la palabra.

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

Señorías, para explicar de qué trata esta PNL permítanme ponerles dos ejemplos: el primero son las cercanías. Es evidente el progresivo deterioro del servicio, las numerosas incidencias que salen en prensa, que han provocado que en un momento en que la demanda de este servicio tendría que estar creciendo por las progresivas restricciones al vehículo privado, tanto por contaminación como por saturación de tráfico, realmente está bajando. Esto es debido a muchas razones, en primer lugar, a la falta de inversión en mantenimiento, reposición o renovación, que se resume en una cosa que es la falta de planificación. Por cierto, ahora se intenta revertir apresuradamente con nuevos trazados en las líneas de cercanías que, obviamente, electoralmente son más vistosos que el mantenimiento, o con la duplicación de las líneas actuales por la misma razón. El otro ejemplo que quiero poner para presentar esta PNL se refiere al ancho internacional y al tercer hilo. Y aquí hay varios subejemplos, uno es la variante de Pajares que, como saben, es una decisión absolutamente politizada, motivada por una circunstancia de aritmética electoral, que obligó a cambiar el proyecto original en contra de la opinión de todos los técnicos, añadiendo mucho tiempo y mucho dinero para la finalización de las obras y, entretanto, condenando a las mercancías a seguir circulando por las rampas. Otro ejemplo dentro de este es la instalación del tercer hilo entre Valencia y Castellón, una decisión que tampoco ha entusiasmado de manera unánime a los técnicos.

Señorías, ustedes están hartos de oír nuestro discurso de despolitización. Conocen nuestro rechazo a que el Ministerio de Fomento se utilice como una bolsa de caramelos para ganar votos, que es una práctica muy rentable para el político, pero muy cara para los ciudadanos. La política, señorías, es como un gas que tiende a ocupar todos los espacios libres, los que deja la ciudadanía o, en este caso, los que deja la ausencia de planificación. Por eso, señorías, nosotros defendemos un gran acuerdo por el transporte y las infraestructuras. Pero hoy no hemos venido a hablar de nuestro libro, sino sencillamente a pedir que se cumpla la ley. En septiembre de 2015 se publicó en el BOE la Ley 38/2015, del Sector Ferroviario, que en su artículo 5 impone al Ministerio de Fomento la obligación tanto de aprobar —con una amplia participación de administraciones públicas autonómicas y locales afectadas y de los demás interesados— como de publicar lo que llama la estrategia indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de las infraestructuras ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General, que está destinada básicamente a satisfacer las necesidades futuras de movilidad. Lo importante de esta estrategia es que, según la ley, debe establecer un marco general, un marco de prioridades de inversión y financiero; un marco a cinco años —para alejarlo de los vaivenes políticos— basado en la eficiencia económica y social y sostenible. Pues bien, esta publicación de la estrategia indicativa debía haberse hecho antes del 16 de diciembre de 2016, así que vamos, señorías, con un poco de retraso en el cumplimiento de las leyes. Pero es que no solo no se ha publicado, es que ni siquiera se ha iniciado la fase de participación de las administraciones. Y esta falta de planificación tiene muchos efectos secundarios adversos, aparte de dejar la inversión a merced de los vaivenes y del capricho político, provoca que no se esté contando en la planificación con la participación de las administraciones y de los interesados — esto está ocurriendo ahora, por ejemplo, en actuaciones en Cantabria, Cataluña, Murcia, Almería, y parece ser que pronto también en Madrid. Por cierto, también en las conexiones con los puertos— y, lo que es peor, no tener una visión global de la Red Ferroviaria de Interés General integrada con el resto del sistema de transportes, que garantice el máximo rendimiento socioeconómico de las inversiones.

De modo, señorías, que este es el objeto de la PNL: que en el plazo de un mes, el Ministerio de Fomento establezca un calendario de elaboración de la estrategia indicativa; que en el plazo de tres meses consensúe esa estrategia con las administraciones públicas autonómicas y locales afectadas y con los demás interesados; y que se establezcan las medidas necesarias para que las actuaciones que se

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 449

21 de febrero de 2018

Pág. 16

propongan tengan una programación creíble y una priorización justificada. Y sobre todo, que se definan los parámetros que permitan realizar evaluaciones *ex ante*, intermedias y *ex post*. Como ven — finalizo—, la estrategia indicativa es muy similar a lo que creemos que debe ser ese gran acuerdo de infraestructuras, es decir, un proceso donde participen administraciones e interesados, que defina un marco general del transporte y las infraestructuras que sea sostenible desde el punto de vista social, medioambiental y económico, y con definición de los indicadores que evaluarán *ex ante* y *ex post* las actuaciones que se vayan previendo en ese marco. Por eso hemos presentado esta PNL, porque queremos que las inversiones se hagan con criterios de utilidad social, ya que, como decíamos al principio, el poder tiene vocación expansiva y el vacío generado por la ausencia de planificación lo llenará el interés electoral partidista y, de este modo, seguiremos invirtiendo mal y llenando el paisaje de infraestructuras inútiles, pues, señorías, si el sueño de la razón produce monstruos, dejar que la planificación duerma produce elefantes blancos.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, don Fernando.

Por el Grupo Parlamentario Confederal Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, y para defender su enmienda, tiene la palabra don Sergio Pascual.

El señor **PASCUAL PEÑA**: Señor presidente, señorías, adelanto que votaremos sí a la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Ciudadanos; y es que coincidimos en la necesidad de que haya una planificación de infraestructuras en general, pero ferroviarias en particular en nuestro país porque creemos que, efectivamente, esas infraestructuras deben trascender el capricho electoral del partido de turno, del partido de turno con llave en el Congreso, y de la lógica política —la mayoría de las veces inconfesable— del ministro de Fomento de turno. Estamos de acuerdo con la necesidad de la planificación. Creemos que debería ser sencillo estar de acuerdo en la necesidad de un consenso en torno a un cambio de modelo, un cambio de vías en el modelo ferroviario de nuestro país. En ese sentido hemos presentado nuestra enmienda de adición. Pensamos que este cambio es urgente porque, además, como decía el portavoz de Ciudadanos, ya estamos viendo cómo proliferan las inauguraciones ferroviarias, cómo hay ese intento chapucero de inaugurar el AVE a Castellón, cómo se promete el AVE a Granada y se dice que ya está, que solamente faltan las pruebas, cuando hay un túnel por el que es evidente que el tren no pasa, o cómo se hace comulgar con ruedas de molino a los ciudadanos y a las ciudadanas de Murcia. Me temo que vamos a ver muchas más de estas inauguraciones chapuceras y apresuradas en este año electoral, en Galicia, en Murcia, alguna en Burgos, y seguramente algunas primeras piedras entre los vascos, cántabros, etcétera.

Corregir el rumbo es urgente. Desde nuestro punto de vista, hay que corregirlo por dos razones: la primera, porque la España ferroviaria actual es asimétrica, es una España en la que hay evidentes desigualdades territoriales. Además, es una España asimétrica con un mapa de surcos para movimientos de mercancías económicamente ineficientes. Es una España donde ahora mismo se tarda el doble en ir de Málaga a Cádiz —que cualquiera sabe que están al lado— que en ir de Málaga a Madrid; donde se tarda lo mismo en ir de Córdoba a Jaén que de Córdoba a Madrid. Evidentemente, es una asimetría poco soportable, pero es que también sucede con las mercancías; hay que pasar por Madrid para llevar una mercancía de Ferrol a Burdeos, y discurrir por un 53 % más de trayecto que si se pudiera utilizar la ruta natural. Es una España en la que alguien como yo que nació en Plasencia, pero soy de Sevilla, vio a sus padres ir en tren y resulta que sus nietos no podrán hacer ese mismo recorrido. Creo que ese absurdo planificador viene de lejos en el tiempo. Ya lo hemos hablado alguna vez aquí —seguramente el señor Barrachina hará algún chiste con aquello de que viene de los Borbones—, pero es real, viene de la lógica centralista de un país que no es el nuestro y que tenía otro sentido, como es Francia. Insisto, viene de lejos en el tiempo y en el espacio. Ministros del Partido Popular han recalcado esta lógica en el pasado. El caso más llamativo fue el de Rafael Arias Salgado, cuando hace unos cuantos años este señor —que fue el mismo que emprendió las radiales que ahora nos va a tocar pagar a todos— ya hablaba de la intensificación de inversiones en el centro peninsular porque respondía expresamente a la voluntad de reequilibrar el mapa español de infraestructuras. Yo creo que a este señor se le fue la mano tres pueblos en esto del reequilibrio del mapa español de infraestructuras en favor del centro, por cosas como las que les he dicho; seguimos siendo un país en el que es más sencillo ir a Madrid desde prácticamente cualquier provincia que a la provincia aledaña.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 449

21 de febrero de 2018

Pág. 17

El segundo argumento que sustenta nuestra enmienda es el sesgo de desigualdad en el acceso a los servicios. En las últimas décadas, hemos invertido el 90 % en un servicio, la alta velocidad, que da servicio —valga la redundancia— a un 10 % de los desplazamientos. Esto parece que no tiene mucho sentido. Y nuevamente me alegra que el portavoz de Ciudadanos lo haya sacado a colación. Solo en lo que llevamos de este año, en la Comunidad Autónoma de Madrid, por poner un ejemplo y dar la vuelta a la tortilla a la queja anticentralista que he puesto antes encima de la mesa, más de novecientos trenes se han visto afectados por alguna incidencia, pero es que el propio señor De la Serna ya ha reconocido que, efectivamente, hay un 7 % más de incidencias que el año anterior, más de 4000 incidencias. Y el número de trenes que ha habido que suprimir por estas incidencias durante el año pasado supera los 2500. Esto es el resultado clarísimo de una inversión desmesurada en alta velocidad, 50 000 millones, que además nos va a costar mucho mantener. Si hacemos un cálculo somero del mantenimiento por cada año en torno a 100 000 euros por kilómetro de AVE, nos vamos a más de 300 millones de euros al año para mantener esta red carísima de alta velocidad de la que nos hemos dotado.

Por tanto, votaremos que sí a esta proposición no de ley porque efectivamente hay que planificar, pero también hay que recentrar la dirección de nuestra planificación de infraestructuras; hay que volcarse en la red de cercanías, hay que aumentar la conectividad para los trayectos en proximidad, hay que optimizar la cadencia de los horarios y el mallado de la red, y hay que mejorar la movilidad en nuestras grandes urbes contribuyendo a la descongestión, cumpliendo con los acuerdos europeos recogidos en el libro blanco respecto a la transición modal de la carretera al ferrocarril, y también aliviando el coste en el bolsillo de los ciudadanos, por qué no decirlo. Igual que cualquier ciudadano hace un análisis detallado cuando se hipoteca para adquirir un bien de larga duración como una vivienda o un coche, creo que este país cuando se mete en esfuerzos inversores de esta magnitud, debe hacer un debate serio sobre a qué destinar los ahorros de las familias recaudados vía impuestos. Insisto, es urgente corregir el rumbo.

Y termino. No puede ser que en adelante la llegada de un tren de alta velocidad suponga cortar las cercanías, como va a suceder en Murcia o Alicante; no puede ser que una ciudad como Granada se quede tres años sin tren porque iba a llegar el AVE próximamente. Imaginense que a una ciudad como Madrid la dejan tres años sin tren. En Granada esto ha pasado, pero como resulta que hay ciudadanos de primera y de segunda o pareciera que los hay, no pasa nada. Y no puede ser que en ciudades como Jaén se esté pensando ahora en sacar la estación fuera de la ciudad, en una lógica completamente contraria a la dinámica que se está siguiendo en todas las estaciones europeas. Creo que nos toca pensarlo en 2019, que es un buen año porque hay justo presiones en sentido contrario; muy probablemente en mayo de 2019 todos y todas tendremos que hacer examen de conciencia para ver qué hemos conseguido.

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra el señor Martínez Oblanca.

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

Rechazo de plano esta proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, con la que se confirma como partido eurófobo en materia ferroviaria, que ignora el gran objetivo de dar el impulso definitivo a la constitución del espacio ferroviario único europeo y a las directrices del Cuarto Paquete Ferroviario, que ha supuesto una revisión integral de toda la legislación en materia ferroviaria para poner en valor al ferrocarril como medio de transporte más respetuoso y sostenible con el medio ambiente. En la página web del Parlamento Europeo, pestaña de fichas técnicas sobre la Unión Europea, información al alcance de cualquier ciudadano, se puede leer hoy lo siguiente sobre el transporte ferroviario: La política europea de transporte ferroviario tiene por objeto la creación de un espacio ferroviario único. Fundamentos jurídicos, artículo 100, apartado uno, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. Y marca unos objetivos que cabe subrayar: una política común en el sector de los transportes que preserve la competencia y garantice la libre prestación de servicios exige una armonización de las normas técnicas, administrativas y de seguridad. Es indispensable —recalca— una armonización paulatina de estas exigencias para lograr la interoperabilidad de los distintos sistemas ferroviarios nacionales. Parecen perogrulladas, pero son los objetivos concretos de la Unión Europea. Y a quienes sí creemos en el espacio ferroviario único europeo nos señala una hoja de ruta de la Comisión, Transporte para 2050, para completar a largo plazo una red europea de ferrocarriles de alta velocidad, y a medio plazo, de aquí a 2030, triplicar la longitud de la red de alta velocidad y mantener una red ferroviaria densa

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 449

21 de febrero de 2018

Pág. 18

en todos los Estados miembros. En esta hoja de ruta se propone, además, que para 2050 la mayor parte del transporte de pasajeros de media distancia se realice por ferrocarril.

Señorías, en esta proposición que ha defendido el señor Navarro, la ausencia de referencias a la instalación del ancho europeo o estándar en la red ferroviaria española, las referencias despectivas al tercer carril, imprescindible junto a los trenes de ejes variables para hacer la transición del decimonónico ancho Renfe al ancho europeo, desacreditan totalmente el contenido de esta iniciativa parlamentaria. Si añadimos la absoluta e inequívoca beligerancia de Ciudadanos contra la alta velocidad, no queda el más mínimo resquicio a la duda. Les recuerdo, singularmente a los diputados de Ciudadanos, el contenido de su propio programa electoral que comprometía la paralización del AVE en España, y calificaba la alta velocidad ferroviaria como una inversión que no es rentable socialmente ni genera nueva actividad ni atrae a empresas o inversión. Está escrito en su programa, está escrito, señorías. Y a quienes nos oponemos a semejante disparate nos tildan de caprichosos porque jamás nos hemos escondido, ni ocultado en nuestros programas nuestro compromiso perenne con la alta velocidad. Lo que hay que oír, el eurófobo partido en materia ferroviaria de Ciudadanos quiere hacer de Asturias el gueto ferroviario de España y de Europa, relegándonos al decimonónico ancho de vía ibérico frente a otras comunidades como Cataluña, que no tiene un AVE, tiene ya tres AVE, o frente a aquellas a las que llega el ancho europeo o estándar. Ciudadanos quiere excluir a Asturias de un requisito clave para la competitividad, convirtiendo a los asturianos en una especie de aldea gala porque seríamos la excepción de España y de Europa. Por todo ello, votaré en contra de esta proposición no de ley.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Martínez Oblanca.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra don César Ramos.

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

Iba a intervenir de una forma, pero después de la intervención del último portavoz tengo que cambiar; iba a decir que creía imposible que se pudiera votar en contra de esta iniciativa por una sencilla razón, porque lo único que pide es cumplir la ley (**Risas**). Pero lo más curioso de todo es que el portavoz de Foro Asturias ha dicho que va a votar en contra del cumplimiento por el Partido Popular de una ley que se aprobó en 2015, que es la transposición de una directiva europea. Entonces, voy a reconocer que estoy bastante sorprendido por la posición del portavoz de Foro Asturias, aunque no tanto teniendo en cuenta las intervenciones que hace muchas veces en este Parlamento, y también estoy sorprendido por la iniciativa que presenta Ciudadanos, ya que tener que debatir en esta Cámara una proposición no de ley que pide el cumplimiento de una ley es preocupante. Pero lo curioso es que si fuera una excepción, si solo hubiera pasado esta vez, si solo se diera este caso porque no se está cumpliendo la ley, porque hay cosas que no se han desarrollado, podríamos considerarlo razonable. Sin embargo, lo más preocupante es que se ha convertido en una costumbre, en algo habitual, el incumplimiento de las leyes por parte del Partido Popular. Y voy a poner otro ejemplo. Hace muy poco, emulando a Ciudadanos con esta proposición no de ley, nosotros presentamos una iniciativa en el Senado, que también registramos en el Congreso de los Diputados, para aprobar el plan de prestación del servicio postal universal, algo a lo que obliga una ley aprobada en 2010 y que, ocho años después, no se ha llevado a cabo. Cuando pasan estas cosas y vemos que el Partido Popular incumple las leyes que tiene que cumplir, uno se pregunta por qué ocurre eso. Con el plan del servicio postal universal lo tenemos muy claro: no aprobando ese plan tiene la justificación para hacer recortes en Correos y, con ello, poco a poco matar a esa compañía pública. Esto es preocupante porque hay una ley que obliga a desarrollar este plan, y se han cumplido ya ocho años sin que se haya desarrollado.

Siguiendo la misma lógica nos preguntamos ¿por qué el Partido Popular no aplica una ley que aprobó en el año 2015, que obliga a elaborar y publicar una estrategia indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de las infraestructuras ferroviarias? Pues muy sencillo, creo que algún portavoz también lo ha dicho aquí; porque evitaría que el ministro de Fomento pudiera hacer una de las funciones principales que se ha encomendado, que es visitar el mayor número de sitios de España y anunciar determinadas inversiones en ferrocarril, que después —ya lo anunciamos— no va a cumplir. La mayoría de actuaciones que está presentando el ministro de Fomento en las distintas regiones —lo comprobaremos en los próximos tiempos— no se van a cumplir. ¿Qué ocurre? Que si el Gobierno aplica la ley, hace una planificación y establece los plazos que tiene que cumplir para cada una de las infraestructuras ferroviarias, el problema es que todos los españoles veríamos su vergüenza mucho más clara. Por eso el Partido

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 449

21 de febrero de 2018

Pág. 19

Popular y el Gobierno no quieren aplicar la ley y publicar lo que tienen que publicar. A nosotros nos parece bastante vergonzoso. Evidentemente, vamos a apoyar la iniciativa porque, si no, sería como pedir que se incumpliera la ley y nos parece poco razonable por parte de los diputados. Pero también solicitamos que el Gobierno cumpla las proposiciones no de ley que se aprueban en este Parlamento. Hoy se debate una iniciativa de Ciudadanos que nos parece muy razonable, pero hace ya casi un año que se aprobó en esta Comisión una iniciativa que pedía que se aplicara la máxima transparencia a las infraestructuras de transporte, que se publicara todo esto que en parte solicita la iniciativa de hoy y que el Gobierno sigue sin hacer. Pedimos que esto se traslade desde la Comisión al Gobierno y no solo por las PNL, sino para dar un tirón de orejas al ministro y se le diga que, por favor, haga caso a la Comisión de Fomento, que aplique lo que tiene que aplicar, que cumpla las leyes, y que al final no tengamos que traer aquí iniciativas que piden algo ridículo como es, señores del Grupo Parlamentario Popular, que desde el Gobierno apliquen y cumplan las leyes que han aprobado ustedes mismos.

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el diputado don Óscar Clavell.

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

Efectivamente, la vigente Ley 38/2015 propone la formulación de una estrategia indicativa en la que se defina el desarrollo, mantenimiento y renovación de las infraestructuras ferroviarias de la Red Ferroviaria de Interés General durante al menos los siguientes cinco años. Su objetivo es satisfacer las necesidades futuras de movilidad, será renovable, establecerá un marco general de prioridades y financiero, estará basada en la eficiencia económica y social y en la financiación sostenible del sistema ferroviario, y tendrá en cuenta, en su caso, las necesidades globales de la Unión Europea.

Pues bien, parece ser que a sus señorías, o a gran parte de ellas, se les olvida una parte de esa ley, que dice también: No obstante, también se indica que la estrategia indicativa se establecerá tras la tramitación del procedimiento en el que, en los términos que se establezca reglamentariamente, se dará audiencia a las administraciones públicas autonómicas y locales afectadas y a los demás interesados. Aun así, la ausencia de estrategia indicativa no significa la falta de planificación ni de coherencia en las inversiones ferroviarias llevadas a cabo, ya que existe un instrumento de planificación superior de carácter estratégico y multimodal, el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, el Pitvi —que parece ser que a sus señorías también se les olvida—, que define la estrategia a seguir en el desarrollo de la red ferroviaria a largo plazo. En este Plan de infraestructuras, que abarca el periodo de 2012 a 2024, si bien se incluyen actuaciones que se desarrollan fuera del horizonte del mismo, también hay varios programas sobre gestión de servicios y de actuaciones inversoras en unos marcos macroeconómicos determinados. En la parte ferroviaria se incluyen tanto actuaciones de conservación, mantenimiento y mejora de la red convencional existente, como de creación de nuevas infraestructuras.

La entrada en vigor de la Ley 39/2003, del Sector Ferroviario, y su normativa de desarrollo, incorporando los principios establecidos en el ámbito europeo en las directivas del primero y del segundo paquete ferroviario, consiguió que España modernizara su modelo de gestión ferroviario, anclado en una integración vertical de las actividades ferroviarias en empresas públicas estatales, responsables tanto de la gestión de las infraestructuras como de la prestación de los servicios de transporte. Los ejes sobre los que se asentó la reforma de la gestión del sistema ferroviario español fueron la separación de las actividades de administración de la infraestructura, en la figura de la entidad pública empresarial ADIF, de la explotación de los servicios, en la figura de Renfe Operadora, y la progresiva apertura del transporte ferroviario a la competencia.

Por lo que respecta a la Red Ferroviaria de Interés General, a la que hacía mención la PNL presentada, de aproximadamente 16 000 kilómetros de longitud total, está administrada en su mayoría por ADIF, quien gestiona a su vez los casi 1200 kilómetros de ancho métrico. Adicionalmente, existen otras líneas de carácter local, metropolitano y regional gestionadas por las comunidades autónomas. De la red gestionada por ADIF están en servicio 2344 kilómetros de líneas de alta velocidad, de ancho internacional, con velocidades de diseño superiores a 250 kilómetros hora, y más de 810 kilómetros de red especialmente acondicionada a dicha alta velocidad.

La apuesta por la alta velocidad ha transformado la red ferroviaria de manera radical, alcanzando las mayores dotaciones de infraestructuras ferroviarias de alta velocidad de Europa y del mundo, a excepción únicamente de China. Aquí entraría, cómo no, el AVE, que, por lo que ha quedado más que claro en esta

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 449

21 de febrero de 2018

Pág. 20

Comisión, todos los grupos, a excepción del Popular, estarían en contra de su ampliación, como el calificado por Podemos como chapucero AVE de Castellón a Madrid. Son datos que nos marcarán los propios usuarios. Miren, la línea de alta velocidad Castellón-Madrid en su primer día vendió 1345 billetes; en su primera semana, más de 10 000 billetes, multiplicando por siete los usuarios de esta línea de alta velocidad. Yo creo, señorías, que los que deben juzgar y valorar son los ciudadanos y no nosotros, los que estamos aquí. Y estos números, me parece que dejan más que patente el resultado, la buena acogida que ha tenido por parte de los ciudadanos de mi provincia, que es la misma que la de nuestro portavoz Miguel Barrachina.

La red convencional se encuentra extendida por todo el territorio y es el soporte de servicios de transporte ferroviario de muy diverso tipo, entre ellos, los cercanías que, qué casualidad, también en esta PNL se ven sacrificados. ¿Saben —y no quiero territorializar demasiado— el aumento de los cercanías desde Castellón al norte de mi provincia? No es que se haya quedado igual, no es que se haya multiplicado por dos ni por tres, sino que se ha multiplicado por cuatro, gracias siempre a los Gobiernos del Partido Popular.

Transportes de mercancías, así como servicios de ámbito regional y de media distancia en zonas no servidas por la red de alta velocidad. La red convencional administrada por ADIF tiene casi 12 000 kilómetros de longitud, en su mayoría de ancho ibérico. La red convencional a la que hago referencia presenta unos adecuados niveles de seguridad, que muchas veces se nos olvida un aspecto tan importante como es la seguridad. Se han suprimido 1964 pasos a nivel, teniendo en la actualidad una ratio de pasos a nivel por kilómetro de 0,2, siendo ya el menor de toda Europa; además, cuenta con las últimas tecnologías en control de tráfico. La velocidad máxima es de 160 kilómetros/hora o más en un tercio de la red, y solo existen cuellos de botella en determinados nodos y entornos urbanos. La red administrada por ADIF cuenta con 1566 estaciones, 403 situadas en las líneas de ancho métrico que se conciben como lugares de referencia en la ciudad, dotadas de espacios accesibles, funcionales y respetuosos con el medio ambiente.

Finalizo ya, señor presidente. A través de la red de instalaciones logísticas se prestan a las empresas ferroviarias los servicios para aportar valor a la cadena de transporte de mercancías. La red de terminales e instalaciones logísticas es muy heterogénea y extensa, ligada a los grandes nodos de generación de demanda, grandes puertos, centros de producción y consumo, fronteras y zonas logísticas.

Señorías, esta es la auténtica realidad del sistema ferroviario en este país, quieran verlo o no. Es un sistema que nosotros consideramos correcto, aunque todavía quedan muchas cosas por hacer, y agradecemos firmemente el trabajo del Ministerio de Fomento.

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

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

Señor Navarro, en relación con la enmienda del Grupo Parlamentario Confederal, debe manifestar su aceptación o rechazo.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Estamos estudiándolo. Daremos la contestación antes de la votación.

El señor **PRESIDENTE**: Muy bien. Muchas gracias.

— SOBRE EL DESARROLLO DE UN REGLAMENTO PARA LA PROTECCIÓN DE LOS EDIFICIOS FRENTE A LA EXPOSICIÓN AL RADÓN, A INCORPORAR AL CÓDIGO TÉCNICO DE LA EDIFICACIÓN (CTE). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA. (Número de expediente 161/002030).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente proposición no de ley, que es el cuarto punto del orden del día, presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, sobre el desarrollo de un reglamento para la protección de los edificios frente a la exposición al radón, a incorporar al Código Técnico de la Edificación.

Para su defensa, tiene la palabra la señora Fernández.

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

El radón es un elemento radiactivo y gaseoso, resultado de la desintegración de minerales radiactivos contenidos en rocas ígneas o metamórficas, como son el granito o la pizarra. En sí mismo no produce

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 449

21 de febrero de 2018

Pág. 21

ningún daño porque tiene una vida media de 3,8 días, pero algunos de sus componentes, como son el polonio-214 o el polonio-218, cuando los respiramos se desintegran e impactan en las células del epitelio del pulmón. En altas concentraciones, el radón tiene consecuencias cancerígenas. Hay multitud de estudios sobre la relación entre el radón y el cáncer de pulmón. Se le vincula también con el cáncer de esófago y con la leucemia. Según datos de la Organización Mundial de la Salud, el radón es la segunda causa de cáncer de pulmón después del tabaco y el primero en personas no fumadoras, y responsable de entre el 3 % y el 14 % de este tipo de cáncer en el mundo.

La Unión Europea afirma en sus informes que una exposición constante al radón supone un riesgo muy elevado para la salud. Uno de los principales lugares de afectación del radón a la salud humana se encuentra en los edificios o viviendas, ya que este gas emana a la superficie a través de grietas, fisuras o aprovechando zonas muy permeables que permiten el paso del agua. El radón puede penetrar en el edificio por todas las aberturas, por mínimas que estas sean, y al ser los edificios espacios estancos, el radón se concentra en su interior. De ahí la importancia de dos cuestiones básicas. Por un lado, el contacto de la construcción con el suelo, que es por donde se infiltra principalmente, de hecho se concentra especialmente en los sótanos, disminuyendo su presencia a medida que se sube en altura; y, por otro, la tasa de intercambio de aire entre interior y exterior, la ventilación, ya sea propia del tipo del sistema constructivo o de los hábitos de uso de los habitantes. Una dificultad añadida es que es un enemigo silencioso por ser un gas incoloro, inodoro, insípido e invisible, y el responsable de hasta el 50 % de toda la radiación que recibiremos a lo largo de nuestra vida.

En 2016, científicos de la UNED y del Consejo de Seguridad Nuclear elaboraron un primer mapa con métodos estadísticos que recoge las zonas con mayor riesgo de exposición al radón. Los niveles más significativos de radón están en el noroeste de Andalucía, en algunas partes de Tenerife y Gran Canaria, en el oeste de Castilla y León, Asturias, Extremadura y prácticamente en todo el territorio gallego, siendo este el más afectado. Este mapa divide el territorio en tres categorías de exposición potencial: baja, media y alta, y señala el sur de Galicia, Madrid, Salamanca, Ávila, Toledo, Cáceres, Córdoba, Jaén y Gran Canaria como las zonas de mayor exposición.

El nivel de exposición máximo de radón figura en la instrucción técnica IS-33 del Consejo de Seguridad Nuclear, en la que se indica que el nivel para la protección de los trabajadores frente a la exposición al radón en sus puestos de trabajo podría ser como máximo de 600 bequerelios por metro cúbico; la Organización Mundial de la Salud recomienda que el nivel de referencia sea de 100 bequerelios por metro cúbico, y que en el caso de no poder llegar a esos niveles, que de ninguna manera sobrepase los 300 bequerelios por metro cúbico. Estos niveles se superan de largo, por ejemplo, en muchísimas zonas de Galicia. Existe una normativa en el artículo 62 del Real Decreto 783/2001, por el que se aprueba el reglamento sobre protección sanitaria contra radiaciones, pero no se concretan los criterios en relación con los lugares de trabajo, ni tampoco establece medidas sancionadoras o inspecciones. Por lo tanto, es bastante laxa y no tiene ninguna consecuencia práctica.

Hay una normativa europea que se tendría que haber traspuesto, y todavía no tenemos ninguna constancia de esto. El plazo vence este mes y parece que el Estado español no ha hecho nada. Además, hay expertos que ya están avanzando que la normativa de la Unión Europea es insuficiente y que quieren ir hacia legislaciones más duras, como la de Estados Unidos, o por ejemplo la de Reino Unido, donde los niveles de medición del radón influyen incluso para el precio de una casa, y que debe haber mediciones en los centros de trabajo. Mientras tanto, como digo, aquí ni siquiera se ha traspuesto esa normativa comunitaria. Estamos llegando al fin del plazo, que sería este mes, y no tenemos constancia de ningún avance.

El Colegio de Geólogos lleva tiempo advirtiendo de la necesidad de desarrollar una normativa concreta para informar y concienciar a la población sobre los riesgos del radón. Han insistido en muchas ocasiones en la necesidad de adoptar medidas preventivas a partir de los 100 bequerelios por metro cúbico. Desde diferentes universidades, entre ellas la de Compostela, también se está reclamando esta normativa. De hecho, el Gobierno creó en su momento un comité, con expertos de universidades, con científicos, que por lo que sabemos quedó paralizado por inacción del Gobierno. O sea, los propios científicos que estaban dispuestos a echar una mano, a colaborar para desarrollar esa normativa, se encuentran con que el Gobierno ha paralizado toda la acción, y no se entiende por qué. No cuesta nada sacarlo adelante, es una cuestión de voluntad política. Por eso proponemos legislar cuanto antes las normas para la protección frente al radón, tanto en nueva construcción como en edificios ya existentes, y que se incluyan en el Código Técnico de la Edificación.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 449

21 de febrero de 2018

Pág. 22

La autoenmienda que hemos presentado es para actualizar las menciones temporales, ya que esta iniciativa fue registrada el año pasado, y desde luego no pensábamos que al llegar al mes de vencimiento del plazo el ministerio siguiera con los brazos cruzados. Esperemos que hoy podamos sacar un compromiso firme y diligente de todos los partidos.

En cuanto a las enmiendas que se nos han presentado, creemos que la de Foro Asturias es interesante, ya que aporta algunas anotaciones en cuanto a la difusión del problema y a las soluciones junto con comunidades autónomas y municipios. Por lo tanto, la aceptaremos. La enmienda del Grupo Socialista no aporta nada a la propuesta, ya que lo único que propone es el tema de las ayudas, es decir, que se incorporen las ayudas en el Plan Estatal de Vivienda, pero es que las ayudas al radón ya están recogidas en el Plan Estatal de Vivienda. El problema no son las ayudas, sino que haya una legislación que obligue a adoptar medidas. Por tanto, no aceptaremos esa enmienda.

Gracias.

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

Para la defensa de la enmienda del Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra don Isidro Martínez Oblanca.

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

Me sumo al apoyo a esta proposición no de ley que promueve varias medidas para afrontar los riesgos derivados de la exposición al radón en los edificios y tomar en cuenta, después de varias décadas de no atender a los científicos, que la exposición constante al radón supone un importante riesgo para la salud. Está demostrado que el consumo de tabaco y la larga exposición a este gas son una de las principales causas del cáncer de pulmón, y hay estudios que subrayan la peligrosidad en determinados niveles en las viviendas e instalaciones cerradas que están expuestas a su radiación y concentración.

La diputada señora Fernández Gómez acaba de recordar que existe una directiva de la Unión Europea que aboca a la adopción de requisitos específicos para los edificios de nueva construcción. Y por lo que he podido leer en los boletines oficiales, el Gobierno está trabajando en un plan de acción del que son partícipes varios ministerios y el propio Consejo de Seguridad Nuclear. En la extensa y detallada Directiva 2013/59/Euratom, de 5 de diciembre de 2013, se recogen multitud de recomendaciones y se establecen normas de seguridad básicas para la protección contra los peligros derivados de la exposición a radiaciones ionizantes. En su artículo 103, por ejemplo, la directiva europea mandata a los Gobiernos a establecer un plan de acción a nivel nacional para hacer frente a los riesgos a largo plazo debidos a las exposiciones al radón en viviendas, edificios de acceso público y lugares de trabajo para cualquier vía de entrada del radón, ya sea el suelo, los materiales de construcción o el agua. Entre las medidas para impedir que el radón entre en los edificios de nueva construcción se podrán incluir requisitos específicos en los códigos de edificación nacionales.

Esto es lo que promueve, en definitiva, esta proposición no de ley, de la que además se deriva una llamada parlamentaria a nuestro Gobierno para que lo aplique con agilidad, más aún si cabe porque, efectivamente, estamos en vísperas de que termine el plazo contemplado en la propia directiva europea. A mí me parece bien. Y tomando precisamente como base algunos de los aspectos de esta directiva, considero que no estaría de más activar también la estrategia de comunicación para aumentar la concienciación pública e informar a los responsables locales de la toma de decisiones, a los empresarios y a los trabajadores sobre los riesgos del radón, por ejemplo en su relación combinada con el consumo de tabaco.

En todo caso he presentado una enmienda de adición que parte de la cartografía del potencial de radón de España elaborada por el Consejo de Seguridad Nuclear. Tengo aquí el folleto. Con esta enmienda insto a las comunidades autónomas y a la Federación Española de Municipios y Provincias para iniciar, junto con el Gobierno y el Consejo de Seguridad Nuclear, el establecimiento de líneas de colaboración e información. Es obvio, a la vista de este elocuente mapa, que hay territorios, municipios y zonas habitadas con un significativo potencial de exposición al gas radón, que debieran tomar conocimiento y, en su caso, ejemplo de lo que otros ya están haciendo desde hace tiempo. He visto que en Galicia, impulsado por la Universidad de Santiago de Compostela, hay un laboratorio de radón muy acreditado que tiene una larga experiencia, y los informes que elaboran los miembros de su equipo son objeto de atención mundial.

En todo caso, y de ahí mi aportación a la iniciativa del Grupo Parlamentario de Unidos Podemos, considero que sería muy oportuno, repito, convocar a comunidades autónomas y a la Federación Española de Municipios y Provincias para establecer líneas de colaboración e información sobre el radón y las

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 449

21 de febrero de 2018

Pág. 23

medidas para llevar a efecto el plan de acción y las estrategias para hacer frente a los riesgos de exposición a largo plazo. Por tanto, agradezco a la diputada Fernández Gómez la incorporación de esta enmienda a la proposición no de ley del Grupo de Podemos.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Martínez Oblanca.

Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra la diputada Mar Rominguera.

La señora **ROMINGUERA SALAZAR**: Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, ciertamente llega a ser preocupante el poco interés que el Gobierno muestra por el derecho a la vivienda, porque no solamente incumple su palabra respecto a la puesta en marcha de las ayudas para compra y alquiler y nos deja durante ya casi dos meses sin Plan de vivienda en España, no solamente reduce en más de un 60 % el presupuesto de vivienda en estos cinco años, sino que además deja pasar el plazo para tomar las medidas a las que nos obliga la Unión Europea en la directiva que menciona el grupo proponente. Lo preocupante y lo inconcebible de esta dejadez del Gobierno es que ya no solamente hablamos del derecho a la vivienda, sino que ahora también hablamos de la salud, señorías, de las consecuencias nefastas que para la salud supone la acumulación de gas radón en el interior de los edificios, porque existe la posibilidad de contraer cáncer, como se ha dicho aquí.

De nuevo hablamos de la inacción del Gobierno a la hora de tomar medidas para la protección de la población contra exposiciones a estas radiaciones ionizantes del gas radón, que es un gas que, como se ha dicho, según el Consejo de Seguridad Nuclear, se filtra desde el suelo a las viviendas, existiendo en nuestro país áreas con altos niveles de exposición al mismo, entre ellas mi comunidad autónoma, la de Castilla y León, o Asturias, Extremadura, Madrid, Castilla-La Mancha, Galicia o Gran Canaria. Son terrenos graníticos que favorecen las emanaciones de este gas, y dichas emanaciones son la primera causa de cáncer de pulmón, sobre todo en mujeres no fumadoras. Y ante ello, el Gobierno de España aún no ha hecho nada, pese a que ha sido alertado desde Europa a través de la Directiva 2013/59/Euratom. Esa es una directiva que había que trasponer antes del 8 de febrero. Por tanto, decimos que el Gobierno llega mal porque aún no hizo nada. Es lamentable tener que presentar una iniciativa para recordar al Gobierno su obligación, y ya van dos veces hoy, pero viene siendo habitual.

Hace un año, mi grupo presentó en el Parlamento de Galicia una iniciativa en este sentido. Por tanto, está claro nuestro acuerdo con la propuesta que presenta Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, si bien hemos considerado necesario introducir una serie de enmiendas que pasan, por supuesto, por la necesidad de actualizar el Código Técnico de la Edificación, según lo establecido en la Directiva europea de 2013. Además pedimos que, conforme a lo propuesto por el Consejo de Seguridad Nuclear, se establezca un plan de acción para hacer frente a los riesgos de las exposiciones al radón a largo plazo en viviendas y en edificios públicos; establecer un plan de acción que supone, por supuesto, que se ponga en marcha o que empiece a funcionar en las comunidades autónomas también.

Es cierto que el Plan de vivienda 2018-2021 contempla ayudas ante la concentración de radón, pero dicho plan se eterniza en su aprobación. Además, para la concesión de estas ayudas alude al Código Técnico de la Edificación, que precisamente requiere ser actualizado. Por eso incidimos en la concesión de esas ayudas, porque precisamente pasan por la actualización de ese código técnico, en concreto, por el documento HS de salubridad, y en el mismo sentido que exige la directiva europea de 2013. Por eso también lo mencionamos en nuestra enmienda.

Muchas gracias.

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

Es el turno ahora del Grupo Parlamentario Ciudadanos para fijar posición. Tiene la palabra don Miguel Garaulet.

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

A riesgo de ir en contra de la percepción de eurófobo que tiene el señor Martínez Oblanca de nuestro grupo parlamentario, creemos que hay que aplicar la Directiva 2013/59/Euratom, del Consejo, de 5 de diciembre de 2013, que indica que los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente directiva, a más tardar el 6 de febrero de 2018.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 449

21 de febrero de 2018

Pág. 24

Por tanto, teniendo en cuenta que el pasado 6 de febrero entró en vigor la directiva, que parece que no solo es pertinente, sino que también es de obligado cumplimiento, hay que establecer las medidas correctoras para conseguir los fines pretendidos. El lugar adecuado para ello, efectivamente, es el Código Técnico de la Edificación, en el documento básico HS de Salubridad. No nos cabe ninguna duda de que el documento elaborado por la Universidad Nacional de Educación a Distancia, UNED, y el Consejo de Seguridad Nuclear, en el que se establece un mapa del radón en España y sus consideraciones sobre los límites máximos admisibles, resultará de gran utilidad para este tema.

Por todo lo explicado, vamos a votar a favor de esta proposición.

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

Por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra doña Raquel Alós.

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

Señorías, el Grupo Parlamentario de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea nos presenta hoy una PNL que insta al Gobierno a desarrollar un reglamento para la protección de los edificios —entiendo que además de a los edificios también querrá decir a los usuarios, porque realmente las personas son las importantes— frente a la exposición al radón para ser incorporado al Código Técnico de la Edificación. Señorías, se lo voy a decir claramente. Llegan ustedes tarde, realmente muy tarde. No obstante, nos alegramos mucho de que estemos todos en esta misma sintonía y tengamos esta misma preocupación.

Se hablaba de paralización. Paralización, ninguna, y voluntad toda, la del Partido Popular y la de este Gobierno. También observo un cierto desconocimiento por su parte acerca de lo que está llevando a cabo el Gobierno del Partido Popular. Pero, en fin, espero que esta PNL valga para que todos podamos aprender o conocer de primera mano qué está haciendo el Partido Popular.

Digo que llegan tarde, porque efectivamente es la realidad. Ustedes están reclamando una modificación del documento básico de Salubridad del Código Técnico de la Edificación cuando el Ministerio de Fomento ya está desarrollando una nueva sección, la HS 6. Me gustaría informarles de cuál es el estado de esta nueva sección. Puesto que es un real decreto, dentro de muy poco se va a someter el proyecto a información pública, es decir, que está ya prácticamente desarrollada, como he dicho, esta nueva sección del HS 6.

Solicitan, además, que para la elaboración de esta modificación tengamos en cuenta los estudios llevados a cabo, entre otros, por el Consejo de Seguridad Nuclear. Pues claro que sí, señorías, claro que los tenemos en cuenta, el Ministerio de Fomento lleva años trabajando con ellos, así como con el Instituto Eduardo Torroja, que también han mencionado ustedes en su exposición de motivos.

Llegan tarde, señorías. Quieren que desde el Gobierno demos un paso en una dirección, y ya vamos varios pasos por delante. A nuestro modo de ver, se quedan únicamente en la superficie. Pero es que desde el Partido Popular ya se ha ido profundizando más allá en el tema. Por un lado, la modificación que les comentaba del Documento Básico HS de Salubridad se va a complementar con un documento de apoyo en el cual se definirán las soluciones constructivas que nos permitan llegar a una solución eficaz para la protección de las personas y el cuidado de su salud. Pero es que eso no es todo. Actualmente existe un grupo de trabajo formado por representantes de varios ministerios, del Ministerio de Industria, de Energía, de Interior, de Sanidad, incluso del Ministerio de Empleo, junto con el Consejo de Seguridad Nuclear, para llevar a cabo las modificaciones que mencionaban las normativas que se exigen para la transposición de la Directiva 2013/59/Euratom. Con lo cual, entiendo que también llega tarde el último punto de su autoenmienda. No sé si lo presentaron para estar más actualizados, pero también llega tarde. Ya se está elaborando un proyecto de real decreto por el cual se aprueba el Reglamento sobre protección de la salud contra los riesgos derivados de la exposición a las radiaciones ionizantes. También, por mencionar alguna medida —les puedo adelantar varias que creo que les van a alegrar profundamente, vista la preocupación que suscita este tema—, el reglamento dispondrá que el Gobierno aprobará un plan nacional contra el radón encaminado a cumplir con los valores de referencia que se establecerán en la modificación del código técnico que mencionábamos, para reducir así el riesgo para la salud que conlleva la exposición prolongada al radón.

Además, como ya hemos señalado, en el Partido Popular estamos varios pasos por delante de lo que ustedes proponen, y este plan nacional va a incluir medidas, por un lado, de identificación, es decir, identificar aquellas viviendas, lugares de trabajo, edificios de acceso público y de uso público que pueden estar en su mayor parte afectadas por el radón, y, por otro lado, para favorecer la reducción de concentración de radón, a través de varios mecanismos. Otra medida más a incluir en este plan nacional

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 449

21 de febrero de 2018

Pág. 25

es la creación de un comité del Plan nacional contra el radón, constituido por representantes de varias administraciones públicas, tanto nacionales como autonómicas y locales, así como el propio Consejo de Seguridad Nuclear, también en la línea de la enmienda que comentaba el compañero de Foro Asturias, y se va a elaborar, complementado con el mapa ya existente, un listado de términos municipales en los cuales exista un número elevado de certificaciones que superen el límite establecido para el radón; un listado que se irá actualizando periódicamente cuando se vaya cumpliendo el plan nacional.

Señorías, la modificación ya se está realizando; hay un documento de apoyo; se está elaborando un real decreto que aprueba el reglamento por el cual se traspone la directiva; se va a elaborar un plan nacional contra el Radón. Lo dicho, es que vamos varios pasos por delante. Y me refiero ahora al Plan de Vivienda, al que hacía referencia la compañera del Partido Socialista, del que dicen que se alarga inexplicablemente. No, no. El ministro de Fomento contestó hace un par de semanas a su partido, al Partido Socialista, que se va a aprobar en marzo y con carácter retroactivo. Si es que se lo han dicho a ellos, lo sabemos todos, con lo cual creo que esa afirmación no procede.

No quiero extenderme mucho más, pero no quiero finalizar sin antes dar las gracias al Grupo Confederado por haber traído hoy a debate esta proposición no de ley. Consideramos que con este tipo de iniciativas facilitan ustedes enormemente la tarea de difusión de todo lo bueno que está haciendo el Gobierno del Partido Popular de cara a mejorar la salud de todos los que vivimos en este gran país. Por tanto, gracias.

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

— RELATIVA A DOTAR DE FINANCIACIÓN AL PROGRAMA DE PAISAJE Y PROYECTO DE ORDENACIÓN PARA LA INTEGRACIÓN ESTÉTICO FUNCIONAL DE LA CUBIERTA DE LA A-70 EN SANT JOAN D'ALACANT Y MUTXAMEL EN EL PROYECTO DE PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA 2018. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/002247).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a debatir la siguiente proposición no de ley que figura en el orden del día con el número 10.º, del Grupo de Esquerra Republicana y que va a defender el diputado don Jordi Salvador, que desgraciadamente no se encuentra presente. Vamos a posponer su tramitación. Vamos a intentar avisar por si hay algún problema relacionado con la participación en alguna otra Comisión.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Es que se había cambiado el orden del día y no se le ha avisado.

El señor **PRESIDENTE**: Bueno, pues lo hemos puesto en conocimiento al principio de la sesión, justamente para que todo el mundo... Vamos a intentar localizarle. Lamento el perjuicio que le ocasiono a otros diputados que están aquí, pero creo que dejarla sin tramitar solo porque no esté (**Varios señores diputados: No, no.**), sin intentarlo, lo debemos intentar.

Así que vamos a la siguiente proposición no de ley, que es el 6.º punto del orden del día, del Grupo Parlamentario Mixto, relativa a dotar de financiación al Programa de paisaje y proyecto de ordenación para la integración estético-funcional de la cubierta de la A-70 en Sant Joan d'Alacant y Mutxamel en el Proyecto de Presupuestos Generales de 2018. La defiende el diputado don Ignasi Candela.

El señor **CANDELA SERNA**: Gracias. Señor Presidente, no sé si habrá que..., porque han comentado que hay algún problema en alguna diputada.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Yo le aviso.

El señor **PRESIDENTE**: Están avisando. Vaya empezando, porque hay más intervinientes.

El señor **CANDELA SERNA**: Muchas gracias.

En primer lugar, simplemente quería leer la exposición de motivos de la proposición no de ley para saber de qué estamos hablando. Dice así: «La cubierta de la A-70 constituye una franja de suelo de casi 2 kilómetros de longitud por un ancho medio de unos 48 metros, que suman una superficie aproximada de 8 hectáreas. La franja marca el límite entre los municipios de Sant Joan d'Alacant y Mutxamel, perteneciendo la mayor parte de la superficie al primero.

A día de hoy, la franja se presenta como un espacio baldío, colonizado por vegetación espontánea que ha generado en determinados espacios una continuidad con espacios verdes limítrofes. Dada la topografía

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 449

21 de febrero de 2018

Pág. 26

llana y la ausencia de hitos arquitectónicos o naturales de envergadura, la cubierta parece estar en un ámbito de confines inciertos y de tamaño indeterminado».

Lo que hoy estamos pidiendo es precisamente una actuación sobre esa cubierta, que el Ayuntamiento de Sant Joan d'Alacant ya ha conceptualizado y lo ha resuelto en un extenso documento, es precisamente su aprobación. Y a nosotros nos gustaría vincular esta cuestión de Sant Joan d'Alacant, que es una cuestión histórica, con lo que nosotros como valencianos estamos defendiendo desde hace ya años y años, que es precisamente un trato justo. Y me explico. Desde 2008 la Comunidad Valenciana ha dejado de recibir en inversiones, si lo adecuamos a población o a PIB per cápita, casi 1000 millones de euros. Si esas inversiones hubiesen estado, posiblemente la cubierta de Sant Joan ya estaría hecha.

Y aquí me gustaría hacer una reflexión, porque pareciera para algunos grupos que nosotros y nosotras venimos aquí a pedir: ¿qué hay de lo mío?, y nada más lejos de la realidad. Nosotros, lo que estamos intentando poner encima de la mesa es que hay un *mezzogiorno* español, que hay una España pobre y una España rica, que hay que empezar a hablar y hay que poner encima de la mesa. Y cuando nosotros estamos hablando de unas inversiones justas, a mí me gustaría recordar unas palabras de un famoso italiano, que se llama Enrico Belinguer, que cuando hablaba del *mezzogiorno*, en este caso italiano, decía que es justo pedir que en el sur —en España no sería el sur exclusivamente— tenga lugar aquella concentración de inversiones de recursos de medios públicos que son necesarios no solo para su desarrollo, sino también para el desarrollo nacional. Y eso es lo que precisamente el valencianismo del siglo XXI pretende hacer. Cuando se piden inversiones justas, cuando se pide concentración de inversiones, lo que estamos pidiendo es una transformación radical de la estructura económica, en este caso geográfica, del Estado español, y en lo que estamos apostando es precisamente por una transformación del tejido económico español hacia una España más igualitaria y más equilibrada.

Y termino. Para ello sí que me gustaría pedir, al Partido Popular no se lo voy a pedir, pero a lo demás grupos sí que les voy a pedir, especialmente a Ciudadanos y al Partido Socialista, que tienen en su mano la posibilidad, bien por acción u omisión, de desbloquear la reforma del Estatuto Valenciano, y que precisamente la única enmienda que hay va encaminada a mejorar la distribución de inversiones en el Estado español y va encaminada a garantizar o a buscar un futuro para todos más equitativo y más igualitario.

Gracias.

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

Para defender la enmienda del Grupo Parlamentario de Ciudadanos tiene la palabra el señor Navarro.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Muchas gracias, señor presidente.

Esta es una reivindicación que ya tiene unos años, creo que se remonta a 2010, al momento en el que hubo una recogida de firmas de vecinos de ambas localidades, porque denunciaban la situación de abandono, desidia e insalubridad de la cubierta del túnel, además de la barrera física en que se había convertido, y en la que pedían que se generara una zona verde de esparcimiento vecinal. En noviembre de 2012 continuaron, varios municipios volvieron a suscitar protestas por esto. En septiembre de 2005 ya se pidió, me parece, por un grupo de esta Cámara, algo relacionado con esto.

En resumen, la verdad es que nos parece razonable, es decir, el mantenimiento de la cubierta de la A-70 por parte de Fomento es imprescindible, y que a partir de ese necesario mantenimiento se consiga evitar que eso se convierta en un vertedero, como al parecer se está convirtiendo, que divida ambas poblaciones y que mejore todo el urbanismo del entorno, pues nos parece bien. Por eso estamos de acuerdo.

Nuestra enmienda —y por cierto, nos ha parecido notable lo del *mezzogiorno* valenciano del este, nos ha gustado— va en el sentido que hacemos siempre, es decir, que en todas las actuaciones que involucren a más de una Administración se formalice un convenio entre todas ellas. Por una razón muy sencilla: porque como hemos dicho muchas veces, cuando el coste es cero la demanda es infinita, pero cuando las administraciones tienen que participar en el coste de la actuación de que se trata, en este caso de la mejora de la cubierta, se tiende a priorizar todas las actuaciones. Por eso nosotros hemos pedido, como digo, que se impulse un convenio regulador entre Fomento, la Generalitat Valenciana y los ayuntamientos de Sant Joan d'Alacant y Mutxamel para el desarrollo de esta integración estético-funcional de la cubierta de la A-70, y que nos gustaría que se tomara en consideración.

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 449

21 de febrero de 2018

Pág. 27

El señor **PRESIDENTE**: Para defender la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el diputado don Herick Campos.

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

Hoy debatimos una iniciativa sobre la cubierta del túnel de la A-70 a su paso por Sant Joan d'Alacant y Mutxamel, una iniciativa que vamos a apoyar, una iniciativa que hemos enmendado para mejorarla, porque creemos que es una actuación que se puede asumir en 2018, que no es necesario condicionarlo, como se quiere, todo, y he oído varias intervenciones hoy en esta Comisión al respecto de los Presupuestos Generales del Estado, es que se puede ejecutar sin que se aprueben los presupuestos. Y por tanto, lo que pedimos es eso, que se ejecute esta actuación, y además porque el ayuntamiento ya cuenta con un proyecto, el de Sant Joan, redactado.

Queremos decir además que esta iniciativa se ha ido presentando por parte del Grupo Socialista, el primer impulsor fue un diputado de Mutxamel, Guillermo Bernabeu, y después de Sant Joan, Baltasar Ortiz, y se ha ido planteando en las enmiendas a los Presupuestos Generales del Estado sucesivamente.

Cabe además decir que ha sido una reivindicación del Ayuntamiento de Mutxamel y el de Sant Joan siempre que ha habido gobiernos socialistas. Casualmente ahora hay un gobierno socialista en el de Sant Joan, y su alcalde, Jaime Albero, ha reiterado esa petición, la ha hecho a los diferentes partidos, y hay que lamentar que el Partido Popular, el alcalde de Mutxamel, parece ser que no lo tiene entre sus prioridades, y que hace como el resto del Partido Popular, que mete la cabeza debajo de tierra cuando hablamos de inversiones o lo que es peor, intenta justificar la discriminación que sufrimos la provincia de Alicante y la Comunidad Valenciana en esta materia y tapar la doble discriminación, y es que no presupuestan y además no ejecutan. **(Muestra un gráfico).**

Permítanme que veamos algún gráfico, como es la inversión media por habitante. Y es que la Comunidad Valenciana está a la cola. Y por tanto, no es que no se quiera invertir o no haya dinero para invertir, sino que se prefiere invertir en otros territorios, que no decimos que no se invierta en esos territorios, lo que decimos es que también hay que invertir en la provincia de Alicante. Si vemos este gráfico, muestra expresamente lo que ha ido pasando. Pero es que la doble discriminación es que, cuando nos vamos a ver la ejecución del presupuesto, efectivamente esta discriminación es doble. Pero vamos a ver solamente los datos del presupuesto, por centrarnos en unos números que se publican en el BOE. Y es que entre 2008 y 2011, en plena crisis, se invirtieron en la provincia de Alicante 391 millones de euros, contantes y sonantes. Porque alguien dice: bueno, eso lo pondría el presupuesto. Bueno, es que es la A-7 entre Alicante y Xàtiva uniendo a Valencia. Esa obra, que quien vaya por allí dice: esto es espectacular, la inversión, la infraestructura que se ha generado aquí. Pues se hizo en plena crisis, que fue unir Alicante con Valencia en una vía sin peaje. Pero hicimos el Torrevieja-Pilar, 28 millones de euros; Torrevieja-Guardamar, 28 millones de euros. Todo esto puesta en servicio antes de acabar 2011. El Partido Popular, creo recordar que solamente ha puesto un trámite de la A-33 en estos ya largos y duros años de Gobierno del Partido Popular.

Ahora, Rajoy ha venido allí a anunciar 585 millones de euros de inversiones en carreteras. Lo hace en un acto en Alicante, del aeropuerto de Alicante, su 50º aniversario, aunque fue el año pasado, lo ha hecho ahora, y allí coge y anuncia esto. Uno ve lo que está anunciado, y anuncia de Crevillente, que es el pueblo del proponente, hasta Alhama de Murcia. Pues resulta que de todo ese dinero, poco más del 10 % irá a la provincia de Alicante, y ya veremos cuándo va, porque es que estamos hablando de una actuación que no tienen ni redactados los proyectos. ¿Qué es lo que venimos diciendo? Que lo grave no es que no se invierta, que lo es, que no se ejecute, que lo es, sino que cuanto más se tarde en programar esas ejecuciones y esas obras más va a alargar la discriminación, porque en los proyectos no se dice: vamos a hacer una carretera, que vayan las máquinas y empiecen, sino que tienen sus recorridos, sus expedientes, sus informes, sus no sé qué. Y estamos hablando de que vamos a ir a un valle muy prolongado en la Comunidad Valenciana, y especialmente en la provincia de Alicante, por este fallo.

Algunos han propuesto que sea la Generalitat la que asuma, ya le gustaría a la Generalitat; si tuviera una financiación adecuada e igual a la media nacional, pues seguramente asumiría esto y muchas otras actuaciones. Pero lo cierto es que no. Y no solamente esto, cabe recordar que a día de hoy el Partido Popular no se ha comprometido a que la AP-7 sea gratuita cuando expire su concesión en diciembre de 2019. Por tanto, el Partido Popular, que tome nota, haga esta pequeña actuación que hoy conjuntamente propone Compromís, y nos sumamos con nuestra enmienda, el PSPV y PSOE. Es una actuación pequeña pero al mismo tiempo con un valor importante urbanísticamente hablando y de convivencia entre dos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 449

21 de febrero de 2018

Pág. 28

municipios que en su día se vieron atravesados, eso sí, hecho por un gobierno socialista, soterrado y en un falso túnel, pero que ahora hay que cubrir y que pueda ser nuevamente usado por los ciudadanos.

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Confederal Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea tiene la palabra la diputada doña Rita Bosaho.

La señora **BOSAHO GORI**: Buenas tardes, señorías.

El Grupo Parlamentario Mixto, a instancia del diputado Ignasi Candela, de Compromís, nos presenta una proposición no de ley para dotar de financiación al Programa de paisaje y proyecto de ordenación para la integración estético-funcional de la cubierta de la A-70 entre Sant Joan y Mutxamel en el proyecto de Presupuestos Generales del Estado, que vamos a apoyar, por supuesto.

Esta PNL insiste una vez más en las demandas que llevan haciendo los vecinos y vecinas de Sant Joan y Mutxamel desde hace muchísimo tiempo, un asunto de la ampliación de la A-70, que el problema fundamentalmente radica en la cubierta y sigue igual, abandonado, y no pueden actuar los ayuntamientos porque no lo autoriza el ministerio.

Por otra parte, la liberación de la AP cruza la comarca de Alicante y hasta hoy en día no ha habido ninguna solución posible a este problema.

La cubierta es prioritaria para mejorar la comunicación entre Mutxamel y Sant Joan, y según las reivindicaciones de los vecinos y vecinas de los municipios lo ideal sería que sea accesible por varios puntos y recuperar un gran espacio para su uso público entre ambos municipios.

Actualmente hay un solo vial y se podrían habilitar al menos tres, aparte de varias zonas de paseo peatonal y carril-bici. Soterrar la autovía era una forma de evitar que hubiera una barrera física, pero en realidad la barrera existe, porque no se puede hacer nada en la cubierta, y ha quedado como un descampado. De esta forma se impide cualquier uso que se le quiera dar.

Por tanto, esperemos que el Gobierno libere las partidas necesarias, como se ha dicho aquí, y que se pueda llevar a cabo la limpieza y adecuación de este espacio por el bien de los alicantinos y alicantinas. Llegado el momento, si el Gobierno no cumple con esa reivindicación necesaria para estos municipios, nuestro grupo se coordinará para impulsar y apoyar con el resto de fuerzas una enmienda a los presupuestos con una partida para este proyecto.

Y vamos a votar, como hemos dicho antes, a favor de esta proposición no de ley. Gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Albaladejo.

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

Sinceramente pido yo también aquí, porque creo que es el motivo de la proposición no de ley, un trato justo para los vecinos y vecinas de Sant Joan d'Alacant y de Mutxamel, que creo que es el objeto fundamental de esta proposición no de ley.

Y siendo eso así, me van a permitir que indique que el *petitum* de la PNL en puridad debería ser que el Congreso de los Diputados instara al Gobierno a que, una vez que los ayuntamientos de Sant Joan d'Alacant y Mutxamel presenten un proyecto de integración estético-funcional sobre la cubierta de la A-70, se aceleren los trámites para otorgar la correspondiente autorización para poder llevar a cabo su ejecución.

He oído con mucho detalle cuáles han sido los posicionamientos de todos los portavoces en esta proposición no de ley, y sinceramente no doy crédito. Se ha dicho que el ministerio no otorga autorización, se han dicho una serie de falsedades que al final a quien perjudican es tristemente al Partido Socialista. Y quiero explicarlo. El Partido Socialista, en el Gobierno de España en el año 2004, recibió la petición del Ayuntamiento de Sant Joan d'Alacant, socialista, para poder hacer una actuación sobre esa cubierta. ¿Saben ustedes cuál fue realmente a continuación la respuesta del Gobierno? En el año 2005 le facilitó exactamente una respuesta detallada de cuáles eran las incidencias que no debían asumirse en un posible proyecto sobre ese túnel: que hubiera seis salidas de emergencia, que sus accesos no se viesan limitados, y que a continuación la existencia del centro técnico, edificio anejo con aljibes y equipos de presión, que requiere la red de hidrantes estuviera segura y expedita.

Del mismo modo daba la posibilidad de garantizar sobre esa cubierta el materializar una solución de extracción de humos por si hubiera en el futuro un cambio de normativa, como efectivamente ha habido,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 449

21 de febrero de 2018

Pág. 29

para poder generar, y está proyectado por el Ministerio de Fomento, una salida de humos en ese túnel. Y por lo demás, presto y dispuesto para que se presente un proyecto por el Ayuntamiento de Sant Joan y el de Mutxamel, recordemos que el Ayuntamiento de Sant Joan tiene casi el 95 % del territorio sobre esa superficie, y el ministerio está esperando. No hay noticia ninguna. No hay ninguna noticia hasta el momento. Yo lo siento de verdad, porque se pone en solfa el trabajo de una persona que yo quiero poner aquí en valor y que seguramente el portavoz socialista ha olvidado mencionar, como fue la figura de Edmundo Seva, teniente de alcalde en su momento y alcalde poco tiempo después, socialista, del Ayuntamiento de Sant Joan. Nosotros somos un grupo que nos dedicamos a respetar a esos alcaldes que trabajaron por sus municipios y que desafortunadamente, sean del color que sean, fallecen, pero que efectivamente dieron lo mejor de sí por su municipio.

Y efectivamente se da una circunstancia, y es que todo el mundo sabe, lo ha dicho aquí el proponente y el portavoz del Grupo de Ciudadanos, que en noviembre de 2005, efectivamente, se produjo la respuesta por parte del ministerio. Y hay gente que también aquí ha dicho, ha manifestado de manera muy clara que parece que hubo un movimiento, que hubo un interés. No, lo que hubo es una atribución de competencias en el Ayuntamiento de Sant Joan y de Mutxamel para presentar el proyecto. Y no se ha presentado nada.

¿Saben por qué vienen aquí ahora con esta proposición no de ley? Pues se lo voy a explicar: porque en el mes de febrero del año 2016 el portavoz proponente de esta PNL, el señor Candela, firma en el libro de honor del Ayuntamiento de Sant Joan, siendo recibido por el que por aquel entonces era el concejal de Urbanismo de Compromis, diciendo que consensuará en Madrid la solución para la cubierta de la autovía de Sant Joan. Pero, claro, desde febrero del año 2016 hasta la fecha se han producido diferentes situaciones en el ayuntamiento, uno de ellos que es el competente para hacer el proyecto: «Compromis denuncia los boicots y hostigamientos del alcalde socialista de Sant Joan». Esto es de hace unos meses. ¿Saben lo que ha ocurrido? Que el que era concejal de Urbanismo y el responsable del área de Hacienda han abandonado el Ayuntamiento de Sant Joan. Y Sant Joan en estos momentos es un gobierno multipartito, anti PP, que fue el que ganó las elecciones, que es incapaz de articular un proyecto en positivo en beneficio de su tierra. **(El señor Campos Arteseros: No le dejan)**. Efectivamente aquí estamos, el Grupo Popular, en la defensa del trato justo para los vecinos de Sant Joan.

Pero si la solución para un ayuntamiento que en estos instantes tiene, según confiesa el propio alcalde, una liquidación positiva de 3 800 000 euros en el remanente del año 2017 y no es capaz de impulsar un proyecto para presentarlo ante el Ministerio de Fomento porque es incapaz de gobernar su municipio y de liderar cuáles eran los mejores proyectos para su ciudad, lo que no podemos permitir es que la solución sea una solución de talante nacionalista. Traer aquí la responsabilidad al Gobierno del Partido Popular y decir aquello de que Madrid nos roba. Para eso va a estar aquí el Partido Popular, para que jamás los nacionalistas engañen a los vecinos y vecinas de Sant Joan y de Mutxamel.

Muchas gracias. **(Aplausos.—Varias señoras diputadas: Bien)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias señor Albaladejo.
Señor Candela, sobre las enmiendas exclusivamente, por favor.

El señor **CANDELA SERNA**: Estamos intentando llegar a una transaccional. El proyecto que presentamos aquí lo redactó la Generalitat en 2009 cuando gobernaba el Partido Popular.

El señor **PRESIDENTE**: Simplemente sobre su posición.

— SOBRE LOS COMPROMISOS DE PUNTUALIDAD DE RENFE. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE ESQUERRA REPUBLICANA. (Número de expediente 161/002914).

El señor **PRESIDENTE**: Continuamos con la siguiente proposición no de ley, el 10.º punto del orden del día. Es del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana sobre los compromisos de puntualidad de Renfe, y la defiende el diputado don Jordi Salvador. Tiene la palabra.

El señor **SALVADOR I DUCH**: Buenas tardes. Muchas gracias, presidente.

Hoy sometemos a votación esta PNL con el fin de acabar con una discriminación que sufren los usuarios de Renfe, en caso de que Renfe, como empresa prestadora de servicios de transportes, incumpliera sus compromisos de puntualidad. Actualmente Renfe, como empresa prestadora de servicios de transporte, dispone de una política de indemnizaciones sobre el precio total del billete o billetes

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 449

21 de febrero de 2018

Pág. 30

adquiridos, en caso de incumplir el compromiso de puntualidad adquirido a la hora de contratar sus servicios.

En el caso de trenes AVE y Avant, en el caso de retrasos superiores a quince minutos la devolución es del 50 %; en caso de retrasos superiores a treinta minutos, la devolución es del 100 %.

En el caso de trenes Alvia, Euromed y AV City, con retrasos superiores a treinta minutos, la devolución es del 50 %; y en caso de retrasos superiores a sesenta minutos, la devolución es del 100 %.

En el caso de trenes Talgo, Altaria, Intercity (larga distancia) y Trenhotel, con retrasos igual o superior a sesenta minutos, la devolución es del 50 %; y en caso de retrasos superiores a noventa minutos la devolución es del 100 %.

En el caso de trenes de media distancia, Regional Exprés y Regional, en retrasos superiores a quince minutos, la devolución es del 25 %; y en caso de retrasos superiores a treinta minutos, la devolución es del 50 %; y si es superior a sesenta minutos, la devolución es del 100 %.

Sin embargo, las tarifas Promo o Mesa que ofrece Renfe están sujetas a otras condiciones particulares de indemnización, como indica Renfe en su página web, que no tiene en cuenta el tipo de servicio como el compromiso de impuntualidad anteriormente descrito, sino solamente tiene en cuenta el tiempo de retraso. En caso de retrasos igual o superior a sesenta minutos, la devolución es del 50 %; en caso de retraso igual o superior a noventa minutos, la devolución es del 100 %.

Es comprensible que el ofrecimiento de las tarifas Promo o Mesa vaya condicionado a no tener la posibilidad de realizar cambios o anulaciones, o bien tener que abonar un recargo por hacerlo o que no esté disponible la elección de asiento. Sin embargo, la prestación de un servicio público por parte de un organismo público puntual y sus posteriores indemnizaciones en caso de retraso no deberían ir asociadas al precio pagado, ya que se crea una discriminación en los derechos de los usuarios en función del precio pagado para la adquisición del boleto. Desde Esquerra Republicana creemos que los derechos de los usuarios tienen que ser inherentes a la condición de usuarios del servicio, no al precio pagado por la adquisición del billete.

Es por ese motivo que presentamos esta proposición no de ley con el objetivo de que Renfe modifique el compromiso de puntualidad, con el objetivo de eliminar las distinciones en la devolución del importe a los usuarios con tarifas Promo o Mesa, y las encuadre acorde con el tipo de servicio ferroviario del que son usuarios.

Muchas gracias.

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

Hay dos enmiendas, una del Grupo Parlamentario Confederal Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, que defiende don Sergio Pascual.

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

Señorías, adelanto que apoyaremos la proposición no de ley de Esquerra Republicana, pero permítanme añadir algunas razones a las que ya expuso el compañero diputado Jordi Salvador, antes de exponer también la justificación de una enmienda de adición.

Desde nuestro punto de vista, esta proposición no de ley expone muy acertadamente, pone la luz, el choque entre dos concepciones del servicio público representadas en esta Cámara. De un lado, aquellos para los que es una suerte de mal menor heredado y que desean, o al menos trabajan para dismantelar progresivamente, aunque no puedan explicitarlo públicamente, y que también piensan y también trabajan para que ese servicio público pueda ser un campo de experimentación de los enfoques de *marketing* y administración de empresas, enfoques que homologan la gestión de una empresa pública, como Renfe, a la de una empresa privada, en casos como este, en el que juega con su política tarifaria en régimen de competencia para incrementar usuarios y beneficios.

Este es el caso que nos ha descrito Esquerra Republicana de Cataluña, pero también es el caso, por ejemplo, del flamante nuevo servicio EVA, que a propósito, y por cierto, aprovecho para pedirle al ministro que, acercándose el 8 de marzo, revise, ya que no parece muy pertinente escoger el rosa y nombre de mujer para un servicio *low cost* de menos coste y menos calidad.

En cualquier caso, retomando el tema y anticipándome al recordatorio que seguramente el señor Barrachina nos hará sobre el hecho de que los trayectos referidos no son obligación de servicio público, sino que están más bien considerados como servicios comerciales de Renfe, quiero comentarles, quiero decirles que no es menos cierto, señorías, que esa red, la red que soporta esos servicios, se ha pagado

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 449

21 de febrero de 2018

Pág. 31

con dinero público, hasta 50 000 millones de euros, para no dejarme ningún cero, en el caso de la alta velocidad, y que Renfe es una empresa pública.

No porque esta empresa haya decidido etiquetar como comercial dicho servicio, o el Gobierno excluirlo de la necesidad de subvencionar una parte del billete del trayecto, recalco, la parte del billete, porque las infraestructuras ya están subvencionadas, pagadas por todos, pues bien, como digo, no porque se haya realizado este juego semántico estos servicios dejan de ser públicos y, por lo tanto, sus usuarios menos portadores de derechos.

Recordémoslo, las infraestructuras que soportan los servicios ferroviarios se debieron diseñar para garantizar una movilidad racional en nuestras urbes y entre ellas, una movilidad racional que es absolutamente esencial para evitar el desastre ecológico y económico; recuerdo aquí que el 1 % del PIB europeo se va en congestiones; pero también, dos, para garantizar el acceso a los centros de trabajo y estudio con costes racionales de transporte —un 9 % de la canasta básica familiar en media se va en transporte—, y también para mejorar la competitividad de un tejido empresarial, el español, que es pequeño y mediano. Y finalmente, se debieron diseñar para armonizar nuestro desarrollo demográfico y geográfico y para garantizar capacidad performativa de esos transportes públicos en un racional ordenamiento urbanístico.

Que no se hiciera así no las exime de ser redes públicas. Y si son redes públicas, qué lógica aberrante, permítanme decir, puede haber detrás de que la garantía de un servicio dependa de la capacidad de pago del usuario. ¿Qué sucede, que quien tuvo que planificar con más esfuerzo y tiempo porque no le llegaba la economía por necesidades presupuestarias, un viaje, puede soportar un retraso y no lo puede hacer quien pagó una cantidad dos o tres veces superior? ¿Cuál es la lógica de esta idea? ¿Qué viene después, garantías en electrodomésticos en función del precio? Nos parece que esto no tiene ningún sentido, y menos en el caso de una empresa pública. Esto sin entrar en materia de la familia de leyes en defensa de consumidores que cuenta con un acervo suficiente como para que al menos en este caso flagrante —insisto— de segregación económica en una empresa pública corrijan de forma inmediata.

Quiero terminar defendiendo la adición de un epígrafe a esta proposición no de ley instando al Gobierno a trasladar compromisos de puntualidad también a los servicios amparados por ser obligaciones de servicio público, no solamente igualar los servicios comerciales.

Creo que es vergonzoso que la empresa de todos, levantada con el esfuerzo de nuestros abuelos, nuestras abuelas, padres y madres, considere viajeros con menos derechos aquellos para cuyo servicio nació.

Muchas gracias. Corrijamos cuanto antes, no vaya a ser que sea la Unión Europea la que nos tenga que volver a tirar de las orejas en un caso como este.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Pascual. Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra don Miguel Barrachina.

El señor **BARRACHINA ROS**: Gracias, señor presidente.

Al hilo de la última afirmación del portavoz de Podemos, para que la Unión Europea no nos tire de las orejas lo que hay que hacer es cumplir las directivas europeas, y, literalmente, el Reglamento 1371/2007 del Parlamento Europeo dice que las subvenciones al ferrocarril se limitan a las estrictamente necesarias para compensar aquellos servicios deficitarios. Lo sabía, y, de hecho, se ha autocontestado, sabe que es ilegal. No digo que no sea bienintencionada esta iniciativa, y celebro su debate, pero, evidentemente, la Unión Europea prohíbe las ayudas a cualquier mercantil, aunque sea como Renfe, con carácter público, excepto a través de acuerdos como el de Consejo de Ministros de 23 de diciembre, en el que se establece, aprobando 973 millones de euros, apoyar a una serie de trenes deficitarios, fundamentalmente de cercanías y media distancia, excluyendo en su mayoría trenes de alta velocidad, que son los que quiere apoyar ahora la izquierda con esta serie de iniciativas.

Dicho esto, no solo nos parece bien sino indispensable que cada día haya mayor puntualidad. Acerca de estos dos tipos de billetes a los que se refiere, que el que se compra para ir en la mesa de cuatro tenga un descuento del 60 % y el billete promo, casualmente y antes de conocer este punto del orden del día, el último que compré era de este tipo. Tiene un descuento del 30 % — lo tengo aquí, si quieren verlo— pero te previenen, te dicen: como te lo has sacado barato, ya sabes que no puedes cambiarlo, que tienes penalizaciones. Pero meternos ahora en la gama de billetes de Renfe, sabiendo que es ilegal, para decir que cuando tarden cinco minutos todo el mundo tenga el mismo tipo de descuento... Señorías, un mínimo de respeto a la libertad de la propia Renfe. Por cierto, parece una broma, y como tal lo tomo, eso de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 449

21 de febrero de 2018

Pág. 32

escuchar aquí que se está produciendo un desmantelamiento. Son diputados que han escuchado, porque estaban en la Comisión, que se presenta en este mes de marzo un plan de compra de 1500 millones de euros para maquinaria ferroviaria, 1500 millones de euros para material rodante, para que los 423 millones de aparentes sufridores que habitualmente utilizan el tren en España tengan el confort y la seguridad que merecen.

Pido disculpas a todos aquellos que tengan cualquier retraso. La puntualidad media en 2007 fue superior al 90 %, y según los datos del Foro Económico Mundial, de los cincuenta países de Europa y de los veintisiete de la Unión Europea, España es el primero en calidad ferroviaria, es decir, en puntualidad, seguridad y comodidad. Y nos parece poco, porque, por más que haya un 94 % de puntualidad en cercanías, al 6 % que llegan con un retraso de más de tres minutos les supone una incomodidad, y, por tanto, hay que pedirles disculpas. Los ciudadanos se merecen una puntualidad próxima al 100 %. Es verdad que somos el cuarto país —el primero es Japón— en calidad ferroviaria del mundo. Pero España se merece más, y por eso este Gobierno va a aplicar no solamente actuaciones a través de ADIF en la superestructura en nuestra red viaria, sino también en el material rodante. Nunca —al menos, que yo recuerde— se había anunciado un programa tan ambicioso como el que se presentará en marzo, que permitirá, por ejemplo, para cercanías de Madrid, poder cambiar el 60 % de las locomotoras.

Hay una propuesta también bienintencionada, que es extender las devoluciones de billetes que hace Renfe: cuando los trenes Avant lleguen treinta minutos tarde, que haya una devolución del 100 %, y extenderlo a cercanías. No se ha hecho nunca porque, por su propia naturaleza, si uno coge un cercanías Barcelona-Badalona, que salen cada diez minutos, con un billete abierto, es francamente difícil determinar no retrasos de treinta minutos, que son los que dan derecho a una devolución del 100 %, sino cualquier tipo de retraso; es complicado.

Por tanto, hemos presentado una enmienda que lo que pretende no es que se indemnice más al que llegue tarde, sino que no llegue tarde nadie, es decir, que lleguen puntuales todos. Si la puntualidad está por encima del 90 %, aproximémosla al 100 %. Por eso, la enmienda que hace mi grupo es para procurar que la excepción sea cualquier incidencia que surja. Quiero decir —imagino que la izquierda de este país tiene esa varita mágica de planificación absoluta—, que, entre 423 millones de usuarios que libremente cogen el tren y bajan cuando quieren, en ocasiones se generan retrasos de uno, dos, tres, diez minutos, media hora —y hay que devolverlo—, que son difíciles de planificar al 100 %. Entiendo que con una mentalidad planificadora, porque se cogería el tren solo cuando te lo indicase el planificador de turno, sería más sencillo. Pero en un país con libertad de empresa y con libertad para subir y bajar del tren cuando te dé la gana, esos 423 millones de usuarios pueden generar este tipo de incidencias.

Nos parece poco que España sea el primer país de Europa en calidad ferroviaria, los españoles merecen más y por eso hemos presentado esta propuesta. Por cierto, las directivas europeas exigen una serie de compensaciones por los retrasos, pero el compromiso de puntualidad voluntario de Renfe es muy superior. Veremos —y lo podremos comprobar probablemente en esta misma legislatura— que en 2020, cuando se abre al tránsito comercial, por decisión europea, acertada, y no es solo Renfe, sino que muchas otras operadoras pueden actuar, y cuando AENA es la primera empresa aeroportuaria del mundo, pública y española, con un Gobierno actual del Partido Popular, que Renfe presta uno de los mejores servicios del mundo. Yo haría la sugerencia al resto de grupos que critican habitualmente nuestro servicio ferroviario que viajen. Cuando uno monta en un tren francés, en un tren británico o en un tren estadounidense se da cuenta de que lo que dice el Banco Mundial es verdad, que la calidad ferroviaria de España es magnífica. Y aun así —insisto—, si alguien tiene un retraso el Gobierno es también responsable, y ante ellos debemos excusarnos.

Gracias.

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

Es el turno para posicionarse del Grupo Parlamentario Ciudadanos. Tiene la palabra don Fernando Navarro.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Muchas gracias.

Compartimos con Esquerra el enfoque, la verdad. Parece comprensible que, al ser una tarifa más barata, Promo, 4Mesa o como se llame, se introduzcan ciertas restricciones, por ejemplo, la imposibilidad de hacer cambios o que no se reciba ninguna cantidad por la devolución de los billetes. Esto nos parece razonable y normal. Pero la verdad es que chirría un poco que el compromiso de puntualidad se vincule a que el billete sea más o menos barato, es decir, no parece que tenga sentido que con una oferta se

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 449

21 de febrero de 2018

Pág. 33

renuncie a ese compromiso, tanto más teniendo en cuenta que lo que se está devolviendo es un porcentaje, es decir, si ya el billete es más barato, el porcentaje será de menor cantidad, con lo cual esa equivalencia se mantiene. Si el billete ha sido caro, el porcentaje que se devuelve es alto, y, si ha sido barato, el porcentaje es bajo. Ahora bien, el problema es que Renfe es una empresa pública, pero, para ser exactos, es una entidad pública empresarial y tiene autonomía de gestión; está adscrita al Ministerio de Fomento, pero tiene autonomía de gestión. Por tanto, también nos chirría pedir al Gobierno que entre a dar unas instrucciones directas a esta entidad pública empresarial, tanto más teniendo en cuenta que el sector previsiblemente se irá liberalizando.

Si el petitorio hubiera sido más atenuado, es decir, si en vez de modificar el compromiso voluntario hubiese sido que el Gobierno sugiera a Renfe o algo parecido, lo habríamos apoyado. Pero esto nos coloca en una disyuntiva que va a hacer que nos abstengamos en esta iniciativa.

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el diputado don José Miguel Camacho.

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

La verdad es que si no hubiese estado aquí al inicio, cuando ha leído usted el título de esta PNL, pensaría que me habría equivocado, porque he estado oyendo hablar de otras cosas que no tenían absolutamente nada que ver con lo que la moción que Esquerra plantea de una manera que creo que entra dentro de la mayor de las lógicas del mundo. Con una intervención de quince segundos prácticamente sería suficiente, por lo que voy a intentar, si no en ese tiempo, dejar fijada la posición de mi grupo parlamentario en poco más.

Parece de pura lógica que si en un tren van una serie de personas y cada una ha sacado un billete distinto: unos en preferente, otros en turista, otros promo, otros en las mesas, tendrán distintos precios. Pero al final llegan todos a la vez a la estación de destino, todos. Y a unos se les paga, en función del retraso que se haya producido, un porcentaje y a otros, otro. Eso es lo que no tiene ningún sentido y creo que es de lo que trata de solucionar esta proposición no de ley que presenta Esquerra. A mi grupo le parece de una lógica aplastante, independientemente de otras discusiones sobre que quién ha pagado las líneas ferroviarias o quién las ha dejado de pagar o si es más conveniente o menos que se llegue puntual. Por supuesto que es más conveniente. Estoy convencido de que a nadie que viaja en un tren, del tipo que sea, le gusta llegar tarde. Nadie dice: a ver si llegamos hoy media hora más tarde para que me devuelvan el 50 %, o a ver si llegamos sesenta minutos más tarde para que me devuelvan el 100 %». Todo el mundo quiere llegar a la hora que le han dicho que ese tren va a llegar. Por tanto, como nos parece muy lógica esta reivindicación, mi grupo la va a apoyar.

Muchas gracias.

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

El señor Salvador tiene la palabra para posicionarse sobre las enmiendas.

El señor **SALVADOR I DUCH**: No vamos a aceptar la del Grupo Popular y sí la de Podemos.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

— RELATIVA A LA PROTECCIÓN DE LOS DERECHOS DE LOS PASAJEROS AFECTADOS POR LAS CANCELACIONES DE LOS VUELOS DE RYANAIR. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/002313).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente proposición no de ley, que es el punto 8.º del orden del día, presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, relativa a la protección de los derechos de los pasajeros afectados por las cancelaciones de los vuelos de Ryanair, que va a defender la diputada doña Águeda Reynolds.

La señora **REYNÉS CALVACHE**: Muchas gracias, señor presidente. Muy buenas tardes, señorías.

Hoy abordamos una proposición no de ley registrada por mi grupo parlamentario el día 21 de septiembre debido al anuncio que realizó la compañía irlandesa Ryanair el día 16 de septiembre, un anuncio inesperado que sorprendió a todos los pasajeros que habían adquirido sus billetes desde hacía

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 449

21 de febrero de 2018

Pág. 34

tiempo. Este anuncio hablaba de la cancelación hasta finales de octubre de una media de cuarenta o cincuenta vuelos diarios, lo que suponía unas cancelaciones de más de dos mil vuelos en Europa. Para valorar lo que eso podía suponer para los ciudadanos españoles creo que es importante remarcar que Ryanair es una compañía aérea con una gran presencia en el mercado español, tanto doméstico como internacional, siendo hoy en día la compañía que más tráfico aéreo gestiona en nuestro país. Por tanto, ese anuncio y esas cancelaciones nos afectaron muchísimo. España fue el segundo país europeo más afectado por ese plan de cancelaciones, y tuvo un gran impacto por el alto número de pasajeros afectados. Esta vez la compañía aérea sí causó un gran perjuicio en muchos pasajeros españoles. De ahí que desde nuestro grupo instáramos al Gobierno a defender los intereses de todos ellos y muy especialmente en las comunidades autónomas en las que el transporte aéreo es vital, como Canarias y mi comunidad, Baleares. Los pasajeros fueron avisados con muy poco tiempo de antelación, con los evidentes inconvenientes que estas circunstancias acarrearán.

Dado que el transporte aéreo está liberalizado en el ámbito de la Unión Europea, las compañías aéreas tienen libertad para establecer sus rutas y frecuencias, debiendo asegurar las administraciones el cumplimiento de los derechos de los pasajeros establecidos en la normativa comunitaria. Por ello desde el Grupo Popular creemos que el impacto de estas cancelaciones debe ser motivo de actuación del Gobierno, y de ahí la presentación de esta proposición no de ley inmediatamente, al recibir el aviso de la compañía de que iba a efectuar estas cancelaciones, porque el Gobierno es el que debe velar por el cumplimiento del derecho de los pasajeros afectados. La Agencia Estatal de Seguridad Aérea, AESA, en cumplimiento de sus competencias, supervisa y controla la actuación de la compañía y el estricto cumplimiento por esta de la normativa comunitaria sobre los derechos de los pasajeros. Es preciso indicar que la compañía Ryanair dispone de un certificado de operador aéreo irlandés, por lo que corresponde a la autoridad de la aviación civil de ese país la supervisión de las operaciones de la compañía, de acuerdo todo ello con la normativa comunitaria que resulta de aplicación, que establece precisamente que la supervisión y el control operacional de la compañía corresponde a la autoridad irlandesa, por ser el Estado miembro de expedición de ese certificado de operador aéreo.

Tan pronto como se conocieron las intenciones de la compañía de cancelar los vuelos, AESA inició las actuaciones correspondientes y utilizó todos los medios disponibles para supervisar y controlar la actuación de la compañía y su estricto cumplimiento de la normativa sobre derechos de los pasajeros. En este sentido, también se inició el correspondiente procedimiento inspector, con el fin de supervisar el cumplimiento por parte de la compañía de la normativa comunitaria sobre derechos de los pasajeros, y, en concreto, las razones y los argumentos para suspender los vuelos programados, la información y la atención que se les prestaba a los pasajeros afectados y el cumplimiento de las obligaciones de la compañía, que incluían, según los casos, la devolución de los importes de los billetes, la recolocación en otros vuelos y las indemnizaciones procedentes. Si se apreciara el incumplimiento de la compañía en alguno de los aspectos referidos, la consecuencia inmediata sería la imposición de las correspondientes sanciones. La compañía aérea ha respondido a los requerimientos de información formulados en el curso del procedimiento inspector y en estos momentos por parte de AESA se están ultimando los informes de evaluación de la información solicitada para determinar si esta ha garantizado o no a los pasajeros todos sus derechos. A partir de estos informes y de acuerdo con sus conclusiones, se continuarán las actuaciones procedentes. Por otro lado, AESA ha solicitado al Gobierno que plantee a las autoridades comunitarias, en el marco de los trabajos de revisión del Reglamento 261/2004, considerar las cancelaciones masivas de vuelos por causas imputables a las compañías, y ello con carácter adicional a la obligación de las compañías de compensar a los pasajeros.

En cuanto a la atención directa ofrecida por AESA a los pasajeros afectados, queremos informar de que AESA pone a disposición de los ciudadanos por diversos cauces toda la información para que puedan conocer sus derechos, las posibilidades de actuación ante incumplimiento de las compañías aéreas, que pueden ser objeto de consulta tanto a través de su página web como del servicio de atención *online* o telefónico a los pasajeros, y se presta el asesoramiento que demandan los ciudadanos afectados. Además AESA ha atendido también los requerimientos de información que le han solicitado los colectivos de defensa y representación de los usuarios, informándoles de las actuaciones puestas en marcha y sobre los derechos que asisten a los ciudadanos afectados. Como antes comentaba, esta PNL se presentó hace unos meses, pero el Gobierno ya ha venido trabajando desde aquel momento, dando solución y garantizando ese derecho a todos los pasajeros afectados.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 449

21 de febrero de 2018

Pág. 35

Quería hacer un pequeño comentario a las dos enmiendas que se han presentado, una del Grupo Confederal Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea y otra del Grupo Socialista.

En lo que se refiere a la de Podemos, quiero reseñar que la protección de los derechos de los pasajeros ya está regulada en la normativa comunitaria, siendo AESA el organismo designado ante la Comisión Europea como autoridad de supervisión, y, por lo que ya he reseñado, se está llevando a cabo esta supervisión. En lo que se refiere al apartado primero, quiero informar de que ya existen medidas para verificar el cumplimiento del artículo 7 y siguientes del Reglamento 261/2004. En cuanto al segundo, el Estado español debe abstenerse de regular en un ámbito en el que la Unión Europea ha ejercido la competencia en la materia. Lo que sí ha hecho el Estado español ha sido promover la modificación reglamentaria de alcance europeo mediante una carta del ministro de Fomento dirigida a la Comisaría de Transporte. Por tanto, no ha lugar aceptar esta enmienda, puesto que ya se está llevando a cabo todo lo que en ella se propone.

Por lo que se refiere a la enmienda del Grupo Socialista, también están siendo acometidas ya todas las medidas por AESA, y por eso consideramos más adecuada la redacción original de la PNL, no estimándose necesario añadir las cuestiones planteadas. Por tanto, en el mismo sentido, tampoco aceptaremos esta enmienda, por los motivos ya reseñados, porque ya se está llevando a cabo todo lo que se propone. Creo haber justificado esto en mi intervención, porque en la redacción y en la exposición de motivos de la PNL no consta.

En definitiva, creo que no ha lugar a estas dos enmiendas.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

Por el Grupo Parlamentario Confederal Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, tiene la palabra la diputada doña Alexandra Fernández.

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

La proposición no de ley que nos trae el Grupo Popular a debate y votación con relación a los miles de vuelos cancelados por la compañía aérea Ryanair contiene en su parte resolutive propuestas normativas que son de obligado cumplimiento y propuestas que consideramos que ya deberían estar de marcha. Esto es lo que nos sorprende. Resulta llamativo que tenga que ser el Grupo Popular el que inste al Ministerio de Fomento a llevar a cabo medidas que entran en su ámbito competencial y son habituales. El problema generado por la compañía irlandesa es muy grave, ya que ha afectado a miles de viajeros. En septiembre y octubre del año pasado unos 315 000 pasajeros sufrieron la cancelación de 2000 vuelos por un problema organizativo de Ryanair, que es un problema de índole laboral, debido al descuadre en la asignación de las vacaciones de los pilotos, una cuestión interna pero que afecta a la normativa laboral, que también debiera ser objeto de preocupación en la proposición no de ley. Pero hay más. En enero de este año la compañía *low cost* anunció que se producirán 18 000 nuevas cancelaciones de vuelos hasta marzo, lo que afectará a 34 rutas y a unos 400 000 pasajeros con vuelos reservados desde noviembre pasado, es decir, habrá una segunda parte, porque el problema de fondo no se ha resuelto, hecho que debería llevar a la adopción de medidas sancionadoras por parte de Fomento. No olviden además que el Estado español es el segundo mercado de esta compañía aérea. Ante esta situación, nos encontramos con que el partido en el Gobierno tiene que demandar a Fomento que cumpla con su cometido, es decir, que vele por la aplicación de la normativa europea, que tramite el expediente informativo abierto o que adopte medidas ante el incumplimiento de Ryanair; en definitiva, que cumpla con su papel.

Pensaba felicitar al Partido Popular por este cambio de actitud, porque estamos acostumbrados a escuchar un *laudatio* por parte del partido al Gobierno, siempre con iniciativas del tipo qué bien lo estamos haciendo. Iba a felicitar al Grupo Popular por hacer realmente control sobre el Gobierno, pero la verdad es que, escuchando la intervención de la portavoz del Partido Popular, se ha quedado mi gozo en un pozo, porque nos viene a decir que Fomento ya está trabajando en ello, lo cual no es cierto, o ustedes tienen una idea muy limitada de lo que podría estar haciendo el Ministerio de Fomento en este caso.

Lo que nos viene a decir la diputada es lo mismo que contestó el ministerio en una respuesta por escrito a una pregunta que hice sobre este tema a finales de noviembre, en la que se señalaba textualmente que AESA está utilizando todos los medios disponibles para supervisar y controlar la actuación de la compañía y el estricto cumplimiento por parte de esta de la normativa sobre derechos de los pasajeros y que con tal fin ha requerido información a la compañía. Señalaba que se había iniciado la apertura del expediente informativo para verificar el estricto cumplimiento de los derechos de los pasajeros

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 449

21 de febrero de 2018

Pág. 36

amparados por la normativa comunitaria. Lo que pasa es que, en realidad, AESA se ha limitado a publicar información en la web sobre los derechos de los viajeros y a ofrecer un servicio telefónico para asesorarse, algo que consideramos escaso, que evidentemente es insuficiente, cuando lo que se necesitaría es que se obligase a la compañía aérea a informar a cada pasajero sobre sus derechos, las acciones que puede emprender y los procedimientos a seguir.

Es de dominio público que Ryanair suele estar envuelta en la polémica por su particular política comercial, por sus abusos laborales y también por sus incumplimientos en materia de seguridad, que saben que llevaron al Ministerio de Fomento a abrirle expediente hace unos años. La cuestión, por lo tanto, no es solo abrir unos simples expedientes informativos, sino concluirlos, y en casos como el observado lo normal sería que se acompañase de las sanciones pertinentes. La compañía incurrió en un estado absoluto de caos, afectando a miles de personas por causas internas. Creemos que la gravedad de los hechos así lo requería, es decir, que se adoptase ese tipo sanciones.

Por lo tanto, presentamos una enmienda con tres propuestas que consideramos que mejorarían la parte resolutive de la PNL del Grupo Popular.

La primera es que creemos que se deberían adoptar medidas, quizás vía inspecciones o mediante las fórmulas que se consideren, para que las compañías aéreas cumplan de forma efectiva con la obligación de informar a los viajeros tanto en lo que se refiere a la venta de billetes como al embarque y sus derechos contemplados en el reglamento europeo.

En segundo lugar, también creemos que cabrían modificaciones en la Ley de Enjuiciamiento Civil, en el artículo 11.5, para que el Ministerio Fiscal esté obligado a ejercitar acciones en casos como el descrito. Sabe que la ley indica que el Ministerio Fiscal está legitimado, lo cual es algo poco determinante. **(El señor vicepresidente De la Encina Ortega ocupa la Presidencia).**

Por último, creemos que hay elementos suficientes para recordar al Gobierno que debería llevar a cabo un control en relación al grado de cumplimiento de las normativas laborales por parte de Ryanair. Son de dominio público sus abusos laborales, y en el ámbito aéreo constituyen un riesgo.

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): Muchas gracias, señora Fernández.

Por el Grupo Socialista, tiene la palabra doña Natalia González.

La señora **GONZÁLEZ PELÁEZ**: Muchas gracias, señor presidente. Buenas tardes.

Nos trae el Partido Popular hoy una proposición no de ley que es igual, párrafo a párrafo y palabra a palabra, a la que ya fue debatida el pasado 10 de octubre en el Pleno del Senado, algo que no deja de sorprendernos, máxime cuando el anuncio de las cancelaciones por parte de Ryanair se produjo a mediados del mes de septiembre y cuando parte de esta proposición no de ley se limita, como ya se hizo en la que se debatió en el Senado, a instar al Gobierno a que, por una parte, se garantice que las personas afectadas tienen información sobre cómo pueden llevar a cabo sus demandas y, por otra parte, a que el Gobierno actúe y ponga en funcionamiento las medidas oportunas ante ese incumplimiento y, en su caso, proceda a la apertura de un expediente. Es decir, plantea un nuevo debate sobre cuestiones que no solo ya están debatidas, sino que además lo hace de manera absolutamente extemporánea. He de decir que la proposición no de ley presentada por el Partido Popular en el Senado fue presentada, enmendada, transaccionada y aprobada por unanimidad del Pleno del Senado.

Es cierto que las cancelaciones a las que hace referencia Ryanair y que anuncia en el mes de septiembre se extienden desde ese mes hasta marzo del presente año, pero eso no da lugar a que tengamos que volver a debatir sobre este tema, puesto que el incumplimiento, la necesidad de información y la necesidad de las personas afectadas de ejercer las acciones legales oportunas surge en el mismo momento en el que se produce ese incumplimiento, máxime cuando la mayoría de esos vuelos de personas afectadas eran en las fechas navideñas. Lo que nos preguntamos es si el debate que se ha llevado a cabo en el Pleno del Senado no tiene para el Partido Popular la suficiente fuerza ejecutiva y si es necesario volver a refrendarlo en esta Comisión en el Congreso. Podríamos entender un nuevo debate si la proposición que hoy se nos presenta hiciese algún tipo de aportación nueva, pero no es así, recoge lo mismo que la anterior, o también lo podríamos entender si fuera propuesta por otro grupo político, pero estamos debatiendo una iniciativa que propone precisamente el Partido Popular, que es el que sustenta al Gobierno, y además no aporta nada nuevo sobre lo ya abordado. **(El señor presidente ocupa la Presidencia).**

Todavía más sorprendente si cabe es la intervención de la diputada del Partido Popular, porque parece que dice que todo ha sido ya resuelto. De hecho, más bien parece estar ante una respuesta o una dación

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 449

21 de febrero de 2018

Pág. 37

de cuentas de lo que se ha venido haciendo que ante la defensa de una proposición no de ley. Por eso y, como se suele decir en derecho, por economía procesal, presentamos una enmienda en la que recogemos punto por punto el texto que se ha aprobado por unanimidad de todos los grupos políticos en el Pleno del Senado. He de recordar que además es producto de la transacción del Grupo Popular con el Grupo Socialista, el Grupo Vasco, Unidos Podemos y el Grupo Mixto y que ha contado con la mayoría absoluta del Pleno. Es un texto que además de hacer referencia a que a las personas afectadas hay que garantizarles una información y una atención de calidad, que hay que preservar que puedan ejercer todas las acciones legales a las que tengan derecho y que se cumple la normativa europea, habla también de las medidas a las que instar al Gobierno ante el incumplimiento de Ryanair, y aún da un paso más instando a que, una vez que se haya aprobado el proyecto de ley por el que se incorpora al ordenamiento jurídico español la Directiva 11/2013, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2013, relativa a la resolución alternativa de litigios en materia de consumo, impulse los mecanismos previstos en la misma para la protección de los derechos de los usuarios del transporte aéreo, lo que sin duda contribuirá a defender y a garantizar mejor los derechos de estos, agilizando sus reclamaciones y evitando que las personas afectadas por cancelaciones o cualquier otra incidencia tengan que acudir a la vía judicial para reclamar pequeñas cuantías. La verdad es que esperábamos que nuestra enmienda fuera aceptada por el Partido Popular, ya que nos parece difícil explicar a la ciudadanía que en esta Comisión se rechaza un texto que ha sido aprobado con el consenso de todas las fuerzas políticas, algo que, en todo caso, le corresponderá explicar al Partido Popular.

Muchas gracias.

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

Es el turno del Grupo Parlamentario Ciudadanos para fijar posición. Señor Garaulet, cuando quiera.

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

Como ya lo han explicado las tres personas que me han precedido en el turno de palabra, sabemos cuál es la situación. Y nosotros queríamos remarcar que nada más conocer esta noticia, nuestro diputado, don José Luis Martínez, formuló una pregunta y solicitó respuesta por escrito sobre este tema. Preguntó lo siguiente: ¿Qué coste calcula el ministerio que han tenido estas cancelaciones para el sector turístico español? ¿Entiende el ministerio que estas cancelaciones y la respuesta de la compañía han vulnerado los derechos de los consumidores en nuestro país? Y en caso afirmativo, ¿qué medidas piensa adoptar el Gobierno al respecto? ¿Qué medidas piensa adoptar el Gobierno para evitar que se reproduzcan este tipo de situaciones en el futuro? Pues el Gobierno nos contestó, como siempre, con vaguedades: Se ha iniciado la apertura de sendos expedientes informativos para verificar el estricto cumplimiento de los derechos de los pasajeros. Y ahí se queda.

Ahora bien, una vez más, el grupo que sustenta al Gobierno se insta a sí mismo sencillamente a cumplir la ley. ¿Recuerda esto, señor Ramos? La ley es el Reglamento CE 261/2004 que ya han explicado los intervinientes anteriores. Como ya nos contestó que habían iniciado la apertura de los expedientes informativos, ¿ahora se pide tramitarlos? Señorías, por favor, solo faltaría que no lo hicieran. Por otra parte, se pide velar por la adecuada aplicación de la normativa europea, cuando esta establece textualmente que los reglamentos son actos legislativos vinculantes y deben aplicarse en su integridad en toda la Unión Europea. Señorías del Grupo Parlamentario Popular, un poco de seriedad a la hora de presentar cualquier tipo de iniciativa. Desde Ciudadanos reiteramos que se debe garantizar un elevado nivel de protección de los pasajeros, pero no solo en el mercado aéreo, sino en todos los mercados. De todas las maneras, votaremos a favor de esta PNL.

Gracias.

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

La señora Reynés no está, ya se posicionará más adelante sobre las enmiendas.

— RELATIVA A LA OBLIGACIÓN DE SERVICIO PÚBLICO AL TRANSPORTE AÉREO CANARIAS-PENÍNSULA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA. (Número de expediente 161/002395).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente proposición no de ley, que es la que figura en el punto 9.º del orden del día, relativa a la obligación de servicio público al transporte aéreo Canarias-

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 449

21 de febrero de 2018

Pág. 38

Península. Es del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, y la va a defender la diputada doña Carmen Valido.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Gracias, señor presidente.

Traemos aquí una iniciativa promovida por el colectivo denominado Canarios sin alas, que pone el foco en las desorbitadas tarifas aéreas que hacen que muchos canarios y canarias que residen en la península no puedan viajar a su tierra por el elevado coste que imponen las compañías, especialmente en determinados periodos como Navidad, vacaciones, puentes y festivos. No hablamos de residentes, que ya se benefician de las bonificaciones existentes. De todas formas, hemos presentado una enmienda para extender esta iniciativa a las islas Baleares y a las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla, ya que son territorios alejados de la península que compartimos el mismo problema de movilidad.

La Constitución española en sus artículos 19, 138.1 y 139.2 reconoce el derecho que tiene la ciudadanía a la movilidad y a la igualdad, independientemente del territorio en el que viva; un derecho que ha sido reivindicado y todavía no garantizado. Hablamos del establecimiento de rutas aéreas y de un servicio público obligatorio entre estos territorios, islas Canarias, islas Baleares, Ceuta y Melilla, y la península. En el caso de Canarias y Baleares dicha obligación de servicio público no es nueva. El mercado interinsular de transporte aéreo está regulado por esa vía para garantizar la conectividad y las tarifas; en concreto, por la Resolución del Consejo de Ministros de 21 de julio de 2006, que dispone la publicación del acuerdo por el que se declaran obligaciones de servicio público en rutas aéreas entre las islas Canarias, y por Resolución de 28 de noviembre de 2003, que dispone la publicación del acuerdo por el que se declaran obligaciones de servicios público en rutas aéreas entre las islas Baleares. Y como antecedente de nuestra solicitud, tenemos la Resolución de 22 de junio de 2012, que dispone la publicación del acuerdo por el que se declara obligación de servicio público la ruta aérea entre Menorca y Madrid.

El marco de la Unión Europea nos impone un mercado liberalizado que también incluye el transporte aéreo. Dicho mercado liberalizado se basa en la libertad de operar de las compañías que cumplen determinados requisitos y en el establecimiento libre de tarifas por parte de dichas compañías, en la lógica liberal de que la competencia hará bajar los precios. Esto objetivamente no solo no es así, es decir, no hay bajada generalizada de precios, sino que, por ejemplo, en el año 2017 hemos visto acusaciones de pactar los precios entre compañías, en concreto en la línea Madrid-Bilbao. Que estemos en un mercado denominado libre no quita para que existan determinados mecanismos de control público que garanticen los derechos de la ciudadanía. Como ya he expuesto, la intervención de la Administración Pública en aras de velar por la correcta conectividad de los archipiélagos y evitar tarifas abusivas por parte de las compañías aéreas, no es nueva. De hecho, este control público en las líneas aéreas interinsulares canarias no ha supuesto un menoscabo de los intereses de las compañías aéreas, sino que el mercado insular ha crecido en las empresas que prestan servicios, desechando objetivamente la idea de que un control público provoca la huida de las compañías por no considerarlo rentable.

Nuestras autopistas para estar conectados y conectadas con el resto del Estado son aéreas. Evitar abusos tarifarios permitiría no solo que los originarios de estos territorios que viven en la península pudieran volver a un precio razonable, sino facilitar también los intercambios con el exterior, turísticos, culturales, académicos o científicos. Es una cuestión de igualdad de derechos con el resto de los españoles que viven en la península ibérica y que pueden moverse dentro de ella en diferentes medios de transporte, ya que estas personas, residentes o no en estos territorios, no tienen garantizada la misma fluidez en la movilidad al depender casi exclusivamente del transporte aéreo. Me refiero tanto a los residentes que se desplazan hacia la península como a los peninsulares que se desplazan a los archipiélagos y ciudades autónomas.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

Es el turno para defender enmiendas. En primer lugar, por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra el diputado don Saúl Ramírez.

El señor **RAMÍREZ FREIRE**: Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, como casi siempre que coincidimos en el fondo de la cuestión con el Grupo Parlamentario Confederal Unidos Podemos, estamos de acuerdo con el diagnóstico. Lo que ocurre es que, claro, yo entiendo que convencer a los señores de Podemos de que la libertad de mercado es buena y nos beneficia

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 449

21 de febrero de 2018

Pág. 39

a todos, es complejo. No pretendo darles ahora una disertación sobre *La riqueza de las naciones* o *La teoría de los sentimientos morales* de Adam Smith, o explicar lo de la mano invisible. En la propia exposición de motivos la diputada reconoce que lo que se ha producido recientemente es una concertación de precios o colusión. Por lo tanto, lógicamente, eso no es libertad de mercado. Es más, si recordamos la historia reciente de nuestro Archipiélago, sabrá claramente que cuando cayó Spanair se produjo un aumento en el precio de los billetes, que no ha ido en detrimento porque no ha aumentado esa libertad de mercado. Pero es que, además, en los vuelos interinsulares también recordará que cuando estaba Islas Airways compitiendo con Binter —la otra compañía que prestaba servicio—, los precios eran mejores. Y de hecho, recientemente, la entrada de Air Europa está propiciando que haya billetes entre islas por debajo de 9 euros. Teniendo en cuenta ese precio máximo establecido por las OSP, si dividiésemos, por ejemplo, los kilómetros del trayecto Gran Canaria-Tenerife o entre Gran Canaria y cualquiera de las islas no capitalinas, o de Tenerife con el resto de las islas no capitalinas, y lo comparamos claramente con el precio del kilómetro cuando el trayecto es Gran Canaria-Madrid, pues resulta que el precio por kilómetro de los vuelos interinsulares es enorme, es muy elevado.

Por lo tanto, respecto a las bonanzas de las OSP, vienen recogidas en los artículos 16 a 18 del Reglamento de la Comunidad Europea 1008/2008, que dejan muy claro que esa obligación solo se impondrá cuando sea necesario garantizar unos servicios que cumplan determinados requisitos en materia de continuidad, regularidad, capacidad y precios, que las compañías no asumieran si únicamente se tuviera en cuenta su interés comercial. En el caso de Menorca era claro porque en las temporadas no estivales no había un interés comercial para las compañías. En este caso entendemos que tenemos que hacer un estudio muy detallado de esas rutas, y nos alegra que hayan incluido a las islas Baleares y a las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla porque tenemos problemáticas muy parecidas. Y desde luego, defendiendo claramente la libertad de mercado, como no puede ser de otra manera, si aceptan nuestra enmienda en los términos en los que hemos hablado, apoyaríamos esta proposición.

Muchísimas gracias. **(Aplausos)**.

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

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra don Sebastián Franquis.

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

En primer lugar, nos alegramos de que hayan ampliado el ámbito de actuación y, por tanto, la autoenmienda que ha presentado el Grupo Parlamentario Confederal Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea se extienda a Baleares, Ceuta y Melilla. Cuando hemos entrado en este debate, independientemente de que se haya planteado en Canarias o en Baleares, siempre hacemos referencia a que afecta a los archipiélagos y a los territorios no peninsulares. Por lo tanto, nos parece bien. Nosotros hemos planteado una enmienda porque el asunto está en pleno debate no solo en Canarias, también en Baleares, ya que estamos en la elaboración del proyecto de ley de presupuestos para el año que viene, pero sobre todo porque se está tramitando en el Congreso el Régimen Económico y Fiscal de Canarias y también el régimen económico de Baleares. Por tanto, este asunto está en pleno debate. Siendo favorables a la línea en que se ha planteado por el Grupo Parlamentario Confederal Unidos Podemos, lo razonable es que se constituya una mesa de trabajo con representación de las instituciones, en este caso el Gobierno de Canarias, el Gobierno de España, y nosotros incorporamos al cabildo, porque tiene mucho que decir en este asunto, más que el papel de los diputados. Es un papel que deben asumir las corporaciones, los gobiernos legítimos, tanto el de Canarias como el de Baleares y el Gobierno de España. A partir de ahí, hay que profundizar y plantear las cuestiones sobre la mesa, porque no hay que olvidar que ya existe una enorme comunicación entre el Gobierno de Canarias y el Gobierno de Baleares, que insisten en llegar a algún tipo de acuerdo con el Gobierno de España, sea por precio de referencia, sea por precio con subvención, y no solo en el transporte aéreo, sino también en el transporte marítimo.

Yo pido al Gobierno, en este caso al Grupo Parlamentario Popular, que deje de utilizar el doble lenguaje, que lo que defienden en Baleares, lo que defienden en Canarias o lo que defienden en Ceuta o Melilla, lo defiendan también en el Congreso de los Diputados y lo asuma el Gobierno. El Gobierno no puede someter las prioridades de movilidad de Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla al antojo y a la agenda política del Partido Popular, ya que este debate surge, y el Gobierno lo asume en parte, cuando está a punto de aprobar unos presupuestos, como ocurrió el año pasado, o cuando estamos, como ahora, ante la elaboración del anteproyecto de presupuestos para este año. El Gobierno introduce ahora un nuevo debate cuando estamos discutiendo el Régimen Económico y Fiscal, y se saca de la manga si hay que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 449

21 de febrero de 2018

Pág. 40

subvencionar sobre las tarifas de servicio regulado o sobre las tarifas bonificables; un debate que no tiene nada que ver y que se aleja de lo que establece el Régimen Económico y Fiscal y de lo que hemos defendido históricamente tanto en Baleares como en Canarias, Ceuta y Melilla. Por tanto, pedimos al PP que clarifique su posición, que sean capaces de defender lo mismo en Canarias cuando se colocan detrás de una pancarta, que al levantar la mano en el Congreso cuando estamos votando asuntos de esta naturaleza.

Ya anunciamos que en la próxima Comisión de Fomento presentaremos una proposición no de ley en esta línea, concretando y profundizando más, ampliando mucho más el abanico de posibilidades de lo que hoy nos presenta el Grupo Parlamentario Confederal Unidos Podemos, incluyendo precios de referencia, el incremento de las subvenciones, que es lo que se está planteando en cada comunidad autónoma y en Ceuta o Melilla —incrementarlas al 75 %—, que parece ser la vía más adecuada y que el Gobierno está dispuesto a aceptar o asumir. En cualquier caso, espero que el Grupo Parlamentario Confederal Unidos Podemos asuma nuestra enmienda porque significará que apoyamos esta proposición no de ley, pero también quiero decir que una cosa es lo que ha planteado el colectivo al que ha hecho referencia la ponente al inicio de su intervención, y otra cosa es lo que se plantea aquí en esta proposición no de ley. Hay que recordar que en esta misma Comisión, hace exactamente seis meses, nosotros planteamos al Grupo Parlamentario Popular estudiar y evaluar el coste que podría suponer que los canarios no residentes en Canarias o en Baleares pudieran tener una subvención para acercarse a ver sus familias, ya sea por enfermedad o fallecimiento de un familiar, al verse imposibilitados por el coste enorme que supone para una familia de cuatro personas, en torno a 1000 o 1500 euros, poder trasladarse a Canarias o Baleares. Por eso espero que el Grupo Parlamentario Confederal Unidos Podemos asuma nuestra propuesta de constituir una mesa de trabajo, pero dando el protagonismo a quien lo debe tener, al Gobierno de Canarias, al Gobierno de Baleares, a los cabildos, tanto de un lado como de otro, que son los que tienen que trabajar, defender y negociar este asunto con el Gobierno de España.

Gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Popular, defiende la enmienda doña Ana Zurita.

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

Señora Valido, yo también soy canaria, como usted, y además también me gusta decir, porque lo reconozco, que somos una región con grandes dificultades de conectividad; nuestra situación es claramente extrapeninsular, ultraperiférica y tenemos problemas de conexión territorial. Eso lo reconocemos todos, somos siete islas diferenciadas y para desplazarnos tenemos que coger un avión y un barco. Nosotros lo sufrimos como diputados más que los diputados de cualquier otra comunidad autónoma, pero nuestro sufrimiento nada tiene que ver con el de ciudadanos que por una visita médica o para cualquier prueba, tienen que desplazarse y coger un avión y un barco. Esa es nuestra realidad, y yo creo que aquí todos estamos de acuerdo. Pero también tengo que decir que es una realidad el gran compromiso que tiene el Gobierno de España con la situación de las islas. Compromiso que ha hecho que paulatinamente se hayan aumentado las partidas presupuestarias destinadas a la subvención de nuestro transporte aéreo. Ahora, como todos sabemos, tenemos una subvención del 50 % para el transporte nacional y el 75 % en los vuelos interinsulares. Además, sobre el bulo que están haciendo correr por ahí determinados partidos políticos de que peligraba la subvención del 75 % en el REF, nuestro Régimen Económico y Fiscal que está ahora mismo en trámite parlamentario, tengo que decirle, como persona autorizada que soy, que es absolutamente incierto y esa subvención está garantizada.

Señor Franquis, me gustaría que se leyera bien los papeles porque usted debe saber, igual que yo, que en la enmienda que presenta Coalición Canaria y Nueva Canarias a los Presupuestos Generales del Estado ya aparece el concepto de tarifa bonificable, o sea que no es un as que se haya sacado el Partido Popular de la manga en el último momento, sino una cuestión que ya aparece y se aprueba entre todos los partidos que votamos sí a los presupuestos de 2017, por cierto, no estaban ustedes.

La aplicación de esta medida —hay que decirlo— ha supuesto una inversión del Estado de 400 millones de euros, a los que hay que añadir los 400 millones que ya estaban previstos en el Plan de subvenciones del Ministerio de Fomento. Esto ha incrementado nuestros vuelos y desplazamientos, que en el caso de trayectos entre islas extremas como Tenerife-El Hierro o Tenerife-Fuerteventura ha supuesto un aumento de más de un 50 %. Esta es una medida que hay que celebrar porque nunca hemos volado tan barato. Y no es que yo lo diga, no es propaganda, sino que es la realidad. **(Muestra un billete de**

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 449

21 de febrero de 2018

Pág. 41

avión). Esto es un billete de nuestra compañía Binter para volar a Lanzarote: 9 euros. Vuelos nacionales, le hablo de la península; Navidad, tarifa residentes, 19 euros, tarifa no residentes, 29 euros. Me tomé la molestia de buscarlos ayer de manera aleatoria y estas son las tarifas que tenemos. Lo que no podemos hacer es centrar una propuesta en la absoluta demagogia.

Señoría, usted habla de la obligación de servicio público y estamos absolutamente de acuerdo, nadie está en desacuerdo con eso. Y no solo cuando estamos hablando de Canarias, nos alegra que haya incluido en su PNL a las islas Baleares y las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla porque todos tenemos el mismo problema. Por tanto, estamos de acuerdo con las obligaciones de servicio público, pero que se establezcan cuando sean necesarias; durante la peor demanda de tráfico, cuando las compañías no sean operativas, cuando los precios sean desorbitados, completamente de acuerdo; pero ahora mismo esta es la situación que tenemos en Canarias: hay 44 rutas y 468 frecuencias a la semana; o sea, no diga que la conectividad no está garantizada. En Baleares hay 34 enlaces con el resto del territorio nacional y 828 frecuencias a la semana; o sea, que no diga que la conectividad no está garantizada. En Melilla se es consciente de que el transporte aéreo ha sufrido una cierta pérdida de conectividad en los últimos meses y, por eso, a petición de la propia ciudad autónoma, se está analizando la viabilidad de establecer una OSP que sirva para recuperar rutas importantes como Granada o Almería. Pero todo ello, por supuesto, condicionado a la aprobación de los Presupuestos Generales de 2018. Y con Ceuta, pues lo mismo, se han reanudado las conexiones del aeropuerto de Ceuta con Málaga y con Algeciras, y se espera que estas conexiones también se consoliden. Con estos datos no podemos hablar de aislamiento, podemos hablar de mejoras, pero no de aislamiento. Díganme ustedes un país donde se vuele tan barato como estamos volando ahora en todo el territorio nacional y sus territorios extrapeninsulares. Ese es el compromiso del Gobierno de España y del Partido Popular con Canarias, con Baleares, con Ceuta y con Melilla. Además, se está trabajando en varias líneas de actuación; no solo son las OSP, no solo es la subvención del billete, sino también la subvención de las tasas aeroportuarias.

Nosotros, señora Valido, hemos propuesto una enmienda, que me ha adelantando que no va a aceptar, pero en concepto es exactamente lo mismo que le propone Ciudadanos y exactamente lo mismo que usted propone: concienciación con las obligaciones de servicio público y concienciación con esos grupos de estudios. Con lo que no estamos de acuerdo es con la tarifa plana, porque está demostrado que establecer una tarifa plana no funciona. O sea, con precios como estos, dígame usted a cómo quiere la tarifa plana, porque estamos volando en vuelos interinsulares por 9 euros y en conexiones nacionales por 19 euros los residentes y 29 euros los no residentes. Respecto a la mesa de trabajo, sabe que cuantos más componentes tenga una mesa, menos eficacia, es algo que aquí sabemos absolutamente todos. Ahora mismo hay una comisión mixta donde trabaja el Ministerio de Fomento con las comunidades autónomas. Y eso sí, en esto le hemos dicho que estamos completamente de acuerdo, porque no solo se trata de trabajar en lo que se está trabajando ahora, sino en las obligaciones de servicio público futuras por si hay problemas. Lo que sí nos parece excesivo es que en esa mesa haya tanta gente y tantos organismos. La comisión que hay ahora funciona correctamente y creemos que debe funcionar así. De todas maneras, creo que ya he demostrado en mi intervención que estamos completamente de acuerdo con estudiar las obligaciones de servicio público, completamente de acuerdo con que se siga trabajando, pero si no acepta nuestra enmienda, nos vamos a abstener.

Muchas gracias.

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

Señora Valido, ¿su posición en relación con las enmiendas?

La señora **VALIDO PÉREZ**: Sí, vamos a transaccionar con Ciudadanos. Y no vamos a transaccionar con el PP ni tampoco con el Grupo Parlamentario Socialista. Respecto a lo que se ha dicho sobre que una cosa es lo que quiere el colectivo y otra cosa es la PNL, debo decir que la PNL se basa en la solicitud del colectivo y es importante que estén diputados en esa mesa de trabajo.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señora Valido.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 449

21 de febrero de 2018

Pág. 42

— SOBRE EL ESTUDIO DE UNA LÍNEA MARÍTIMA DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS Y PASAJEROS ENTRE CARTAGENA Y LAS ISLAS BALEARES. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/002277).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la última de las proposiciones no de ley que nos queda por debatir —digo esto para que vayan avisando a sus efectivos para las votaciones—, sobre el estudio de una línea marítima de transporte de mercancías y pasajeros entre Cartagena y las Islas Baleares. Es una iniciativa del Grupo Parlamentario Popular, que va a defender el diputado don Teodoro García Egea. Tiene la palabra.

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

Señorías, les habla un enamorado de la Región de Murcia, un enamorado de las islas Baleares y, por tanto, un enamorado de España. Y por esto planteamos estas iniciativas que vienen a mejorar la vida de los ciudadanos, a aumentar las conexiones intraterritoriales. No puedo expresar este amor a España como Marta Sánchez poniendo letra a nuestro himno, preciosa, por cierto, y mi grupo expresa su cariño hacia nuestro país haciendo estas propuestas y otras útiles y originales para mejorar nuestra tierra.

Cartagineses y romanos sabían lo que se jugaban cuando lucharon por la conquista de la antigua Cartago Nova. Ya desde entonces, Cartagena alberga uno de los mayores puertos comerciales e industriales de España, además de ser uno de los más relevantes enclaves militares marinos y sede de los submarinos de la Marina Española, entre otras cosas. Cartagena es el cuarto puerto español respecto al tráfico de mercancías —este año ha batido récords, por delante de Tarragona, Bilbao y otros—, y el octavo en la recepción de cruceros turísticos internacionales. El puerto de Cartagena ha recibido diversos premios y distinciones internacionales y nacionales. En la actualidad el transporte marítimo sigue siendo el más utilizado para trasladar mercancías pesadas, además de viajeros en los cruceros turísticos. Existen conexiones marítimas con las islas Canarias, por ejemplo, desde Huelva o desde Cádiz; existen conexiones con las islas Baleares desde Barcelona, Menorca, Denia, Valencia; también con Ceuta y Melilla desde Almería, Algeciras, Málaga o Motril; e interinsulares en Canarias y Baleares. España, por su situación geográfica, sirve de enlace con esas grandes rutas marítimas internacionales del océano Atlántico y del Mediterráneo. Y entre los diez puertos más importantes de estas rutas figura el puerto de Cartagena, que está siendo objeto continuamente de remodelaciones e inversiones por parte del Gobierno de España, cosa que supone darle prioridad a este enclave único.

El establecimiento de líneas regulares para el tráfico de mercancías, productos industriales, bienes de consumo y de turistas supone una fuente importante de beneficios económicos, una fuente importante de riqueza y también aumentar la competitividad de los territorios. A menudo escuchamos en esta Comisión —hay algunos grupos políticos que antes de la campaña electoral incluso planteaban la necesidad de evaluar los AVE que estaban planificados y parar las obras, o la necesidad de evaluar la rentabilidad de determinadas infraestructuras— que las infraestructuras aportan igualdad de oportunidades a los ciudadanos, de modo que todos tengamos las mismas oportunidades a la hora de competir y de desarrollarnos. Por tanto, creo que este tipo de iniciativas, conectar personas, unir territorios, es algo en lo que todos debemos estar de acuerdo. Establecer una línea regular desde el puerto de Cartagena a las islas Baleares supondría un gran impulso para el intercambio comercial de mercancías en la Región de Murcia. Somos una región exportadora netamente, aportamos gran cantidad del producto interior bruto exportando productos no solo hortofrutícolas, sino también desde el punto de vista industrial. Esto facilitaría no solo que pudieran salir productos desde la Región de Murcia, sino también de Andalucía y de las propias islas Baleares retornando a la península, además de establecer líneas estables para la gran cantidad de turistas nacionales y extranjeros que nos visitan en el sur de España, Andalucía, Murcia, sur de Castilla-La Mancha y Extremadura.

Señorías, si Aníbal fue capaz de embarcar elefantes desde el puerto de Cartagena con destino a los Alpes y comenzar allí su segunda guerra púnica, qué no podríamos hacer nosotros ahora con esta tecnología, con esta revolución industrial 4.0, y con los avances en materia de eficiencia energética en materia de buques. Los cartagineses y romanos no se equivocaron y, por tanto, nosotros ahora tampoco debemos hacerlo. Por eso les pido que voten a favor de esta proposición no de ley.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor García Egea.

Hay una enmienda del Grupo Parlamentario Mixto, que va a defender don Isidro Martínez Oblanca.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 449

21 de febrero de 2018

Pág. 43

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

Al hablar de política de transporte marítimo de viajeros y de mercancías, considero que la Comisión de Fomento del Congreso tiene que ser ambiciosa y tratar de ir en paralelo a la política y a las directivas europeas, máxime cuando España une a su situación estratégica la condición de ser un país con casi 6000 kilómetros de costa y tener unas magníficas infraestructuras repartidas en 46 puertos, que estimulan la economía de las regiones y áreas de influencia donde están ubicadas, *hinterland*, y generan una gran creación de puestos de trabajo tanto directos como inducidos. En nombre de Foro Asturias, he presentado una enmienda a esta proposición no de ley que ha presentado el Grupo Parlamentario Popular. Mi enmienda es absolutamente respetuosa con el contenido de la proposición original en pos de una línea regular entre el puerto de Cartagena y las islas Baleares, pero en aras de esa ambición que les comentaba al principio, también ponemos en valor los objetivos que desde hace ya tiempo tiene planteados el conjunto de la Unión Europea.

Para mí es un orgullo que fuese en Gijón, mi ciudad de origen, el lugar en el que los ministros de transportes de toda la Unión Europea aprobasen a principios de este siglo la declaración en favor del cabotaje, que es definido como el transporte marítimo de corta distancia a través del que se mueven las mercancías y pasajeros por mar entre puertos situados geográficamente en Europa, o entre estos y puertos situados en países no europeos cuyo litoral se halla en los mares cerrados o semicerrados que rodean Europa. Precisamente, también en Gijón se puso en funcionamiento en 2010 la primera autopista del mar entre el puerto del Musel y el de Nantes-Saint Nazaire, en la Bretaña francesa. En septiembre de 2014 se suspendió como secuela de la decisión del Gobierno del señor Rodríguez Zapatero de no agotar el plazo que contemplaba la subvención establecida; con ello se desechó la gran utilidad y servicio resultante de una travesía de quince horas para el flujo de mercancías, y también ofrecer una alternativa marítima que permitía liberar el transporte por carretera, abaratar costes y aliviar los efectos contaminantes de los grandes vehículos.

Mi enmienda amplía con otros dos puntos el que promueve el Grupo Parlamentario Popular. Con ello instamos al Gobierno a alcanzar en España los objetivos europeos definidos para el transporte marítimo de corta distancia, para lo que deben consolidarse las autopistas del mar actualmente en funcionamiento. Cito tres, las dos que conectan mediante líneas regulares los puertos de Santander y Bilbao con Portsmouth, en el Reino Unido, y también cito la línea entre Vigo y Saint-Nazaire, en Francia, pero hay que alegrarse de que en abril comenzará a operar una nueva línea marítima entre los puertos de Santander y el de Cork, en Irlanda, lo que supondrá un importante plus del 0,25 % al producto interior bruto de Cantabria.

Comprenderán los miembros de la Comisión que yo no desperdicie la oportunidad al hablar de transporte marítimo, de reivindicar el restablecimiento urgente de la autopista del mar entre el puerto asturiano del Musel y el de Saint-Nazaire, porque también quiero para mi tierra los positivos efectos de este tipo de transporte, comenzando por el económico, pero también para rentabilizar la gran inversión pública ya realizada para ampliar el puerto del Musel. Además, quiero recordar —y con ello finalizo, señor presidente— que el restablecimiento de esta línea marítima es un compromiso electoral conjunto de Partido Popular y Foro Asturias.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Martínez Oblanca. (**Rumores**).

Ya queda poco, señorías. Por favor, si pudieran bajar un poquito el tono de las conversaciones sería un poquito mejor para los oradores.

Para tomar posición tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, don Fernando Navarro.

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

Todos los que estamos aquí sabemos que el transporte marítimo es el más eficiente y además medioambientalmente es el más sostenible. Además, sabemos que la situación de España lo convierte en una plataforma logística ideal para Europa. Por lo tanto, toda proposición que se refiera al sector marítimo y al establecimiento de nuevas líneas cuenta en principio con nuestra simpatía. En mi caso, como soy ciudadano de Baleares, tanto más. Muy bien, encantados, nos gusta.

Dicho esto nos llama la atención la proposición no de ley porque parece una propuesta más dirigida a la prensa, o si es especialmente afortunado al corte en informativos regionales, que es una característica que comparte con algunas de las proposiciones no de ley que se han presentado hoy. Nos llama la atención que nos pidan autorización para hacer un estudio, que suponemos que ya habrán hecho, o no.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 449

21 de febrero de 2018

Pág. 44

Lo cierto es que no acompaña a la propuesta ni un solo dato de demanda. Mirando la web he visto que el señor García ha hecho unas declaraciones diciendo que espera unos 400 000 pasajeros al año. Muchos parecen, pero genial, está muy bien.

En cambio de las mercancías no nos dice nada. ¿Se han hecho estudios de demanda? ¿Qué va a pasar con las compañías? ¿Se van a subvencionar, en qué cuantía? ¿Cuánto costaría, es viable económicamente? Una cosa no menor: ¿han participado ya en estudios, si es que se han hecho, las autoridades portuarias de Cartagena, de Ibiza y de Palma? ¿Se ha interesado alguna compañía ya? ¿Es esto lo que ha movido la iniciativa? Nos gustaría saberlo. En caso de que fuera así, ¿participarían en una eventual bonificación las autoridades portuarias?

En resumen, les agradecemos que el Gobierno a través de su partido nos pida permiso para estudiar, pero nos gustaría que nos trajeran cosas de más calado, nunca mejor dicho. Por ejemplo, nos gustaría que trajesen un plan de infraestructuras porque, a pesar de que la visión de Anibal cargando elefantes en un barco ro-ro pueda ser estimulante, a nosotros nos gusta evaluar las inversiones.

Muchas gracias.

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

A continuación por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, tiene la palabra don Félix Alonso.

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: Después de haber escuchado a su señoría, Teodoro García «Montañola», creo que lo necesita es amor, y se lo daremos. **(Risas)**. Votaremos a favor, aunque nosotros entendemos que lo que presenta hoy es más un titular de prensa que otra cosa; todos de vez en cuando hacemos eso. Creemos que no se ha hecho —nosotros no lo tenemos— un estudio de mercado. Nos gustaría que las cifras que baraja o que ha anunciado su señoría fueran correctas y que fuera un éxito el trayecto Cartagena-Baleares. Nos encantaría, aunque tenemos nuestras dudas. Mientras tanto, pueden contar con nuestra ayuda porque nos interesa ayudar a las personas para que estén conectadas, y también lógicamente ayudarlas para que vivan lo mejor posible.

Nosotros vemos detrás de esta propuesta un pequeño intento, porque no lo puede ocultar, de tapar la realidad del puerto de Cartagena. Lo que necesita el puerto de Cartagena es una conexión ferroviaria con el corredor mediterráneo, que esperemos que su señoría nos ayude a conseguirla. No únicamente queremos la conexión con Baleares, que la queremos, sino también la conexión con el corredor mediterráneo y con toda esa gente que él dice —estoy convencido— que ama. Dicho eso, también será el momento —aquí espero que sus señorías del Partido Popular nos ayuden— de abrir la línea entre Lorca, Baza y Granada. Esa sería también una buena solución para la Región de Murcia y para todos nosotros.

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra don Pedro Saura.

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

Nosotros vamos a apoyar la iniciativa, lo que sucede es que nos parece una iniciativa escasa, en una doble dirección. Por una parte, como ha dicho anteriormente uno de mis colegas, es un estudio solamente, y por otra, lo que nosotros demandamos es un plan de infraestructuras para la Región de Murcia. Particularmente si estamos hablando de Cartagena, de su comarca y de su campo, estamos demandando un plan de infraestructuras, un plan turístico con unos plazos, con unas inversiones concretas y no ir a salto de mata. Además, de lo que estamos hablando es exclusivamente de un estudio y solamente un estudio.

Nosotros pensamos que Cartagena tiene potencialidad, que Cartagena tiene un puerto que año tras año va incrementando sus cifras de negocios, con relación al transporte de cruceros. Por tanto, esta iniciativa si se concreta es buena, no daña, y por eso vamos a apoyarla. También pensamos que desde el punto de vista industrial y agrícola las relaciones comerciales se verían potenciadas y por tanto es una iniciativa que no daña, que suma y que necesita el campo de Cartagena, que tiene ahora unos problemas muy serios, fundamentalmente por una visión cortoplacista del Gobierno del Partido Popular en la Región de Murcia. Por tanto, es una iniciativa pequeña, estrecha, aunque no daña. Por eso la vamos a apoyar, desde el punto de vista turístico, industrial y agrícola.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 449

21 de febrero de 2018

Pág. 45

En ese sentido, tenemos que decir que el Ayuntamiento de Cartagena y el sector privado van a iniciar una tercera y cuarta fase de la recuperación del barrio del foro romano, que va a hacer que en diez meses se convierta Cartagena en el municipio del Mediterráneo con el mejor conjunto histórico romano. Por tanto, lo que necesita de las administraciones son compromisos más ambiciosos y no estudios que no sabemos cómo van a terminar.

Gracias, señor presidente.

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

Señor García Egea, para posicionarse en relación con la enmienda del Grupo Mixto, del señor Martínez Oblanca.

El señor **GARCÍA EGEA**: Aceptamos los puntos 1 y 2, pero rechazamos el punto 3. Ya hemos hablado de ello con el señor Martínez Oblanca.

El señor **PRESIDENTE**: Muy bien. **(La señora Reynés Calvache pide la palabra).**
Señora Reynés.

La señora **REYNÉS CALVACHE**: En cuanto a la proposición sobre Ryanair, aceptaremos finalmente la enmienda del Partido Socialista.

El señor **PRESIDENTE**: Muy bien.

Quisiera preguntarles a los portavoces, para que no haya errores de cómputo, si hay en la sala catorce diputados del Grupo Popular. **(Asentimiento)**. ¿Hay nueve diputados del Grupo Parlamentario Socialista? **(Asentimiento)**. ¿Hay siete diputados del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea? **(Asentimiento)**. ¿Hay tres diputados del Grupo Parlamentario Ciudadanos? **(Asentimiento)**. ¿Esquerra Republicana? Sí, está el diputado. ¿Grupo Parlamentario Vasco? Sí, está presente el señor Barandiaran. ¿Están los dos diputados del Grupo Mixto? **(Asentimiento)**. Muy bien, estamos presentes los treinta y siete diputados. La letrada me comunica que se están ultimando una o dos transaccionales.

Suspendemos unos minutos para pasar después a las votaciones. **(Pausa)**.

VOTACIONES.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, vamos a votar el punto 1.º del orden del día: proposición no de ley relativa a la publicación de la estrategia indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de las infraestructuras ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General, presentada por el Grupo Parlamentario Ciudadanos. Se vota en sus propios términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 22; en contra, 15.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

A continuación votamos el 2.º punto del orden del día: proposición no de ley sobre la rehabilitación del Teatro Cervantes en la ciudad de Segovia, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. Se vota en los términos de la propia autoenmienda.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 20; en contra, 15; abstenciones, 2.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Votamos el 3.º punto del orden del día: proposición no de ley sobre el incremento de la altura máxima de los vehículos pesados dedicados al transporte de pajas, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. Se vota en los propios términos de su autoenmienda.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 35; abstenciones, 2.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Votamos el punto 4.º del orden del día: proposición no de ley sobre el desarrollo de un reglamento para la protección de los edificios frente a la exposición al radón a incorporar al Código Técnico de la Edificación, presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. Se vota en los términos de una transaccional.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 449

21 de febrero de 2018

Pág. 46

Efectuada la votación, dijo

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

A continuación votamos el 5.º punto del orden del día: proposición no de ley sobre el desarrollo de las infraestructuras ferroviarias entre Palencia y Santander, presentada por el Grupo Parlamentario Popular. Se vota en los términos de la transaccional que ha sido pactada.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 27; en contra, 7; abstenciones, 3.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Votamos el 6.º punto del orden del día: proposición no de ley relativa a dotar de financiación al Programa de paisaje y proyecto de ordenación para la integración estético funcional de la cubierta de la A-70 en Sant Joan d'Alacant y Mutxamel en el proyecto de Presupuestos Generales del Estado para 2018, presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. Se vota en los términos de una transaccional.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 19; en contra, 14; abstenciones, 4.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

A continuación votamos el 7.º punto del orden del día: proposición no de ley sobre el estudio de una línea marítima de transporte de mercancías y pasajeros entre Cartagena y las Islas Baleares, del Grupo Parlamentario Popular. Se vota en los términos de la enmienda transaccionada con el Grupo Parlamentario Mixto.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 35; abstenciones, 2.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Votamos el punto 8.º del orden del día: proposición no de ley a la protección de los derechos de los pasajeros afectados por las cancelaciones de los vuelos de Ryanair, presentada por el Grupo Parlamentario Popular. Se vota con la aceptación de la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 29; abstenciones, 8.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

A continuación votamos el 9.º punto del orden del día: proposición no de ley relativa a la obligación de servicio público al transporte aéreo de Canarias-Península, presentada por el Grupo Parlamentario Confederado de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. Se vota en los términos de la enmienda transaccional que alcanzó este grupo con el Grupo Ciudadanos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 22; abstenciones, 15.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Por último, votamos el punto 10.º del orden del día: proposición no de ley sobre los compromisos de puntualidad de Renfe, presentada por el Grupo de Esquerra Republicana. Se vota en los términos de la enmienda del Grupo de Unidos Podemos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 19; en contra, 15; abstenciones, 3.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Se levanta la sesión.

Eran las ocho de la noche.

Nota:

Advertido error en el Diario de Sesiones del Congreso de los Diputados. Comisiones, núm. 449, correspondiente a la sesión celebrada el día 21 de febrero de 2018, el ejemplar con cve: DSCD-12-CO-449 se ha sustituido por el presente con cve: DSCD-12-CO-449-C1.