



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2016

XII LEGISLATURA

Núm. 71

Pág. 1

FOMENTO

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

Sesión núm. 3

celebrada el miércoles 30 de noviembre de 2016

	<u>Página</u>
ORDEN DEL DÍA:	
Inclusión en el orden del día	3
Elección de vacantes. Mesa Comisión:	
— Elección de la Vicepresidencia Segunda de la Comisión. (Número de expediente 041/000020)	3
Proposiciones no de ley:	
— Relativa a la necesidad de transferir a Galicia la autopista del Atlántico, AP-9. Presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. (Número de expediente 161/000129)	3
— Relativa a la necesidad de ejecutar con urgencia una «actuación integral» para acondicionar el tramo de la N-632 a su paso por Avilés (Asturias), así como al inicio de negociaciones con el ayuntamiento al objeto de alcanzar un acuerdo sobre la propuesta de transferencia del Estado a dicha Administración Local del referido tramo, que está comprendido entre el parque de El Muelle de Avilés y el límite con el concejo de Castrillón. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/000279)	9
— Sobre medidas para que el llamado corredor mediterráneo forme parte de manera prioritaria de la agenda del Gobierno. Presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. (Número de expediente 161/000409)	13

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 71

30 de noviembre de 2016

Pág. 2

-
- | | |
|--|----|
| — Sobre el corredor mediterráneo. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000911) | 13 |
| — Relativa a resolver de forma definitiva e inmediata los problemas de ruido provocados por el tráfico en la autopista AP-7-B-30 a su paso por Mas Gener (Mira-sol) en el municipio de Sant Cugat del Vallès. Presentada por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana. (Número de expediente 161/000829) | 21 |
| — Sobre el desdoblamiento de la autovía A-4 entre Dos Hermanas y Jerez de la Frontera y la liberalización definitiva del peaje de la AP-4 en el mismo tramo. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000452) | 26 |
| — Sobre procedimientos comunes relativos a la asistencia a las víctimas de accidentes marítimos. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/000527) | 30 |
| — Sobre la modificación de los pesos y dimensiones del transporte de mercancías por carretera. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/000528) | 33 |
| — Sobre el nuevo Plan Estatal de Vivienda. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/000637) | 38 |
| — Sobre medidas para mejorar los servicios ferroviarios de cercanías y media distancia en Cataluña. Presentada por el Grupo Parlamentario Ciudadanos. (Número de expediente 161/000735) | 44 |
-

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 71

30 de noviembre de 2016

Pág. 3

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

INCLUSIÓN EN EL ORDEN DEL DÍA.

ELECCIÓN DE VACANTES. MESA COMISIÓN.

ELECCIÓN DE VICEPRESIDENCIA SEGUNDA DE LA COMISIÓN. (Número de expediente 041/000020).

El señor **PRESIDENTE**: Buenas tardes.

Vamos a comenzar la sesión de la Comisión de Fomento que estaba convocada, si bien se ha producido una novedad que tiene que ver con un cambio que se produce en la Mesa de la Comisión como consecuencia de que la vicepresidenta segunda, doña Ana Alós López, ha asumido una nueva responsabilidad dentro del grupo parlamentario y ha cesado como vicepresidenta. El Grupo Parlamentario Popular ha propuesto para sustituirla al diputado y miembro de esta Comisión, don Francisco Martín Bernabé Pérez, y si sus señorías lo tienen a bien aceptaríamos esta sustitución por asentimiento sin necesidad de producir una votación.

¿Están de acuerdo? (**Asentimiento**).

Le invitamos a ocupar su puesto, le deseamos mucho éxito y le damos la enhorabuena. (**Aplausos.- Así lo hace el nuevo miembro de la Mesa**).

DEBATE Y VOTACIÓN DE LAS SIGUIENTES PROPOSICIONES NO DE LEY.

— **RELATIVA A LA NECESIDAD DE TRANSFERIR A GALICIA LA AUTOPISTA DEL ATLÁNTICO, AP-9. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA. (Número de expediente 161/000129).**

El señor **PRESIDENTE**: Debatisimos ahora la primera iniciativa, que es una proposición no de ley relativa a la necesidad de transferir a Galicia la autopista del Atlántico AP-9, de la que es autor el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, y que va a defender la diputada doña Alexandra Fernández. Tiene la palabra.

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

La autopista del Atlántico es una vía fundamental para Galicia puesto que vertebra todo el territorio de norte a sur, desde Ferrol hasta Tui, y además cumple un papel muy importante en la dinamización socioeconómica del eje atlántico. Además es una infraestructura viaria que carece de una alternativa al mismo nivel, puesto que la N-550 cumple otro tipo de papel a nivel de vertebración del territorio y no tiene capacidad para absorber todo el flujo de tráfico que se mueve en este eje. (**El señor vicepresidente, De la Encina Ortega, ocupa la Presidencia**). No quiero repasar los últimos treinta y siete años de explotación privada de esta autopista, pero sí recordar que su explotación privada debería haber finalizado hace años si no fuese porque el señor Aznar amplió su concesión en 2001 hasta 2048; cuando esta vía ya estaba más que amortizada amplió su concesión y, por lo tanto, nuestra hipoteca. De hecho, la historia de la AP-9 es la historia de unos intereses contrapuestos: los de Audasa por un lado y los de los gallegos y las gallegas por otro, donde estos últimos siempre hemos salido perdiendo. Y hemos perdido mucho dinero, porque la cartera de ingresos de Audasa a cuenta de los peajes de la AP-9 demuestra que ha sido un negocio muy rentable. El balance correspondiente a los primeros seis meses de este año muestra los datos claramente: se ha incrementado un 2,8% su recaudación, elevándola a 64 millones de euros, mientras que el beneficio neto ha aumentado un 20,2%, dejando un resultado positivo de 17,4 millones de euros, o sea, 350.000 euros que nos hemos dejado los gallegos y las gallegas en las cabinas cada día.

Y leyendo estos datos, tengo una pregunta: ¿cómo puede ser que haya subido solo un 2,8% la recaudación y sin embargo ha subido en más de un 20% el beneficio neto? Pues sencillo: porque cada vez invierte menos, porque a pesar de amontonar ingresos, Audasa ha rebajado al mismo tiempo sus gastos de explotación en la autopista. Entre la reducción de costes está la bajada en personal (desde 2004 ha reducido 90 puestos de trabajo), ha aumentado el número de cabinas automáticas y tampoco resuelve problemas cuando se producen atascos kilométricos delante de las cabinas y, encima, ahorra en mantenimiento. Por lo tanto, no está gestionada para prestar un servicio, sino que está siendo gestionada para ser lo más rentable posible.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 71

30 de noviembre de 2016

Pág. 4

No hemos visto ni una sola rebaja, aunque los beneficios de esta filial del grupo Itínere llevan cuatro años de crecimiento continuado. De hecho, este grupo Itínere cuenta con otras cinco vías de alta capacidad en el Estado español, pero no tiene ninguna tan rentable como la AP-9, que le aporta el 80% del beneficio neto de la empresa. ¿Y qué significan todos estos datos en la vida cotidiana de la gente? Pues que coger la AP-9 desde Ferrol hasta Vigo supone un coste de más de 20 euros a un vehículo privado, y hasta 43 euros para otro tipo de vehículo. Esta autopista del Atlántico, no solo es de las más caras del Estado, sino que ni siquiera cuenta con un programa de descuentos para usuarios habituales, como sí sucede en otras vías de alta capacidad del Estado. Estamos ante unos intereses contrapuestos, como decía: cuanto más gana la empresa concesionaria, más pierden las gallegas. Y ante esta estafa, evidente ya para toda la sociedad gallega, hubo un movimiento de presión social que ha hecho que los diferentes partidos hayan tenido que posicionarse; de hecho, el Parlamento Gallego aprobaba por unanimidad el pasado 15 de marzo una proposición de ley que instaba a la transferencia de la titularidad de la autopista AP-9 a la Xunta. Hubo un posicionamiento sin fisuras donde todos los grupos votaron a favor, incluido el Partido Popular. Luego esta proposición se remitió al Congreso para su tramitación, pero una vez que se iniciaron sus trámites el PP ha aplicado un mecanismo tan antidemocrático e insólito en la vida parlamentaria de esta Cámara como es el veto, con el fin de que esta iniciativa no se pudiera ni discutir ni votar en esta Cámara.

Los argumentos que ha esgrimido para explicar este veto han sido realmente pobres, han sido dos argumentos fácilmente desmontables hoy aquí. El primero de ellos, alega razones económicas: han argumentado que la Administración General del Estado tendría que asumir unas indemnizaciones de unos 4.300 millones de euros que incrementarían el gasto público. En el informe de Moncloa, el Gobierno argumenta que no tiene consignaciones en los créditos presupuestarios para el ejercicio 2016 para enfrentar algo así. Esto es una trampa dialéctica porque la proposición de ley del Parlamento Gallego daba hasta seis meses para proceder a la transferencia. Por razones obvias de las fechas, el año 2016 quedaría descartado, por tanto, queda claro que la transferencia no implica su rescate inmediato, rescate que sí que efectivamente está implícito, pero no de forma inmediata. La segunda trampa en este informe del Gobierno tiene que ver con las cifras; el Ministerio de Fomento presentó una multiplicación: la de los 127 millones de euros ingresados por peajes en 2014 multiplicados por los años de concesión que restan hasta 2048. Ustedes saben que el ingreso de peajes no se puede traducir directamente en beneficios. Ustedes deberían haber tomado la Ley de Contratos del Sector Público, con fórmulas de cálculo un poquito más complejas, que dejarían una horquilla de posible indemnización en torno a los 2.000, 3.000 millones como máximo, y no los 4.300 millones que ustedes plantean. Lo que han hecho es inflar las cifras para asustar a la ciudadanía.

El segundo argumento del Gobierno para aplicar este veto es que es una vía transfronteriza. Es igual de transfronteriza que la A-17 y que la A-19 catalanas, que fueron segregadas de la Red estatal de carreteras; o que la AP-8, que fue transferida al Gobierno Vasco. Estas vías, igual que la AP-9, también estaban catalogadas de interés general del Estado con carácter transfronterizo, y se transfirieron. Además, en Galicia todo el mundo está de acuerdo, incluido el Partido Popular, en que la AP-9 se trata de una vía que vertebraba internamente nuestro país. Esta inconsistencia de su veto parece indicar que el veto ha sido la única escapatoria para salirse de un camino en el que no creían y que han utilizado simplemente como propaganda electoral. A pesar del veto del Gobierno de Rajoy, y gracias a que En Marea hoy traslada esta propuesta aquí, señoras y señores del PP y del Partido Socialista, hoy tienen la posibilidad de demostrar que no era simplemente propaganda electoral: voten a favor de esta proposición no de ley que va encaminada exactamente en la misma dirección que la proposición aprobada por unanimidad en el Parlamento Gallego. Hoy pueden escoger votar a favor de esta proposición, votar de forma coherente con su posición en Galicia, votar sí a la transferencia pensando en los intereses de los gallegos y las gallegas; o pueden votar no, y hacer de escudo de los intereses de un fondo norteamericano. Ustedes hoy van a decidir a quiénes se deben.

Gracias, señor presidente.

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

A continuación, para la defensa de las enmiendas a la proposición no de ley tiene la palabra el señor don Luis Salvador por parte de Ciudadanos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 71

30 de noviembre de 2016

Pág. 5

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

Nosotros tenemos claro, por una parte, que este es un tema que está en el debate nacional; independientemente de que estemos hablando de la AP-9, es un debate sobre qué hacer con las autopistas de peaje, sobre cómo se va a efectuar su mantenimiento, cuántos años tienen de concesión cada una y cuánto les queda, y qué tipo de problemas o qué tipo de características tienen dependiendo de las comunidades autónomas en las que estén vertebrando el territorio, o las problemáticas que puedan rodear a las distintas poblaciones por las que transcurren.

Nosotros hemos estado analizando esta propuesta: por una parte es una autopista que en este momento está dando beneficios y, por eso, consideramos que esos beneficios, que en este momento son bastante cuantiosos, tienen que revertir en el conjunto de la sociedad; pero cuando hemos analizado y hemos contemplado la posibilidad de esa transferencia que se está diciendo a la comunidad autónoma, eso supondría en este momento también, según las cuentas que se han estimado, del entorno de más de 900 millones de euros. Se está hablando ahora, en este país, de más de 900 millones de euros, y me parece que la proponente que ha expresado anteriormente su propuesta, en la parte final ha intentado introducir un pequeño chantaje emocional para ver a quiénes nos debemos. Nosotros nos debemos a los ciudadanos españoles, al erario público, a la seguridad de los ciudadanos en relación con el transporte por sus carreteras, a tener ciudades y comunidades bien vertebradas y bien comunicadas; a eso es a lo que nos debemos; no nos debemos a ningún tipo de fondo y no nos debemos a ningún tipo de interés de ningún tipo de comunidad autónoma de cualquier ayuntamiento si no está por delante del interés general.

Esta carretera es una carretera que además sirve para conectar Galicia con la zona norte de Portugal; es —repito— un negocio muy negativo en este momento para las arcas del Estado, ya que estamos viendo que va a haber unos 5.000 millones de ajustes, y donde precisamente hemos intentado ver que esos no supusieran recortes reales a los ciudadanos en ningún aspecto. No entendemos que el Ministerio de Fomento en este momento pueda, precisamente por deberse a fondos extranjeros, liberalizar una autopista para cederla después a una comunidad autónoma invirtiendo más de 900 millones de euros; probablemente, le daríamos una alegría a ese fondo al que se refería la ponente anterior, porque le quitaríamos 900 millones de quita al hacer este negocio, sin embargo, sería de difícil ajuste para el erario público español.

Por tanto, en este sentido nosotros con lo que estamos de acuerdo es con hacer un estudio económico, financiero y social que evalúe el coste real de esa liberalización; un estudio sobre la aplicación de la tarifa anual modificada para vehículos ligeros y usuarios habituales, de manera que todos los usuarios que estén circulando tanto a diario como los fines de semana —pero que sean usuarios continuos, permanentes— tengan un descuento considerable. También estamos de acuerdo con darle publicidad a los descuentos, precisamente para aumentar el uso y además los ingresos y el beneficio para las personas que lo estén utilizando. En colaboración con el Gobierno de Galicia hay que analizar los mecanismos de control y de supervisión y las obligaciones de mantenimiento con los titulares de la concesión, porque la seguridad y el mantenimiento es lo más importante.

Entendemos que esta autopista en este momento está dando unos beneficios que tienen que revertir en parte en el conjunto de la población; entendemos que no podemos asumir 900 millones en este momento a través del Estado. Nuestra posición es esta enmienda, que si tienen a bien aceptarla permitirán que la votemos favorablemente y, si no, sería la propia proponente la que querría que transfiriéramos 900 millones de quita a ese fondo de Estados Unidos al que ella se ha referido e impediría que pudiera haber descuentos para los usuarios habituales de la vía.

Muchas gracias.

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

A continuación, para fijar posición en nombre del Grupo Parlamentario Socialista, don Guillermo Meijón tiene la palabra.

El señor **MEIJÓN COUSELO**: *Moitas grazas*, presidente.

La AP-9 es una autopista de titularidad estatal que abarca una parte muy importante del territorio gallego; es una vía vertebral que conecta toda la franja atlántica y cuatro de las siete ciudades gallegas. Sin embargo, la AP-9 continúa dependiendo del Gobierno central, que mantiene unos peajes desorbitados que limitan el acceso a esta vía a las personas con menos recursos y lastran el desarrollo de sectores económicos gallegos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 71

30 de noviembre de 2016

Pág. 6

Con la finalidad de superar esta situación y de gestionar desde Galicia una de las autopistas más importantes, desde el punto de vista social y económico, es necesario actuar para conseguir la titularidad y la transferencia de competencias sobre el régimen jurídico de esta autopista, así como el traspaso efectivo de las funciones y servicios sobre dicha infraestructura. Estos dos párrafos tomados de la proposición de ley orgánica presentada, desde Galicia, para conseguir la transferencia de la AP-9, creo que dan buena cuenta de los porqués de esta decisión unánime del Parlamento de Galicia: en definitiva, su carácter vertebral del territorio y la problemática derivada de lo desorbitado de sus peajes. Su carácter vertebral resulta obvio, como bien decía mi compañero Raúl Fernández en el pleno del Parlamento Gallego en el que se aprobó esta proposición de ley: la autopista de peaje AP-9 resulta ser la principal carretera de comunicación de Galicia y el principal eje de comunicación viario que relaciona el norte con el sur y el sur con el norte. Por sí sola nos pone a los gallegos y gallegas a las puertas de la cornisa cantábrica (Asturias, Cantabria, País Vasco, Francia, Europa) y a las puertas de Portugal por la costa. Está implantada en el ámbito de residencia de alrededor del 60% de la población gallega y también alrededor del 70% de la actividad económica de Galicia. Es capaz de relacionar directamente cinco de las siete principales ciudades gallegas (Ferrol, A Coruña, Santiago, Pontevedra y Vigo). En su largo recorrido canaliza y da soporte al intenso tráfico viario de ciudades, villas y pueblos de la franja atlántica; incluso resulta ser la línea de confluencia de movimientos sociales, comerciales, económicos, industriales, etcétera. En resumen —continuaba diciendo nuestro compañero—, una infraestructura estratégica vital para Galicia.

Lo mismo resulta si hablamos respecto de lo desorbitado de sus peajes. Este grupo parlamentario no está de acuerdo con los peajes de la AP-9 —cito—, motivo entre los cuales figura y es objeto de que este grupo político pretenda que se consiga la transferencia de esta vía o autopista. Estas palabras corresponden al portavoz del Grupo Popular que en el mismo pleno, en Galicia, destacaba además la falta —y cito— de mecanismos para que la ciudadanía se pudiera beneficiar de aquellas infraestructuras amortizadas prematuramente, situación que genera además importantes agravios comparativos. Por cierto, Mariano Rajoy, el actual presidente del Gobierno, también lo pensaba así en su visita a Vigo en febrero de 2000, un mes antes de las elecciones generales en las que se presentaba como candidato al Congreso por Pontevedra. Allí prometió que se eliminaría el peaje del puente de Rande. La realidad es que se convirtió, el señor Rajoy, en el vicepresidente del Gobierno de Aznar, y que amplió la concesión del año 2023 a 2048, veinticinco años más y con continuas y desmesuradas subidas de peaje, algo que nunca debió suceder. En nuestro grupo parlamentario creemos que no es momento de describir rosarios de agravios que cada uno podría argumentar a su manera, sino de seguir el ejemplo del Parlamento de Galicia, y así que las fuerzas que allí votaron unánimemente a favor de la proposición de ley orgánica que solicita la transferencia de la AP-9 lo hagamos también aquí.

Señorías, nosotros hemos presentado una enmienda instando al Gobierno a levantar el veto a dicha proposición de ley. En primer lugar, porque no estamos de acuerdo con los motivos aducidos por el Gobierno. Se habla de un incremento presupuestario de 4.300 millones en base a un supuesto rescate, pero de la proposición de ley no se deriva necesariamente el rescate automático de la concesión, sino que se señala la forma de proceder cuando este tuviere lugar. En segundo lugar, porque de modificar el Gobierno su postura pondríamos en valor y traeríamos a trámite una iniciativa votada —repite— unánimemente por el Parlamento de Galicia, y con rango de ley, no como una PNL no vinculante.

Por ello presentamos nuestra enmienda como de modificación y, de no mudar su postura el Gobierno, creemos que lo suyo sería incluso que los grupos allí firmantes presentáramos aquí el mismo texto que se presentó en el Parlamento de Galicia. De la parte propositiva de la PNL que presenta hoy Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, creemos que presenta la debilidad de no ser, de aprobarse, un texto vinculante, cosa que sí lo sería si debatiéramos y aprobáramos la proposición de ley. Y, en segundo lugar, que la referencia a una autopista libre de peajes puede servir como excusa al Gobierno en su intento de insistir en el incremento presupuestario que se derivaría de su aprobación. Por ello, esperamos que el grupo proponente atienda nuestra enmienda y que no sirva esa referencia a la libertad de peajes —como ellos mismos decían— como única escapatoria del Gobierno para impedir que la propuesta unánime del Parlamento de Galicia se debatiera en este Congreso.

Señor presidente, muchas gracias.

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

A continuación, en nombre del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra don Celso Delgado.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 71

30 de noviembre de 2016

Pág. 7

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

Señorías, intervengo en nombre del Grupo Parlamentario Popular para fijar la posición sobre esta proposición no de ley. Sobre la misma, de entrada lo que he de referir es que es una iniciativa respetable, pero es una iniciativa partidaria; no viene avalada, como parece darse a entender, por el conjunto de la Cámara gallega; no compartimos su exposición de motivos, que está llena de imprecisiones, también de incorrecciones, y desde luego con un sesgo claramente tendencioso. Es una iniciativa en la que se plantea la transferencia, pero indudablemente dirigida, dedicada a que pueda convertirse en una autovía libre de peaje. Y la pregunta es: y esto, ¿quién lo paga?, ¿de dónde saldrían los 4.300 millones de euros que cuesta este rescate? La señora Fernández criticaba esta cifra, pero ella hablaba de entre 2.000 y 3.000 millones; parece como que de 2.000 a 3.000 no hubiese ninguna diferencia pero hay 1.000 millones de euros de diferencia. Estamos hablando de unas cifras enormes. Y la pregunta es: ¿de dónde saldría este dinero?, ¿se recortaría de la educación, de la sanidad, de los servicios sociales, de la dependencia, de las prestaciones por desempleo? O, por el contrario, ¿saldría del incremento de impuestos?, ¿del IVA, del IRPF, del de sociedades, de qué impuesto saldría o de dónde minoraríamos los servicios públicos esenciales para afrontar este tipo de costes absolutamente imprevistos? Yo creo que esta reflexión es muy importante.

Hace unos días en el periódico *La Voz de Galicia* escribía un articulista muy destacado, don Roberto Blanco Valdés, y hacía una pregunta: ¿si la AP-9 fuera gratis, quién la pagaría, quién la pagaría? No es posible plantear una política de gratis total cuando, como acaba de decir el portavoz de Ciudadanos, España tiene que hacer un ajuste de 5.500 millones de euros para mantener y controlar el déficit público a raya y, al mismo tiempo, hacer frente a un Estado del bienestar que queremos que cada día sea más potente.

Por eso nuestra enmienda es una enmienda que busca el realismo, y busca iniciar conversaciones con la Xunta de Galicia. Señorías, el Gobierno del presidente Feijóo acaba de ser investido el día 12 de noviembre; el ministro de Fomento acaba de tomar posesión el día 4 de noviembre, en el mismo mes en el que estamos debatiendo. Todavía no han tenido oportunidad de verse ni de hablar de las infraestructuras de Galicia, y lo van a hacer la próxima semana. Por eso nuestra enmienda pretende invitar a unas conversaciones entre la Xunta de Galicia y el Ministerio de Fomento que aborden la prestación del servicio público viario de la AP-9 en las mejores condiciones, que aborden la planificación de obras y de actuaciones para seguir mejorando sus características. También queremos que se hable de la titularidad y de las competencias, de la legítima pretensión del Parlamento de Galicia de negociar una transferencia. Pero eso sí, tiene que hacerse en ese marco, en el marco de la negociación y del consenso. Señorías, llama poderosamente la atención que no se mencione en este debate ni en la iniciativa todas las actuaciones que se han llevado a cabo en la última legislatura en relación con la AP-9; es un olvido absoluto de las obras que se están ejecutando en estos momentos en esta autovía y que se refieren a la ampliación de la autopista en los tramos Santiago Norte-Santiago Sur, circunvalación de Santiago, el enlace de Cangas, el enlace de Teis y las obras para la ampliación del puente de Rande, que están presupuestadas en 218 millones de euros. En este momento los trabajos de ampliación de la capacidad de la circunvalación de la AP-9 en Santiago se encuentran a un 51% de ejecución y fueron adjudicados el 27 de febrero de 2015; y el nudo de Sigüeiro, el enlace de Sigüeiro está al 86%; y las obras de Rande y las obras de Cangas y de Teis están en estos momentos en curso, por lo tanto, esto es inversión para mejorar una autopista que necesita ampliar su capacidad.

Se dice que nada se ha hecho en relación con la política de descuentos y bonificaciones de peajes. Pero ¿cómo se puede desconocer que, desde el 8 de febrero de 2013, cuando se firmó un nuevo convenio entre la Administración General del Estado y Audasa para rebajar el peaje en el recorrido Pontevedra-Vigo se amplía hasta el 100% el descuento —inicialmente al 25%— para el viaje de retorno a vehículos ligeros que realizan la ida y vuelta en el mismo día y disponen del sistema de peaje?, ¿cómo se puede desconocer esto cuando, desde el 13 de febrero de 2013 hasta el 31 de diciembre de 2015, se han bonificado 5 millones de recorridos que corresponden a más de 90.000 usuarios distintos, y que el importe de esta nueva bonificación del 75% adicional a la existente asciende a 10 millones de euros. Claro que se está encima de las bonificaciones, claro que se está encima de las reducciones de peaje, y esta política debe continuar. No ha sido un capricho del Gobierno de España manifestar un criterio que está recogido en el artículo 134.6 de la Constitución española, que dice que el Gobierno tiene que posicionarse sobre toda enmienda o proposición que implique un aumento de créditos presupuestarios o un endeudamiento. Y lo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 71

30 de noviembre de 2016

Pág. 8

que ha manifestado es que no existe un crédito presupuestario para hacer frente a esta hipótesis de rescate que se plantea en la proposición de ley del Parlamento de Galicia.

Señorías de En Marea, en el año 2007, con el Gobierno bipartito de Galicia del Partido Socialista y el Bloque Nacionalista Galego, en el que estaban integrados destacados dirigentes de Anova que integran En Marea, en un debate en el Parlamento de Galicia, se votó en contra de que se solicitase esa transferencia. Señorías del Partido Socialista, yo respeto sus opiniones, pero durante los veintidós años en los que tuvieron responsabilidades de Gobierno esta transferencia fue pedida y nunca fue otorgada, argumentando razonamientos de tipo legal y económico que yo respeto, como usted también hizo antes mención. Pero debo decirles que el 26 de mayo de 2015, es decir, hace muy poco tiempo, debatimos una iniciativa del BNG en este mismo sentido y el Partido Socialista no votó a favor de la misma, sino que se abstuvo y llegó a decir que el Estado somos todos; que asumir riesgos por una concesionaria bajo la tutela de la comunidad autónoma, es decir, asumir la titularidad y si después hay que rescatar que pague el Estado cuando toque, era poco serio. Esto decía entonces el Partido Socialista.

Termino, señor presidente. Yo invito al consenso, invito al diálogo; es el momento de que dos Gobiernos que se acaban de constituir, el gallego y el de España, con sus máximos representantes, se vean, hablen de este tema, lo negocien y busquemos una postura de acercamiento con realismo. Como decía el presidente Feijóo, este no es un asunto fácil, pero es un asunto que se tiene y se debe abordar.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

Terminado el turno de defensa de las enmiendas, entramos en el trámite de toma de posición de aquellos grupos que deseen intervenir. Tiene la palabra don Isidro Martínez Oblanca, en nombre de Foro Asturias.

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

La transferencia completa de las competencias sobre la autopista del Atlántico AP-9 es una vieja aspiración que ha venido siendo reclamada por diferentes partidos políticos con la finalidad de incrementar la participación de la comunidad autónoma en la gestión viaria de la red de alta capacidad y en las diferentes comunicaciones por autovía y autopista. Este mismo año 2016 el propio Parlamento gallego, como ha recordado la diputada señora Fernández, tomó acuerdos relevantes con la aprobación de un dictamen remitido al Congreso de los Diputados para ser defendido por tres diputados autonómicos. Se cita en esta proposición no de ley electoralismo por parte del Partido Popular en determinados momentos de la historia. Yo simplemente quiero decir que debatimos una cuestión que se registró ante el Congreso el 9 de septiembre, en plena campaña electoral gallega, en concreto diez días antes de la votación, que como se recordará dio la victoria contundente al Partido Popular. Quiero decir que, puestos a hablar de electoralismo, seguramente aquí se podría dar una lección magistral con esta iniciativa.

Señorías, la exposición de motivos dice, y aquí también se han dicho, algunas cosas con las que no estoy en absoluto de acuerdo. Como he tenido el privilegio de ser testigo directo, y para evitar falsificaciones, afirmo, y lo puedo demostrar con datos, que los españoles debemos a los Gobiernos de José María Aznar un impulso histórico a la modernización de las infraestructuras del transporte. Concretamente en el caso de Galicia, una región periférica y marginada de las grandes inversiones durante décadas, solo empezó a ser tenida en cuenta con la llegada al Gobierno de Aznar, y singularmente con la puesta en marcha del mítico Plan de Infraestructuras 2000-2010. Se lo está diciendo, señorías, un diputado de Asturias que hoy puede viajar a la vecina Galicia con la seguridad y rapidez que nos proporciona la autovía del Cantábrico y toda la nueva red de carreteras nacionales de competencia estatal, que es —lo recalco— básica para vertebrar el territorio, especialmente autovías y autopistas, clave para el crecimiento económico y la creación de puestos de trabajo. Y es que, señores diputados de En Marea, España no es un conjunto de compartimentos estancos o a estancar; en España priman los mandatos constitucionales de igualdad, solidaridad y equilibrio entre territorios. El camino para que nuestro país pueda vertebrarse y colocar sus infraestructuras en el siglo XXI, incluyendo regiones periféricas como Galicia o Asturias, fue obtener mediante determinadas concesiones los recursos económicos de los que España carecía. Hay quien prefiere masacrar a impuestos a todos los españoles para financiar los servicios públicos o las inversiones, pero otros preferimos opciones totalmente diferentes.

Confío mucho en la capacidad de diálogo del señor Núñez Feijóo para entenderse con el nuevo Gobierno de Rajoy y no tengo la menor duda sobre los compromisos del presidente gallego para reclamar la transferencia de esta autopista, tal y como ha reiterado en varias ocasiones. Confío tanto que entiendo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 71

30 de noviembre de 2016

Pág. 9

que es preferible el entendimiento directo entre ambos Gobiernos que respaldar esta proposición no de ley, que en su exposición de motivos descalifica a quienes son legítimos protagonistas de la modernización de las infraestructuras en Galicia.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): Señora Fernández ¿acepta o no las enmiendas presentadas?

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Podemos hablar al final?

El señor **PRESIDENTE**: Sí. Es lo que imaginé por las intervenciones habidas.

— **RELATIVA A LA NECESIDAD DE EJECUTAR CON URGENCIA UNA «ACTUACIÓN INTEGRAL» PARA ACONDICIONAR EL TRAMO DE LA N-632 A SU PASO POR AVILÉS (ASTURIAS), ASÍ COMO AL INICIO DE NEGOCIACIONES CON EL AYUNTAMIENTO AL OBJETO DE ALCANZAR UN ACUERDO SOBRE LA PROPUESTA DE TRANSFERENCIA DEL ESTADO A DICHA ADMINISTRACIÓN LOCAL DEL REFERIDO TRAMO, QUE ESTÁ COMPRENDIDO ENTRE EL PARQUE DE EL MUELLE DE AVILÉS Y EL LÍMITE CON EL CONCEJO DE CASTRILLÓN. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/000279).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): Pasamos al 2º punto del orden del día, que es la proposición no de ley relativa a la necesidad de ejecutar con urgencia una actuación integral para acondicionar el tramo de la N-632 a su paso por Avilés. Tiene la palabra el autor proponente del Grupo Mixto, don Isidro Martínez Oblanca.

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

Señoras y señores diputados, como muchos de ustedes conocerán, Avilés es la tercera población más importante de Asturias. Sobre esta localidad y alrededor de la aglomeración urbana de la que forma parte junto con Corvera y Castrillón gira una parte muy sustancial de la economía regional porque en ella se ubican importantes empresas de la industria básica —acero, aluminio, cinc, etcétera—, un puerto de interés general del Estado con gran capacidad exportadora, una relevante lonja pesquera y el polígono empresarial Principado de Asturias (PEPA), entre otros destacados aspectos comerciales, turísticos, comerciales, etcétera.

La proposición no de ley que presentamos ante la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados aborda el problema de las comunicaciones por carretera y singularmente los conflictos derivados del crecimiento de Avilés y de su tejido industrial en torno a autovías, carreteras y viales, sobre los que ya se han establecido desde hace años protocolos para modificar su titularidad estatal con objeto de facilitar la integración urbana, y en su caso los enlaces con las zonas industriales y portuarias que permitan una sustancial mejora del transporte de mercancías, disminuyendo el flujo de vehículos y atenuando en gran medida la peligrosidad sobre el tráfico urbano y los peatones. El deterioro de la carretera N-632 a su paso por la zona urbana lleva generando desde hace una década una creciente preocupación e indignación vecinal. Tanto la Administración del Estado como la local eluden la responsabilidad de las reparaciones del pavimento —baches, socavones, etcétera—, a la espera de un traspaso de titularidad de esta vía que año tras año no se produce, para desesperación de los usuarios y vecinos de este tramo urbano de la carretera N-632. De hecho, se llegó a realizar una masiva recogida de firmas para elevar a las autoridades correspondientes la queja por el estado de una carretera que soporta diariamente el paso de miles de vehículos, muchos de ellos con mercancía pesada. Como es un tramo de carretera ya inmerso en pleno casco urbano, el Ministerio de Fomento, en respuesta oficial, ha señalado que los principales desperfectos existentes son debidos a la mala ejecución de diversas obras correspondientes a servicios municipales —saneamiento, telefonía y electricidad—, en las que se han realizado zanjas para cruces y paralelismos que han afectado a la calzada y no se ha repuesto adecuadamente el firme, lo que ha producido los deterioros. O sea, la carretera es estatal pero las averías son municipales; unos por otros, la carretera hecha una pena, para desesperación e inseguridad vial del vecindario, que no aguanta más su estado lamentable, por lo que reclamo e insto al Gobierno para que se ejecute una actuación integral y que además se haga con urgencia.

El segundo punto de la proposición no de ley aborda la necesidad de que la demarcación de carreteras de Asturias, que depende del Ministerio de Fomento, y el ayuntamiento de Avilés abran una negociación

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 71

30 de noviembre de 2016

Pág. 10

para culminar definitivamente la transferencia de esta carretera del Estado a la Administración local con las competencias sobre el tramo de la N-632 comprendido entre el parque de El Muelle de Avilés y el límite con el concejo de Castrillón.

Finalmente, señor presidente, he presentado una autoenmienda para ampliar el contenido original de mi iniciativa, toda vez que desde que se registró el pasado 9 de septiembre se han producido una serie de incidencias administrativas que amenazan la ejecución de los enlaces que actualmente se están construyendo para facilitar el acceso al parque empresarial del Principado de Asturias (PEPA). Son obras que ya están certificadas en torno al 60% y que, para completarse, necesitan que se resuelva la parálisis crónica que afecta al protocolo suscrito en febrero de 2007 entre el Ministerio de Fomento y la comunidad autónoma para llevar a efecto la cesión al Principado de Asturias de varios tramos de carreteras y autovías estatales.

Estos son los tres puntos de la proposición no de ley que someto a la consideración de esta Comisión. Y no quisiera concluir mi intervención sin reiterar que en lo que hace referencia al tramo urbano de la N-632 hablamos de una cuestión —insisto— de seguridad vial y de la definitiva integración administrativa de esta vía en la trama urbana de la ciudad, mientras que en lo relacionado con el PEPA se trata de una actuación de importancia estratégica para Avilés, ya que conectará el PEPA con la red viaria de alta capacidad a través de ramales directos sin interferencias para el transporte de mercancías de las empresas, y también conectará la margen derecha del gran puerto avilesino. Hablamos, por tanto, de mejoras sustanciales, de modernización, de futuro, y también de puestos de trabajo, algo que es prioritario para Asturias, para España y para la comarca avilesina.

Muchas gracias.

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

A continuación, para la defensa de la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra don Antonio Trevín.

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

Como el señor Oblanca hizo una profunda y extensa introducción, con la que en una parte importante estoy de acuerdo, me la voy a ahorrar. **(El señor presidente ocupa la Presidencia).**

Los diputados y diputadas que aquí estamos tendremos nuestras reclamaciones territoriales en torno a carreteras que son del Estado pero que en este momento dejan de tener una importancia estatal, que pasan por diferentes municipios y que hay reclamaciones para tratar de dilucidar esa transferencia. Fijo que no somos solamente los asturianos los únicos diputados que tenemos demandas territoriales de este tipo. Aquí no estamos exclusivamente hablando del fuero, —yo creo que es de donde peca y por eso le propongo una enmienda al señor Oblanca—, sino también del huevo. Y en este caso el huevo es un elemento fundamental, porque son los presupuestos necesarios para que esas infraestructuras no solo pasen a titularidad municipal, sino que lo hagan con el consiguiente pan debajo del brazo que permita actualizar su situación. En primer lugar, debe haber alguna prioridad, y este tramo tiene prioridades, no solamente porque lo decimos el señor Oblanca y yo porque seamos asturianos, sino por una razón muy importante, señorías, porque es el acceso a un puerto de interés general del Estado, uno de los más importantes puertos graneleros que tenemos en España, y además, desde el punto de vista industrial, un puerto también fundamental para una siderurgia integral como es ArcelorMittal. Por tanto, tiene una componente que trasciende el ámbito local avilesino y el ámbito asturiano. Lo que pretendemos con la enmienda es que efectivamente se haga esa transferencia, pero no lo podemos dejar a la negociación sin más del Estado con el propio ayuntamiento porque entonces no se transferirá en la vida. Lo digo por experiencia; me tocó, por diferentes razones, estar en negociaciones para conseguir estas transferencias y no hay forma mientras que la Administración de la que es titular no se haga cargo de las cantidades correspondientes para que pueda hacerse un arreglo integral de la misma o hacer la transferencia una vez hecho ese arreglo integral.

El Ministerio de Fomento hace alegaciones y dice que gran parte del deterioro se debe a la mala ejecución de servicios municipales. Tiene poca consistencia esto, señorías, por una razón fundamental, porque si una mala ejecución de servicios municipales diera origen al problema de la carretera, la culpa es de Fomento. Me explico. En una carretera con la titularidad de una Administración, la licencia para hacer esas obras solamente la puede dar esa Administración. Es decir, el Ministerio de Fomento dio la autorización para hacer esas obras y, una vez hechas, es su obligación hacer la supervisión de cómo quedaron. Por tanto, si hubo en algún momento una mala ejecución municipal —cuestión que desconozco,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 71

30 de noviembre de 2016

Pág. 11

pero me basta que lo diga el señor Oblanca para creerlo—, la responsabilidad última es del Ministerio de Fomento. No puede exhibir nunca ese argumento para evitar una cuestión, y es que se aplique el artículo 49.2 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras, que establece claramente cuáles son las condiciones, el convenio que se establece para hacer la transferencia. Y si se hace una transferencia directa de la Administración del Estado al Ayuntamiento de Avilés, debe ir acompañada de la correspondiente cantidad presupuestaria que le permita al ayuntamiento hacer un arreglo integral. Por eso decimos en nuestra enmienda que estamos de acuerdo en que se haga esa transferencia, que se haga con carácter urgente porque es verdad que es muy urgente, tiene toda la razón el señor Oblanca, pero que se compense económicamente al ayuntamiento por la inversión necesaria para una actuación integral en dicha calzada mediante la fórmula de convenio acordada entre ambas administraciones sobre la base del artículo de la Ley de Carreteras que les indicaba. Si no incluimos esto, señorías, podemos quedar muy contentos esta tarde en esta sala, pero habremos tirado unos voladores. Se lo traduzco del lenguaje asturiano: nos habremos gastado la pólvora en salvas, tocará el gaitero en la romería, los voladores habrán sonado, pero la carretera seguirá como estaba, en manos de Fomento y sin arreglar.

Muchas gracias.

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

Es el turno ahora del Grupo Parlamentario Popular. Tiene la palabra el diputado don José Ramón García Cañal.

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

Señorías, defiendo las enmiendas del Grupo Parlamentario Popular a la proposición no de ley del Grupo Mixto, Foro Asturias, sobre estas transferencias en el tramo de la N-632 a su paso por Avilés. En primer lugar, como bien dice la exposición de motivos, tras la construcción de la variante de Avilés y de la autovía del Cantábrico, la A-8, a su paso por Avilés, esta travesía no solo tiene condición de urbana por pasar por la villa de Avilés, sino porque además atraviesa prácticamente por el mismo centro de la villa de Avilés. El intento por parte del Ministerio de Fomento de transferir este tramo viene de hace muchos años. Ya en 1996 el ministerio se dirigió al Ayuntamiento de Avilés para tratar de cederle este tramo. Posteriormente, en el año 2007, el Ministerio de Fomento dirigió escrito al Ayuntamiento de Avilés para que, por acuerdo plenario, se solicitase la formalización de la cesión de este tramo urbano. En 2011, a iniciativa de los grupos municipales del Partido Popular e Izquierda Unida, el pleno del Ayuntamiento de Avilés aprobó una moción de estos grupos que solicitaba el inicio de las gestiones para la formalización de la cesión de este tramo por parte del Ministerio de Fomento. Lamentablemente, la anterior alcaldesa socialista de Avilés no cumplió el acuerdo del pleno, y evidentemente cuando dos no quieren convenir no se convenia. Es decir, razones suficientes que justifiquen esta cesión y acuerdo mayoritario sí existen o han existido. La no cesión de este tramo en estos años no es achacable al Gobierno de la nación, el actual y el anterior, sino a la negativa o inacción del equipo gobernante socialista en el Ayuntamiento de Avilés.

Respecto a las necesidades de la reforma integral urgente del tramo, permítanme una aclaración. Este fin de semana he pasado por dicho tramo, y no es que se encuentre en condiciones excepcionales, pero sí en buenas condiciones, frente a lo que se desprende del texto de esta iniciativa. El firme y la señalización de esta carretera han tenido recientes actuaciones de reparación por parte del Ministerio de Fomento lo que hace que se encuentre en un estado aceptable, salvados algunos recortes en la calzada consecuencia de obras de saneamiento, alcantarillado, electricidad o telefonía. A mí me sorprende que el señor Trevín haya hecho mención a estas obras y que diga que quien tenía la responsabilidad de que se ejecutasen en condiciones y quedase en perfecto estado de revista era el Gobierno del Estado, cuando en el momento en que se realizaron estas obras, fundamentalmente las de saneamiento, el señor Trevín era delegado del Gobierno del Partido Socialista en Asturias. Parece que se le ha olvidado este detalle no poco importante para las afirmaciones que hizo. Por tanto, los servicios urbanos y todas estas obras son competencia municipal, que son los que han deteriorado en algún caso las obras de la carretera, y no se corresponde con lo que se observa, fundamentalmente en las aceras, que evidentemente tienen un tratamiento diferente del que tiene el resto de la zona urbana de Avilés, pero el ministerio no es competente para realizar actuaciones en este tipo de mobiliario urbano. De ahí que la enmienda que presenta el Grupo Parlamentario Popular sea más realista y acorde con la situación. Proponemos que se formalice con el Ayuntamiento de Avilés la cesión de la travesía de la carretera y, hasta que se produzca dicha cesión, continuar realizando la conservación del firme y de la señalización de la carretera, como se ha hecho hasta ahora, así como facilitar la autorización de las obras de urbanización que promueva el ayuntamiento

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 71

30 de noviembre de 2016

Pág. 12

en el entorno de la calzada de la travesía en el marco de la legislación estatal sectorial de carreteras, que parece que a algún Gobierno se le olvidó revisar para que se deteriorase como se deterioró en algunas actuaciones.

Respecto a la autoenmienda de adición presentada, no se puede obviar que este tramo se enmarca dentro de un contexto mucho más complejo de comunicaciones de Avilés para dar solución al tráfico que genera el puerto en ambas márgenes de la ría. Ya en febrero de 2007 se firmó un protocolo entre el ministerio y el principado, firmado por doña Magdalena Álvarez y por don Vicente Álvarez Areces, siendo delegado el señor Trevín, que supongo que dice que por eso fueron las dificultades para que lleguemos al año 2016 y todavía no se haya transferido. En este protocolo, que trata de resolver la conectividad del puerto de Avilés y donde se establecen las responsabilidades y tareas a realizar por ambas administraciones, se deja muy claro que la realización de una vía de conexión entre la N-632 y el puerto de Avilés asentado en la margen izquierda la hará el ministerio cuando el principado haga el proyecto, cosa que hasta el momento no ha hecho, porque además hay unos problemas más complejos entre ayuntamientos. La realización de un vial de acceso al parque empresarial del Principado de Asturias, el llamado PEPA, que da acceso también a la margen derecha de la ría, que es competencia del principado, se licitó en el año 2009, la han parado como tres años y no se terminará como mínimo hasta dentro de dos años. Con todo esto, el protocolo, una vez que se realizasen estas actuaciones, esas vías que se añaden para transferir al principado por parte del Ministerio de Fomento y que presenta la autoenmienda adicional de Foro, vamos a votarla favorablemente.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor García Cañal. **(El señor Trevín Lombán: Señor presidente, por alusiones)**. Todavía no hemos terminado el debate, quedan posiciones de grupos parlamentarios. Por el Grupo Parlamentario de Ciudadanos, tiene la palabra el señor Salvador.

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

Cuando analizamos este tramo de la N-632 no olvidamos que esta nacional, que tiene 152 kilómetros desde Ribadesella a Canedo, tiene tres de los cinco puntos negros más graves y más preocupantes de la geografía española, en concreto en el kilómetro 57, donde hay un riesgo de 180 veces la media de las carreteras españolas; el kilómetro 19A, que es el segundo punto negro más importante del país, en donde se multiplica el riesgo por 125; o el kilómetro 55, que es el quinto punto, donde se multiplica por 59. Entendemos que es una nacional en la que hay que intervenir, en la que hay que garantizar la seguridad de los conductores y en la que hay que hacer una actuación importante. Por eso no podemos estar en contra de una propuesta como la que se pone hoy encima de la mesa por dos motivos. En relación con el mantenimiento integral, estamos de acuerdo, ya que es algo que se debería hacer con carácter habitual y, si no se hace, se debería decir por qué no se está produciendo, y si hay algún motivo que lo justifique intentar erradicarlo para que se pueda realizar. No estamos en contra de que se negocie por parte del ayuntamiento y al final por la demarcación de carreteras para intentar llegar a un acuerdo para hacer esa transferencia. Y tampoco estamos en contra de la autoenmienda del propio grupo proponente, que entendemos que sirve para completarla. Ciudadanos cree que hay que hacer esa actuación integral y mejorar ese tramo, que geográficamente está situado en un punto importante en la cercanía del puerto, con un nudo de comunicaciones, por tanto, votaremos favorablemente.

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

Por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, tiene la palabra don Segundo González.

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

Como ya se indicó aquí, la N-632 es una arteria fundamental para la comunicación de la ciudad de Avilés, por la que discurre gran parte del tráfico pesado. El deterioro de esta carretera provoca actualmente socavones en la misma e incluso grietas en algunas de las casas que están en dicha carretera. En 2011, el pleno municipal de Avilés solicitó al Ministerio de Fomento la reparación urgente y la transferencia al municipio de los tramos de dicha carretera que hoy son de titularidad estatal. El Ministerio de Fomento eludió desde el primer momento el compromiso en materia de reparaciones, dejando en el tejado del Ayuntamiento de Avilés la reparación de las mismas, y desde entonces el Ayuntamiento de Avilés y el Ministerio de Fomento se echan la culpa mutuamente, como si se tiraran las piedras que quedan sueltas en los socavones que se ensanchan cada día más.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 71

30 de noviembre de 2016

Pág. 13

El Gobierno del PP no pone ningún problema a la transferencia de la titularidad de la carretera, siempre que el Ayuntamiento de Avilés sea quien se encargue de los gastos de la reparación y adecuación de la misma, algo que es imposible para una Administración local como la de Avilés, y menos bajo el yugo de la ley Montoro y las leyes de estabilidad que oprimen a los ayuntamientos. Es decir, la única iniciativa del PP en esta materia es cargarle el muerto del deterioro de esta carretera al Ayuntamiento de Avilés. Nosotros creíamos que era insuficiente la propuesta de Foro en esta materia cuando presentó la proposición inicial, porque creíamos que era un brindis al sol instar al Ministerio de Fomento a invertir, cuando el Ministerio de Fomento ya ha demostrado en reiteradas ocasiones el olvido que tiene hacia Asturias, pero, aun así, pensábamos votar a favor. Sin embargo, ahora, que se ha presentado esta enmienda transaccional con el Partido Popular, en la que se diluye aún más la iniciativa y la deja prácticamente en la inacción, no podemos votar a favor. El año pasado el grupo municipal Somos Avilés presentó en el pleno una moción en la que se instaba a la alcaldesa a tomar decisiones políticas y legales para que el Ministerio de Fomento asumiera las obligaciones de reparación de la carretera, y fue el PP el único que votó en contra de dicha moción. Estaremos muy pendientes en los próximos presupuestos generales para ver las partidas que de verdad se incluyen para la reparación y para las obras necesarias de dicha carretera, pero no somos muy optimistas, ya que somos conscientes de que el PP olvida sistemáticamente los intereses de Asturias en materia de comunicación.

Al señor Martínez Oblanca hay que reconocerle que hace un esfuerzo para traer los problemas de las infraestructuras asturianas aquí al Congreso, pero el problema es que viene con las manos atadas por el pacto que tiene con el PP para presentarse a las elecciones y eso supone una contradicción estructural. Habría que ver si el señor Martínez Oblanca va a votar a favor de los presupuestos si no incluyen las partidas necesarias para la reparación de esta carretera y otras dotaciones imprescindibles en materia de infraestructuras para Asturias. En Asturias, la gente ya está cansada de tanto teatro, y más allá del puerto de Pajares todo el mundo sabe que defender los intereses de Asturias es incompatible con defender los intereses del Gobierno de Rajoy.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

El señor Trevín pidió la palabra por alusiones. Le doy un minuto, señor Trevín.

El señor **TREVÍN LOMBÁN**: Muchas gracias, espero que me sobre, señor presidente. Únicamente quiero indicar al señor Cañal que está equivocado, y lamento tener que decírselo. Las obras que se realizaron en esta carretera se hicieron fundamentalmente entre el año 1996 y el año 2004 y yo no era delegado del Gobierno, pero sí lo era Mercedes Fernández, presidenta del PP de Asturias.

Muchas gracias.

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

Señor Martínez Oblanca, ¿cuál es su posición sobre las enmiendas?

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

Trataré de que se firme una transaccional que incorpore la enmienda del Partido Popular y el punto número 3 que he presentado como autoenmienda.

Muchas gracias.

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

— **SOBRE MEDIDAS PARA QUE EL LLAMADO CORREDOR MEDITERRÁNEO FORME PARTE DE MANERA PRIORITARIA DE LA AGENDA DEL GOBIERNO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA. (Número de expediente 161/000409).**

— **SOBRE EL CORREDOR MEDITERRÁNEO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000911).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a debatir a continuación dos iniciativas conjuntamente, que son las que figuran en los puntos 3.º y 10.º del orden del día. (**Rumores**). Se lo voy a pedir con todo el cariño; es inevitable que tengamos conversaciones en una Comisión como esta, sería imposible no tenerlas, pero,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 71

30 de noviembre de 2016

Pág. 14

si las tenemos, lo más bajo posible, por favor, sobre todo porque los oradores se desconcentran. Lo entienden perfectamente.

Tiene la palabra, para defender su iniciativa, el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, que va a distribuir su tiempo entre tres ponentes, según me han comunicado. Les ruego que se ajusten a los tiempos. En primer lugar, tiene la palabra don Sergio Pascual.

El señor **PASCUAL PEÑA**: Buenas tardes, señorías.

Quería ser muy breve dado que vamos a repartirnos entre las distintas comunidades autónomas que estamos representadas en el grupo confederal, que somos copartícipes del interés por que se lleve a cabo esta obra del corredor mediterráneo, y en mi caso quiero dar dos argumentos de carácter general y uno muy específico de la Comunidad Autónoma de Andalucía, de la que provengo.

Respecto a los argumentos de carácter general, quisiera decir que el corredor mediterráneo es un compromiso con los ciudadanos y con los actores económicos del arco mediterráneo del Estado español, y los compromisos del Estado español desencadenan planificación de inversiones, planificaciones vitales, planificaciones de gente que vive en esa zona y que tiene por costumbre creer en la palabra del Gobierno cuando se compromete a algo. Y resulta que, cuando sistemáticamente se retrasa la ejecución de ese tipo de obras, se ve comprometida una cadena de planificaciones —valga la redundancia— que ponen cuando menos en cuestión la credibilidad de nuestras instituciones, ya gravemente comprometidas.

En segundo lugar, quisiera decir que creo que esta es una muy buena oportunidad para acabar con esa lógica centralista de planificación de infraestructuras según la cual todas las carreteras, todos los ferrocarriles, y creo que también casi todas las decisiones tienen que pasar por Madrid. Me parece que es una muy buena oportunidad para que la cadena que se puede generar con el encadenamiento y la comunicación y conectividad de todas las zonas afectadas (Cataluña, Murcia, Valencia y Andalucía) se ponga finalmente en valor.

Y respecto al argumento andaluz, muy brevemente, creo que a nadie se le escapa que es una comunidad autónoma especialmente afectada y golpeada por el desempleo, y una infraestructura de este tipo que la vertebraría a sí misma, tanto en el plano horizontal como en el plano de la cadena de exportaciones, siendo una comunidad autónoma fundamentalmente exportadora primaria en el sector agrario, creo que esto es de capital importancia, especialmente también en lo que se refiere a un puerto muy concreto —estaba por ahí el señor Salvador que le afecta igualmente— el puerto de Algeciras, principal puerto del Mediterráneo en tráfico de contenedores. Llevamos un siglo, o se lleva un siglo —no yo en particular—, en esta comisión y en este Congreso discutiendo sobre la necesidad de mejorar esa obra, y creo que ya va siendo hora de que se atiendan esas peticiones.

Muchas gracias.

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

Ahora doy la palabra, por el mismo grupo, a doña Rosana Pastor.

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

El desarrollo de las redes transeuropeas de transporte básico contribuye al desarrollo de los mercados interiores, refuerza la cohesión económica y social y ayuda a conectar regiones insulares y la Unión Europea, fomentando la reducción de contaminación debida al transporte por carretera y generando ocupación mientras aumenta el producto interior bruto.

En la Comunidad Valenciana la población y el producto interior bruto equivalen aproximadamente al 10% del total nacional. Por contra, la inversión que el Estado dedica a infraestructuras no llega ni al 5%, y esa es la cantidad presupuestada, que se queda en la mitad en la realmente ejecutada. La economía de la Comunidad Valenciana está creciendo en los últimos trimestres por encima de la media nacional, y es la segunda autonomía por volumen de exportación y en superávit comercial, según los datos del Gobierno nacional. Estos registros demuestran que la rentabilidad de la inversión pública en la comunidad es superior a la alcanzada en otras comunidades autónomas más beneficiadas en la asignación de recursos presupuestarios. Por cada euro invertido en el corredor mediterráneo se conseguirán seis euros de producto interior bruto adicional en 2030, lo que demuestra que es una buena inversión. Estos son los cálculos de las autoridades comunitarias.

Los valencianos y valencianas queremos un corredor ferroviario mediterráneo con su diseño inicial, es decir, con una plataforma específica, alta velocidad y ancho europeo, que elimine los cuellos de botella existentes y los problemas de saturación en los tramos Castellón-Valencia, el eje de Valencia, Valencia-La

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 71

30 de noviembre de 2016

Pág. 15

Encina, Alicante, Elche y Murcia; y que conecte de manera adecuada los puertos valencianos con la red continental; un corredor que permita mejorar las frecuencias y la calidad del servicio para el transporte de personas y que de una vez por todas haga posible un transporte ferroviario de mercancías, ahora prácticamente inexistente, desde nuestros puertos y centros industriales y logísticos al centro del continente.

Muchas gracias.

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

Y finalmente, por el mismo grupo, tiene la palabra don Félix Alonso.

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: Hemos querido hacer esta intervención a coro porque creíamos que era importante demostrar la voluntad política de nuestro Grupo Confederal Unidos Podemos-En Comú Podem-En marea de priorizar lo que es el corredor mediterráneo. Estoy convencido de que además los demás grupos también apoyarán esta iniciativa.

Cuando llega el corredor a Cataluña llega desfondado, y además llega en una sola vía, y pendiente —nunca mejor dicho— de un hilo. Estamos hablando de la columna vertebral del desarrollo económico y social, y también como elemento capilar de lo que es o ha de ser la intermodalidad. Cuando llega a Tarragona —decía— se encuentra con varios problemas técnicos, y a la vez de decisión política de por dónde pasar. Por un lado, es preciso no dejar a Tarragona ciudad y su estación central (la del mar) con la conexión con Barcelona y Valencia, y a la vez no se puede cargar la línea de la costa, ya saturada de por sí, con más trenes de mercancías. Por lo tanto, si no queremos poner en peligro o en riesgo la línea de pasajeros, tenemos que buscar soluciones alternativas, que existen; hemos de trabajar en ellas, como la que nosotros planteamos de la Reus-Roda. Necesitamos que el corredor salve todos esos obstáculos y que sea una realidad, porque nosotros no queremos, no podemos quedar descolgados económica ni socialmente con respecto a Europa. Estamos convencidos de que todos los grupos apoyarán esta iniciativa porque es una iniciativa de país, de país de países.

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

Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el diputado don Joan Ruíz y Carbonell.

El señor **RUIZ I CARBONELL**: Gracias, señor presidente.

Crear empleo, salir de la crisis requiere, entre otras medidas, conectar adecuadamente zonas industriales, zonas logísticas y zonas de consumo. Y nuestra costa mediterránea, por su actividad económica, industrial, de servicios, turística, de todo tipo, por su densidad de población (más del 40% de la población española) requiere para todo ello de un corredor ferroviario, con altas prestaciones, de alta capacidad, con ancho internacional, tanto para mercancías como para pasajeros, que ayudaría sin duda a la creación de riqueza, y por tanto también al aumento del empleo. Corredor que hemos bautizado como «corredor ferroviario del Mediterráneo», y que es esencial para asegurar un desarrollo económico sólido y equilibrado, no solo de las comunidades por las que pasa (Andalucía, Cataluña, Comunidad Valenciana y Región de Murcia) y las más cercanas como las Baleares, sino de toda España. Además, entraría a formar parte de una red cuya influencia sobre la economía europea sería enorme. Por tanto, cuanto antes lo tengamos acabado y conectado con el resto de Europa y en funcionamiento, mejor.

Algunas cifras dejan clara su importancia: las cuatro comunidades que he mencionado por las que pasaría el corredor suponen en números redondos, además de como he dicho del 40% de la población española, más del 40% del PIB, cerca del 50% de la producción agraria, el 55% de la producción industrial, el 60% de las exportaciones, el 60% del tráfico terrestre de mercancías, el 65% del tráfico marítimo y el 70% del turismo.

Se trata también de cambiar la visión clásica radial con un centro y una periferia, y de seguir creando una España en red dentro de una Europa en red, integrándonos en la red básica europea, lo que ayudaría a disminuir nuestro carácter periférico respecto al centro de Europa; también de disminuir las diferencias económicas entre el norte y el centro de Europa y la zona mediterránea, así como de aumentar, tema muy importante, las relaciones de la Unión Europea con África y con Asia y que dichas relaciones tengan lugar a través del sur de Europa, y en concreto a través de España. Corredor entre Algeciras y la frontera con Francia que ha de ser en ancho estándar para mercancías y para viajeros, con variantes para zonas metropolitanas, con vías exclusivas para mercancías en dichas zonas y en los tramos de mayor saturación,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 71

30 de noviembre de 2016

Pág. 16

y con soluciones que respeten el medio ambiente, lo que supone también eliminar cuellos de botella, construir nuevos trazados, conectar el corredor con otras vías de comunicación y con puertos y aeropuertos.

Los socialistas siempre hemos apostado por él. Fue el Gobierno catalán presidido por un socialista, Josep Montilla, quien cofinanció el estudio de Ferrmed sobre el corredor mediterráneo para tener argumentos ante la Unión Europea, en la inclusión (cuando se hizo en su día, por parte de la Unión Europea) entre los proyectos prioritarios de las redes transeuropeas. Fue con gobiernos presididos por Montilla y Zapatero que se impulsó conjuntamente el ancho europeo desde Can Tunis, en el cinturón de Barcelona, y la frontera francesa, fundamental para el transporte de mercancías y un enlace con el puerto, conectándonos por primera vez con Europa con el mismo ancho ferroviario. La apuesta por el corredor mediterráneo continuó a lo largo de los gobiernos de Rodríguez Zapatero entre 2004 y 2011, ejecutando más de 10.000 millones de euros en él. Si tenemos en cuenta su primer presupuesto, el de 2005, se llevaron a cabo obras por valor de 1.428 millones anuales. Con todo y las dificultades económicas de 2010 y 2011, años en los que la crisis ya nos castigaba, se invirtieron más de 3.000 millones de euros, en 2011 exactamente 1.700. Hay que señalar que fue también el Gobierno socialista el que negoció y consiguió que la Comisión Europea lo incorporara a la red básica de transportes, con lo que ha supuesto de financiación por parte de la comunidad. Y fue en marzo de 2011 que el ministro de Fomento, José Blanco, también socialista, presentó en Barcelona el proyecto global y las actuaciones concretas que lo harían operativo en 2020.

Este ritmo inversor disminuyó con la llegada al Gobierno del Partido Popular, originando retrasos en el calendario que se había previsto y también deficiencias de planificación y ejecución en las obras, lo que ha comportado protestas de entidades económicas, ayuntamientos, comunidades autónomas y del tejido empresarial. Pero es que, además, se han tomado decisiones (o se han dejado de tomar) que están poniendo en peligro los objetivos del corredor, lo que ha llevado en estos últimos años a que la Comisión de Transportes de la Unión Europea haya rechazado cambios propuestos en ocasiones por la precipitación con la que se ha hecho y a rebajarnos las aportaciones económicas en principio asignadas.

Por cierto, los socialistas aceptamos que implantar el ancho estándar en determinados tramos mediante el llamado «tercer hilo» —estamos de acuerdo— pueda ser una manera de aprovechar como solución de urgencia la infraestructura preexistente para las mercancías. Ahora bien, es una solución de urgencia para solucionar la necesidad apremiante de industrias y puertos de conectarse con la red europea. Aceptarla como solución definitiva llevaría a no solucionar el problema que significa el pasar por zonas metropolitanas, mantener cuellos de botella y perpetuar problemas. Puesto a poner un ejemplo, les pongo el de Tarragona, se tiene que notar de dónde soy, igual que el anterior que ha hablado, el alcalde de Altafulla, a quien no le gustaría, como a mí tampoco, que las mercancías continuaran durante todavía muchos años, debido al tercer carril, atravesando la zona turística, pegado a los campings, por medio de poblaciones costeras junto a las playas, mientras que los pasajeros lo harían por el interior de la provincia dejando a la ciudad de Tarragona sin estación de trenes para pasajeros. Por cierto, la ministra de Fomento, hoy presidenta del Congreso, nos anunció que a finales de 2015 estaría acabado el tercer carril: hoy todavía no se ha puesto ni una sola traviesa.

Es tras los retrasos y los errores y un año de silencio del Gobierno por lo que hemos presentado esta proposición no de ley, que en el Grupo Socialista creemos que es necesario enviar a todos los ciudadanos y ciudadanas, y en especial a los sectores afectados (cámaras de comercio, sindicatos, empresas de todo tipo, ayuntamientos, comunidades autónomas y Unión Europea) el mensaje de que cumpliremos con el compromiso de llevarlo a cabo según el diseño aprobado por la Unión Europea; que lo haremos en permanente diálogo con las comunidades autónomas por las que ha de transcurrir, para determinar y planificar conjuntamente las conexiones que hay que llevar a cabo, con zonas de actividad logística, puertos, aeropuertos, autovías, autopistas y centros industriales, planificación que ha de contemplar las integraciones, circunvalaciones y duplicación de la plataforma allí donde sea necesario, y con doble vía en ancho estándar en su trazado. Y también a que nos comprometemos, con un calendario creíble con partidas económicas que lo demuestren, a ponerlo en servicio en todo su recorrido.

Finalmente he de decir que estoy convencido, tras leer la otra proposición no de ley y las enmiendas propuestas por los otros grupos, de que podemos llegar a una transacción conjunta y votarlo conjuntamente.

Gràcies per la seva atenció.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 71

30 de noviembre de 2016

Pág. 17

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

A continuación empezamos por los grupos enmendantes por el orden de presentación de su iniciativa. En primer lugar, por el Grupo Ciudadanos, el señor Garaulet tiene la palabra.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Estaba en otra comisión, señor presidente, y no sabía si llegaba a tiempo. Buenas tardes, en primer lugar a todos los compañeros, a usted, señor presidente y a los nuevos integrantes de la Mesa.

Todo el mundo hemos hablado ya de las ventajas y las bondades de lo que es el corredor mediterráneo, no solamente para las comunidades donde va a estar implantado, sino también para todo el Estado español: la interconexión de industrias, puertos, empresas, aeropuertos de aquella zona con lo que es las redes de transporte europeas nos permitirá tener los productos antes en el centro de Europa y nos permitirá un movimiento tanto de pasajeros como de mercancías adecuado y eficiente que nos permitirá crecer, no solamente en los PIB regionales, sino también en el PIB nacional.

Pero aquí hay que hablar también de problemática. Yo no sé quién ha sido o no ha sido el causante del problema, si ha sido el Partido Socialista o el Partido Popular, pero realmente aquí hay una problemática: en el desarrollo del corredor mediterráneo la problemática se puede resumir en varios puntos. Ha habido una ausencia de política territorial coherente, eso tenemos que tenerlo claro, todo el mundo quería tener su parte de corredor el primero, nunca se ha visto desde el punto de vista nacional, se ha visto desde el punto de vista territorial. Se ha improvisado en función de las necesidades políticas, esto es muy típico en la política de los últimos veinticinco años en este país; en función de las necesidades políticas de un partido se improvisaba para hacer una infraestructura. Y sobre todo, según los casos últimos que salen en prensa, ha habido un despilfarro tremendo en esta obra.

Por lo tanto, teniendo en cuenta esos tres males como hemos dicho, que son ausencia de una política territorial coherente, improvisación en función de las necesidades políticas y el tema del despilfarro y la corrupción que ha llevado este proyecto, nosotros hemos presentado nuestra enmienda. Una enmienda que está en función de un acuerdo que figura dentro de las 150 exigencias que tenemos con el Partido Popular, en el punto 21, de impulsar un pacto nacional de infraestructuras estratégicas para que la política de infraestructuras se guíe por criterios técnicos objetivos, y no por intereses políticos.

Se potenciará una oficina nacional de evaluación que establecerá las inversiones prioritarias en los nuevos planes de infraestructuras en función de su rentabilidad social, económica, financiera, y sus efectos en la cohesión social, atendiendo a criterios objetivos de eficiencia, evaluación continua y transparencia, y que las grandes infraestructuras y proyectos de inversión deberán ser ratificados antes de su licitación por las comisiones técnicas independientes y libres de injerencias políticas. Dentro de estas obras, dentro de estos proyectos está el corredor mediterráneo.

Señor presidente, se me olvidaba que aunque soy de Murcia quiero hablar también de Tarragona. Dentro de nuestra enmienda, en el punto 5 hemos puesto un punto para: planificar la llegada del ancho europeo sin perjuicio de los servicios de pasajeros, encaminar las mercancías por el interior de la provincia de Tarragona por las áreas menos pobladas, recuperando la línea de Perafort-Roda de Barà en ancho europeo. Y esto lo hemos hecho porque también nuestros votantes y nuestros representantes políticos de la provincia de Tarragona han hecho hincapié en que hagamos esta mención dentro de esta enmienda.

Por lo tanto hemos presentado una enmienda que viene a decir: Establecer el desarrollo del corredor mediterráneo como una línea estratégica a desarrollar en el marco del pacto de Estado de las infraestructuras estratégicas, encomendar a la Oficina Nacional de Evaluación la definición de las inversiones a realizar y sus calendarios de ejecución, priorizando aquellas actuaciones que tengan un mayor retorno para la actividad económica. Esta priorización debe establecerse teniendo en cuenta las opiniones de los operadores del transporte ferroviario, empresas industriales y logísticas, ADIF, Puertos del Estado y comunidades autónomas afectadas; planificar la llegada del ancho normal o europeo teniendo en cuenta las inversiones a realizar en la infraestructura, material rodante e instalaciones industriales de acuerdo con las necesidades de las empresas cargadoras y de los operadores ferroviarios, evitando en todo caso la implantación masiva de la vía de ancho mixto, teniendo en cuenta su elevado coste de instalación, mantenimiento, complejidad y provisionalidad. Por último, igualmente en el punto 4, encaminar las mercancías ferroviarias por el interior de la provincia de Tarragona, como hemos dicho antes, por las áreas menos pobladas, recuperando la línea de Perafort-Roda de Barà en ancho normal o europeo. A estos efectos, el Gobierno retomarará los trámites del estudio informativo en el plazo máximo de un mes.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 71

30 de noviembre de 2016

Pág. 18

Como han dicho los anteriores diputados, estamos trabajando en una enmienda transaccional que incluya todo el sentir, porque realmente todos los partidos políticos tenemos claro que el corredor mediterráneo es algo fundamental para mejorar la vida de los ciudadanos de nuestro país, y eso es lo que nos lleva y eso es por lo que estamos aquí.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, don Miguel Ángel Garaulet.

Ahora es el turno, por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana de Catalunya, de la diputada doña Teresa Jordà i Roura.

La señora **JORDÀ I ROURA**: Muchas gracias, señor presidente.

Voy a ser muy breve porque nosotros hemos presentado una enmienda muy clara, por lo que tampoco voy a alargarme mucho en mi exposición, básicamente porque no voy a decir nada nuevo que otros no hayan dicho, pero no puedo dejar de hacer alguna apreciación.

Al Estado español, y la prueba es justamente el tema que nos ocupa hoy, el corredor mediterráneo, le puede siempre mucho más el centralismo que el racionalismo, esto está claro. De hecho, es sobradamente sabido que en el Estado español siempre, siempre ha primado un modelo ideológico centralista (se ha hablado hoy aquí también, el famoso sistema o el famoso modelo radial, Madrid tiene el ombligo y a partir de ahí los rayos del sol, para explicarnos) frente a un modelo productivo. Y si hablamos y conocemos algún modelo productivo, a mí no se me ocurre ningún otro mejor que el corredor mediterráneo. Así pues, dejen que ponga un ejemplo diez (digo «diez» porque es casi perfecto, a mi entender): tienen un mapa radial de alta velocidad antes que el corredor mediterráneo, es así de claro; un eje económico, una infraestructura productiva que conecta con África y con Europa desde Algeciras. A veces esto, que lo hemos defendido mucho desde Cataluña, parece que fuera un tema exclusivamente de Cataluña y, en fin —hoy hemos hablado muchos—, es un tema, creo que el compañero de Podemos lo ha dicho, que abarca desde Algeciras hasta Francia, pasando por Murcia, por la huerta valenciana, por Cataluña evidentemente, es decir, dejémonos de tonterías en este sentido.

Por lo tanto, lo que quiere, lo que pretende nuestra enmienda es que todo esto no sea una declaración de intenciones como tantísimas otras, y que espero que esta transaccional todos los partidos la apoyen porque va a recoger todo, menos la enmienda de Esquerra, y que también vamos a votar a favor —evidentemente, no vamos a ser los únicos y no sé por qué no se podría introducir—. Si aquí hay tanta necesidad de priorizar, si aquí a todo el mundo se le llena la boca del verbo «priorizar», que está muy bien y que según qué cosas ya sería hora, pues prioricen con el cargo a los Presupuestos Generales del Estado del año 2017 —aún nos queda un mes porque parece que se van a presentar en enero—, nos queda tiempo para introducir la inversión para el corredor mediterráneo a fin y efecto de dar continuidad a los servicios de alta velocidad por el litoral mediterráneo. Esta es nuestra enmienda.

Y nada más, señor presidente, aquí lo dejo.

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

Es el turno ahora del Grupo Parlamentario Popular. Tiene la palabra el diputado don Joaquín Albadalejo Martínez.

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

Fundamentalmente quería posicionar alguna cuestión vinculada a nuestra enmienda, que lógicamente culminará en este turno compartido mi portavoz Miguel Barrachina. Siendo eso así, quiero también felicitar y dar la enhorabuena a Francisco Bernabé como nuevo vicepresidente de esta comisión y desearle el mayor de los éxitos.

Y dentro de este ambiente de intentar encontrar un punto de entendimiento entre todos los grupos que componemos esta comisión, me gustaría hacer un pequeño matiz inicial al proponente, Félix Alonso, fundamentalmente porque creo que la rúbrica de su PNL debe ser el corredor mediterráneo, que el corredor mediterráneo siga formando parte de manera prioritaria dentro de la estrategia de trabajo del Gobierno de España. Fundamentalmente porque nos avalan para poder introducir estas palabras más de 6.350 millones de razones, tantas razones como euros que ya el Gobierno de España, el Gobierno de Mariano Rajoy ha invertido en el corredor mediterráneo. Esta es una realidad que no se puede obviar. Y sobre esa realidad, creo que es importante que todos recordemos de nuevo la importancia que tiene que se inserte en un proyecto europeo esta conexión ferroviaria, no solamente de mercancías, sino también

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 71

30 de noviembre de 2016

Pág. 19

de personas, y que también lleve a contribuir, como es lógico, a que más del 50% del PIB de nuestro país, prácticamente el 50% del PIB de nuestro país, se vea afectado en positivo por esta gran infraestructura.

Realmente, en la legislatura 2012-2015 por primera vez se contempló el corredor mediterráneo como un eje esencial de transporte, fundamentalmente para mercancías, así hay que reconocerlo. Se desarrolló además un proyecto común para todo el corredor, planificando la continuidad del mismo con un itinerario completo y sin ruptura en el transporte ferroviario con Europa, lo que desde luego supone un impulso total para la economía y la productividad de las empresas españolas. Para el Ministerio de Fomento el proyecto de implantación del ancho estándar internacional en el corredor mediterráneo ha sido sin duda una prioridad contrastable. Y además tiene la capacidad de comunicar lo que todos conocemos como los principales núcleos de actividad y de población del levante español, y forma también uno de los grandes ejes del transporte europeo. Por tanto en el año 2012, como todos sabemos, y no quiero que esto suene como un rosario de desagavios, una mención que se ha dicho en el transcurso de esta Comisión, sino como un dato cierto en cuanto a información real, se desarrolló en el año 2012 un plan global de instalación del ancho estándar en el corredor mediterráneo. Además el plan, lo que tiene en sí mismo es una estrategia logística vinculada a los principales nodos industriales y portuarios, eso es una realidad contrastable.

Gracias a ello y gracias a la inversión de más de 6.350 millones de euros, nos encontramos con que en el periodo 2012-2015 se le ha dado la vuelta a esta situación de la realidad del corredor mediterráneo en nuestro país. En enero de 2013 se puso en servicio, gracias al Gobierno del Partido Popular y al impulso de Mariano Rajoy, la línea de alta velocidad Barcelona-Figueras, que supuso una inversión de más de 3.700 millones de euros; y en diciembre de 2013 comenzaron los servicios internacionales entre España y Francia. En junio de 2013 pusimos en servicio la línea de alta velocidad Albacete-Alicante, un hito que la conexión de la alta velocidad hace que uno de los destinos turísticos más importantes del sureste español tenga conexión con Madrid en un periodo de tiempo de poco más de dos horas, le hemos reducido prácticamente un 33% el tiempo que las posibles conexiones aéreas con el aeropuerto de Barajas puedan tener con el sureste español en cuanto a su franja costera y turística. Eso ya está en marcha, eso ya está generando réditos y beneficio y riqueza para el Estado español.

Todo eso, creo que son detalles importantes que no hay que obviar; no partimos de cero en este instante. Hay que garantizar y hay que continuar en esa línea de pervivencia del corredor mediterráneo, y desde luego espero y deseo que con la enmienda que el Partido Popular presenta en esta Comisión tengamos la oportunidad de llegar a un punto de consenso, tal y como expondrá mi compañero Miguel Barrachina.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Albadalejo. Tiene la palabra el señor Barrachina.

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

Intervengo con muchísima brevedad porque lo ha dicho sobresalientemente el señor Albadalejo, y por hacer una apreciación, creo que con la mejor intención, el portavoz socialista ha hecho algunas referencias a algunas fechas que no son del todo precisas. Literalmente ha dicho que el PSOE logró que se incluyese el AVE en la red básica de transportes europeos; es difícil, cuando Zapatero abandonó el Gobierno en septiembre de 2011 y la Comisión Europea tomó esta decisión en diciembre de 2013, es decir, más de dos años después de esta decisión. También es difícil entender que haya hecho una referencia a que no se ha puesto una sola traviesa del tercer carril, cuando su mismo partido, el Partido Socialista, y otros, y a veces justificadamente, llevan tres años protestando por las obras del tercer carril, que me van a permitir a mí llegar a Castellón en una hora menos de lo que hasta ahora y con el doble de frecuencia desde la ciudad de Madrid. Lo decía el señor Albadalejo: no un poquito, el cien por cien, es decir, todo; todo el corredor mediterráneo está en alguna fase de licitación, todo.

España es —y la trayectoria y el Partido Socialista y quienes han gobernado España tienen buena parte del mérito— el primer país del mundo, no el segundo, el primero en kilómetros por habitante de AVE, el primero a mucha distancia de Francia, que es el segundo, y en términos de kilómetros absolutos somos el segundo después de China, a pesar de que China nos multiplica por cuarenta. Y no es suficiente. España merece más, y justamente en la cornisa mediterránea tenemos unos puertos que están en un tercio de su capacidad, es decir, tenemos capacidad para importar y exportar casi tres veces más de lo que hacemos con las actuales infraestructuras. Por tanto, no es verdad, es incierto que España tenga escasez de infraestructuras. España es, como digo, el primer país del mundo en kilómetros de AVE por

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 71

30 de noviembre de 2016

Pág. 20

habitante, somos el primer país en puertos del Mediterráneo, somos el tercer país de Europa en capacidad aeroportuaria, y lo que necesitamos es seguir ordenando estas infraestructuras.

Y lo que sí es cierto es que hay tres fechas reseñables, destacables para este corredor: 2012, cuando efectivamente se define en ancho europeo, en ancho estándar toda la vía; 2013, finales, casi 2014, cuando se incluye como red básica, y en ese periodo de seis años los 6.350 millones de euros que han permitido tener todo el corredor mediterráneo en alguna fase. Y además no es solo conseguir el ancho europeo en todo el corredor mediterráneo por la mejora que supone para los viajeros, para los vecinos y para los 75 millones de extranjeros que este año felizmente visitarán España, sino porque, además, en términos de mercancías tenemos la fortuna de ese encaje con los puertos que ha permitido además que todos los puertos del eje mediterráneo, todos, tengan o bien estudio o bien actuaciones ya, como ha sucedido en Barcelona y en otros puertos de todo el corredor, que haya actuaciones para conectarlo; y por tanto, la logística y la intermodalidad de esta actuación es algo preferente.

Por eso hemos presentado una enmienda que estamos dispuestos a revisar y a encajar en un proyecto conjunto en el cual pretendemos que en el marco de esas futuras conversaciones para albergar ese gran acuerdo nacional de esta Comisión de Fomento, pero también con agentes sociales y el conjunto de las comunidades autónomas y la Federación Española de Municipios y Provincias, y alcancemos un acuerdo que permita que la justa y la sana alternancia en el Gobierno no haga que en ningún caso se pare la actual inercia positiva que tienen nuestras infraestructuras.

Muchas gracias.

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

Es el turno del Grupo Parlamentario Mixto, en concreto del diputado don Ferrán Bel Accensi.

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

Yo también voy a compartir con mi compañero Joan Baldoví mi intervención, lo habitual en el Grupo Mixto. Intentaré ser rápido.

La verdad es que uno, escuchando a los portavoces del Partido Socialista y del Partido Popular, tiene la sensación de que esta criatura que se llama corredor mediterráneo tiene muchos padres, tiene muchas madres, pero no se entiende cómo a estas alturas de 2016 estemos intentando consensuar una PNL de estas características. Si se ha invertido tanto, si unos han hecho tanto y los otros han hecho más, si uno lo planificó y el otro lo ejecutó y después de escuchar esta mañana también a la vicepresidenta, puede ser que yo esté absolutamente descolocado. Miren, yo también soy de Tarragona, como muchos de los diputados que han intervenido, y les voy a dar un dato por si alguien no lo conoce. Entre Tortosa y Tarragona hay un tramo de 40 kilómetros de vía única. El corredor del Mediterráneo es la vía por la que se tienen que trasladar todas nuestras mercancías, todos nuestros pasajeros, todo nuestro turismo a lo largo de la costa, y esos 40 kilómetros de los que les hablo son la única vía por la que pasan las mercancías, la larga distancia, la corta distancia y las cercanías, por lo que está absolutamente colapsada. Así, resulta casi ruborizante escuchar algunas de las cosas que hemos escuchado, y si no hubiese sido por una actuación de la Unión Europea, todavía estaríamos en una situación peor.

Los déficits son absolutos. Coincidimos con la compañera de Esquerra Republicana. Si tan urgente es, hace falta, primero, un compromiso claro —y nosotros vamos a llevar a los presupuestos enmiendas concretas para tener disposición presupuestaria— y, segundo, que después se ejecute.

Termino muy rápidamente. Nuestra enmienda es sencilla. La Mesa estratégica catalana del corredor mediterráneo concluyó así: Creación de un coordinador técnico dentro del Ministerio de Fomento responsable de la dirección ejecutiva del corredor del Mediterráneo, que coordine la implementación de la infraestructura ferroviaria con el objetivo de maximizar su grado de explotación. Un único coordinador para todo el corredor en el Ministerio de Fomento que sea responsable y sirva de interlocutor con cada uno de los territorios y con cada uno de los operadores.

Muchísimas gracias.

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

A continuación, por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra don Joan Baldoví.

El señor **BALDOVÍ RODA**: Muchas gracias, señor presidente.

Decía el señor Bel que el corredor mediterráneo ha tenido muchos padres y muchas madres, pero entre tantos padres y tantas madres no han conseguido concebir el hijo aún; será que no se han empleado

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 71

30 de noviembre de 2016

Pág. 21

a fondo ni esos padres ni esas madres. Oír a los portavoces populares decir que el corredor es una prioridad para el Partido Popular ¡¿Qué quieren que le diga?! A mí me da risa, muchísima risa. Que digan, sacando pecho, que somos el primer país del mundo en kilómetros de AVE, cuando la segunda ciudad y la tercera ciudad del Estado aún están sin conectar ¡¿Qué quieren que le diga?! Somos el primer país del mundo en kilómetros de AVE y resulta que la segunda ciudad y la tercera ciudad aún tienen un tramo de vía de 40 kilómetros con un solo carril. Yo no sacaría pecho. Me avergonzaría sinceramente intentar sacar pecho con eso.

Si este Estado fuera una empresa, sus gestores haría tiempo que estarían despedidos, pero despedidos, porque no han hecho las obras con un criterio racional, con un criterio económico, con un criterio de retorno de las inversiones. Aquí ha venido un presidente del Gobierno y ha hecho el AVE a su ciudad, ha llegado otro y ha hecho el AVE a su ciudad, ha llegado un ministro o una ministra y ha hecho el AVE a su ciudad, sin atender nunca a criterios económicos. Tengo poco tiempo, pero puedo darles cuatro criterios, y no de un radical de Compromís como yo, no, al contrario, de personas tan moderadas como las que forman parte de la Asociación Valenciana de Empresarios, con las que este radical está radicalmente de acuerdo, ¡qué casualidad! Les daré algunos criterios económicos: si estuviera terminado el corredor mediterráneo, podríamos aumentar la frecuencia y los tiempos de viaje entre las distintas ciudades europeas, y nuestros profesionales podrían hacer lo mismo que hacen de Barcelona a Madrid y de Valencia a Madrid, entre Valencia y Barcelona. Eso sería contribuir a vertebrar este Estado y a que probablemente no estuviéramos como estamos. Por otro lado, hablan de turismo, pero el corredor mediterráneo aún no está construido, y eso que somos el primer país del mundo en kilómetros de AVE. Pues ¿qué quieren que les diga? Si el turismo es un motor económico tanto en Cataluña como en Valencia, tanto en Murcia y en Andalucía y el corredor aún no está hecho, yo sacaría poco pecho.

Acabo con esto; no seguiré más porque sé que ya tengo la luz roja y no quiero poner al presidente en un aprieto y que me haga callar. Acabo con uno —y lo digo a propósito— muy español. A veces se les llena la boca hablando de España, y resulta que un motor de este Estado son las exportaciones. Somos las comunidades más exportadoras del Estado y resulta que no podemos sacar nuestras exportaciones por tren. En fin, menos medallas.

Termino. Los valencianos tenemos un dicho: *amb diners, torróns*; que quiere decir: con dinero, turrón. Si realmente quieren sacar pecho, sáquenlo en los próximos Presupuestos Generales del Estado.

Muchas gracias, señor presidente.

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

Tienen la palabra los autores de la iniciativa para pronunciarse sobre las enmiendas.

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: Estamos trabajando en ello.

El señor **RUIZ I CARBONELL**: Yo quisiera pedir un minuto por alusiones. ¿Es posible?

El señor **PRESIDENTE**: No, porque no ha habido alusiones.

El señor **RUIZ I CARBONELL**: A mí me ha parecido que sí. Solo quería aclarar una cosa.

El señor **PRESIDENTE**: Ha habido intercambio de opiniones, pero en atención a usted, le doy treinta segundos.

El señor **RUIZ I CARBONELL**: Yo le invito a visitar Tarragona siempre y cuando él me invite a mí a ver una sola traviesa en la zona costera de Tarragona del tercer carril, que era a lo que de manera clarísima me he referido.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias. Esperamos la transaccional.

— **RELATIVA A RESOLVER DE FORMA DEFINITIVA E INMEDIATA LOS PROBLEMAS DE RUIDO PROVOCADOS POR EL TRÁFICO EN LA AUTOPISTA AP-7-B-30 A SU PASO POR MAS GENER (MIRA-SOL) EN EL MUNICIPIO DE SANT CUGAT DEL VALLÈS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE ESQUERRA REPUBLICANA. (Número de expediente 161/000829).**

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 71

30 de noviembre de 2016

Pág. 22

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente iniciativa que vamos a debatir, que como saben ustedes, por petición que se nos ha hecho y hemos aceptado, va a ser la número 9, que es la relativa a resolver de forma definitiva e inmediata los problemas de ruido provocados por el tráfico en la autopista AP-7-B-30 a su paso por Mas Gener (Mira-Sol) en el municipio de Sant Cugat del Vallès. Es una iniciativa de Esquerra Republicana de Catalunya, y la va a defender doña Teresa Jordà.

La señora **JORDÀ I ROURA**: Buenas tardes, señor presidente; buenas tardes, señoras y señores diputados.

Dejen que empiece haciendo una mención especial a las personas, a las familias, a los hombres y a las mujeres, a los niños y niñas directamente afectados por el escandaloso —no se me ocurre otro adjetivo— agravio que llevan años padeciendo en sus casas debajo de su techo. Las vecinas y vecinos de la calle Guadalajara, del barrio de Mas Gener (Mira-Sol) en la ciudad de Sant Cugat del Vallès, y no solo ellos, también la asociación de vecinos de dicho barrio, se han organizado —ya les digo que han tenido mucho tiempo para hacerlo, porque esto viene de muy atrás— de maravilla y lo han hecho además de forma valiente y decidida con el objetivo de reclamar ante las diferentes administraciones públicas una solución que sea eficaz, pero que sea —esto es mucho más importante— digna. Personalmente, no creo que solucionar el problema que sufren y así poder recuperar la paz y el bienestar en sus vidas sea pedir mucho. ¿Saben lo que le pasa a la buena gente de Mas Gener? Pues que desde hace más de una década sufre dentro de sus casas un malestar espantoso por el ruido de la autopista AP-7-B-30, especialmente desde la creación en el año 2003 de la nueva salida, que aproximó aún más el paso de vehículos a las viviendas de la calle Guadalajara en dicho barrio.

Les haré muy rápidamente una descripción de lo que pasa y de lo que han hecho durante muchísimos años no solo los vecinos, organizados en la asociación, sino el propio ayuntamiento, que ha hecho cosas, y la Generalitat de Cataluña. Como les decía, la autopista AP-7-B-30 pasa junto al barrio de Mas Gener, con los ruidos que ello conlleva para los vecinos y vecinas de esta zona, sobre todo desde el año 2003, año en el que se ampliaron los carriles. No existen, señorías, pantallas acústicas en toda la zona, y las que hay son claramente insuficientes. Las zonas urbanas afectadas por ruidos de este tipo deben estar delimitadas por mapas de ruido que hay que revisar y modificar cada cinco años; es una cuestión puramente de ley. El mapa de ruido de Mas Gener es del año 2007, y ni se ha actualizado nunca ni se han estudiado medidas correctoras para paliar estos ruidos. En el año 2013, el pleno del ayuntamiento aprobó una moción reclamando al Ministerio de Fomento el cumplimiento del mapa de ruidos. El Ayuntamiento de Sant Cugat solicitó a la Diputación de Barcelona, en el año 2013, un análisis de impacto acústico de la AP-7-B-30 a su paso por Mas Gener. El informe comprobó que se incumplían los índices de contaminación acústica permitidos, tanto de día como de noche. En febrero del año 2014 se envió una carta al ministerio notificando los resultados del análisis efectuado por la Diputación de Barcelona —no lo hizo en ningún caso el Estado, sino la Diputación de Barcelona— y la propuesta de colocación de pantallas acústicas como medida para paliar la contaminación acústica. En mayo de 2014 el ministerio respondió que no disponían aún del estudio de cómo reducir los ruidos, que se había aplicado pavimento sonorreductor en algunos tramos y que en 2014 lo ampliarían. A finales de 2014 se completa la pavimentación con asfalto sonorreductor. En 2015, la Diputación de Barcelona vuelve a realizar estudios de ruido que determinan que el asfalto no ha sido suficiente para resolver dicho problema. Ante la inacción del ministerio, el propio ayuntamiento decide encargar un informe técnico —piensan: desde 2007 no se hace, pues vamos a encargarlo nosotros— para determinar dónde deberían colocarse las pantallas acústicas y envía al ministerio el resultado del mismo. Es decir, desde el año 2015 el ministerio tiene este resultado. Como no llega ninguna respuesta del ministerio, se vuelve a encargar informe actualizado sobre el mismo por parte del ayuntamiento, que debería estar listo a partir de septiembre del mismo año, y el pleno del ayuntamiento aprueba una moción solicitando que el Ministerio de Fomento lleve a cabo, basándose en los estudios realizados previamente, las acciones que sean necesarias para reducir la contaminación acústica hasta los niveles permitidos a través de la colocación de pantallas acústicas.

Yo tuve la oportunidad este mismo lunes de visitar la zona, y realmente es escandaloso. No es una exageración, sino que es un tema escandaloso. Por esto presentamos esta PNL con tres demandas claras, que no son otras que, primera, elaborar un nuevo mapa estratégico del ruido de la AP-7 antes de finalizar el primer trimestre de 2017; segunda, desarrollar cuantas medidas sean necesarias a fin y efecto de minimizar los niveles de ruido provocados por la AP-7-B-30 a su paso por el municipio de Sant Cugat; y, tercera, incorporar —muy importante— en los Presupuestos Generales del Estado para el año 2017 una

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 71

30 de noviembre de 2016

Pág. 23

partida presupuestaria a fin y efecto de desarrollar dichas acciones. No es que sea una obsesión de Esquerra introducir todo en los presupuestos de 2017; puedo entender que el corredor del Mediterráneo no, aunque para nosotros es un tema prioritario, pero es evidente, señorías, que hablamos de un tema muy peculiar que afecta a muchos vecinos de un barrio que evidentemente no tienen ninguna culpa. Y no he hablado del impacto visual, que es otra cosa.

Nada más, señor presidente, muchas gracias.

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

El Grupo Parlamentario Popular ha presentado una enmienda que va a defender el diputado don Jordi Roca.

El señor **ROCA MAS**: Muchas gracias, presidente.

La proposición que nos trae hoy Esquerra Republicana a debate es un punto que se ha votado a favor por unanimidad en el Ayuntamiento de Sant Cugat, un punto que defendemos desde el PP de Sant Cugat, desde el PP de Cataluña y evidentemente desde el PP de España, porque es un tema que afecta mucho a la calidad de vida de los vecinos. Los que hemos sido concejales sabemos que nos cuesta horrores traer una carretera, pero cuando hemos conseguido la carretera, no nos da tiempo a celebrarlo porque tenemos una sensación horrible, que es la tortura infernal que sufre un vecino por el ruido cada día y cada noche frente a su casa. Es una cuestión que tenemos que tratar.

No es un asunto que haya sido abandonado por el ministerio; ya se ha actuado, se ha cambiado el pavimento, lo explicaba muy bien la ponente. **(El señor vicepresidente, Bernabé Pérez, ocupa la Presidencia)**. Está amparado por la ley de 2005 que elaboró el Gobierno de Zapatero; en 2011, seis años después, se aprobó la primera fase del mapa estratégico de ruido; en 2013, la concesionaria empezó a revisar la segunda fase del mapa estratégico de ruido, que se aprobó en 2014 y que está sometida a información pública. En ese sentido, el ministerio —y nosotros estamos defendiendo eso— debe ejecutar las acciones necesarias que estén contempladas en todas las zonas de actuación contra el ruido. En breve saldrán a exposición pública. Evidentemente, los procedimientos administrativos llevan sus procesos y, a veces, cuando somos vecinos nos parece que todos son enormemente largos y farragosos. De todas maneras, aunque todavía no haya salido a exposición pública, ya se puede consultar en la web, es decir que para cuando salga, si hay que presentar alegaciones, todos los grupos podremos estar preparados. En ese sentido, aunque el decreto-ley de 2007 contemple de plazo hasta el 31 de diciembre de 2020, nosotros vamos a pedir al ministerio que esto se resuelva lo antes posible. Es un poco prematuro hablar de presupuestos de 2017, porque estamos todavía en el procedimiento de información pública y hay que dilucidar el grado de responsabilidad de cada administración, los casos concretos —no solo el de Sant Cugat, sino los de todo el mapa estratégico de ruido, que es a lo que debe dedicarse el ministerio— e incluso cómo se va a afrontar el plan, porque habrá unas partidas que correspondan a los Presupuestos Generales del Estado, habrá otras que deberán ser cubiertas por las concesionarias como parte de la concesión o habrá algunos otros convenios que permitan realizar la mayor cantidad de actuaciones, siempre manteniendo el rigor y el equilibrio económico y financiero.

Acabo ya, presidente. Solo quiero hacer una reflexión. Hay algo que me preocupa, y es que durante los últimos cuarenta años cada vez que los que mandan en Cataluña han salido a la calle a hablar de autopistas nos han acabado prorrogando un peaje, no sé por qué. Espero que ahora, cuando el Gobierno de Mariano Rajoy no ha renovado ni un solo peaje y además se ha comprometido a no renovar ninguno en Cataluña, Esquerra Republicana, que parece que manda mucho allí, solo herede los trastos del poder y no los vicios de sus predecesores de antaño, esos vicios que a los catalanes nos han perjudicado tanto.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Bernabé Pérez): Gracias, señor Roca.

Acto seguido, en trámite de toma de posiciones y en nombre de sus respectivos grupos, toma la palabra, en primer lugar, la señora Faba, de Ciudadanos.

La señora **FABA DE LA ENCARNACIÓN**: Gracias, presidente.

Señorías, Ciudadanos en Sant Cugat también viene defendiendo el contenido de la PNL que hoy nos ocupa. Fíjense que el pasado 19 de octubre de este año, de 2016, nuestro grupo parlamentario registró también una proposición no de ley para la elaboración de un nuevo mapa de ruido de la AP-7 y para la adopción de medidas correctoras contra la contaminación acústica provocada por el tráfico de las

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 71

30 de noviembre de 2016

Pág. 24

autopistas AP-7-B-30 a su paso por Sant Cugat del Vallès en la provincia de Barcelona, para su debate precisamente en la Comisión de Fomento; proposición que fue publicada en el Boletín Oficial de las Cortes Generales el 3 de noviembre. Qué casualidad que el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana al día siguiente, el 4 de noviembre, fecha posterior a la nuestra, registrase la proposición no de ley que hoy debatimos.

De la lectura de ambas se desprende que el fondo es el mismo, porque en las dos se pide la elaboración de un nuevo mapa estratégico de ruido en la autopista AP-7 y que se pongan en marcha las medidas correctoras oportunas tanto en la AP-7 como en la B-30 para minimizar los efectos del ruido provocado por la circulación de vehículos en las citadas vías, en definitiva, para dar voz y respuesta a la demanda de los vecinos y vecinas del barrio de Mas Gener de Sant Cugat del Vallès.

Sirva para ponerles en antecedentes que a principios de los años setenta se construyó el tramo de la AP-7 a su paso por Sant Cugat del Vallès (Barcelona) y que en aquella época ya había casas en la zona que comprende el actual barrio de Mas Gener. Muchas de aquellas casas ya quedaron en su día al lado del trazado de la autopista. Con el desdoblamiento de la AP-7-B-30 en la zona de la riera de Rubí y rotonda de Can Domènech, del año 2007, que supuso que de seis carriles se pasara a diez, el paso de vehículos se multiplicó y, por tanto, la intensidad acústica se agravó en diferentes puntos de Mas Gener (Sant Cugat). Hay que tener en cuenta que la B-30 es una de las autopistas más transitadas de Cataluña, con una intensidad media diaria de más de 100.000 vehículos, número que se incrementa en el mes de julio, según los datos que proporciona el propio Ministerio de Fomento, llegándose a alcanzar los 120.000 vehículos por día. Además la AP-7 es la vía de enlace con la frontera de La Junquera y, por tanto, soporta un tráfico de vehículos pesados importante.

Las quejas de los vecinos por los niveles de contaminación acústica han sido constantes durante todos estos largos años. El año 2013, se aprobó una moción institucional sobre medidas protectoras contra la contaminación acústica provocada por las infraestructuras viarias en Sant Cugat, que ha ido sufriendo una serie de idas y venidas entre administraciones: por parte del ayuntamiento, traslado de la moción con informes de evaluación de los niveles de ruido en febrero de 2014; respuesta en febrero de 2015 por parte del Servicio de conservación y explotación de la demarcación de carreteras del Estado en Cataluña, informando de las medidas correctoras realizadas y a realizar; entre tanto, nuevas mediciones sonométricas; el 29 de febrero de 2016, última carta que ha enviado el Ayuntamiento de Sant Cugat, en la que, además de la petición de que se realice un nuevo mapa estratégico de ruido en la autopista AP-7, se envía un estudio acústico detallado de la infraestructura para optimizar la disminución el ruido con pantallas acústicas u otras medidas correctoras, carta que todavía no ha recibido ninguna respuesta. Entre tanto, los ciudadanos afectados por estas infraestructuras viarias esperan una respuesta, viendo que su salud y descanso nocturno se están viendo afectados desde hace ya demasiados años. Los niveles de contaminación acústica a los que se ven sometidos los vecinos y vecinas de Mas Gener son intolerables, porque superan los permitidos tanto de día como de noche. La OMS, en un informe realizado sobre el impacto en la salud del ruido provocado por el tráfico concluye que este es el causante de 50.000 infartos al año en Europa; el 1,8% de los ataques de corazón se relacionan con niveles de tráfico superiores a los 60 decibelios. Los vecinos de Mas Gener soportan, según las medidas sonométricas realizadas en la semana del 13 al 27 de abril de 2015 por la Diputación de Barcelona, 68 decibelios durante el día y 65 decibelios por la noche. Entre los problemas en la salud que causa la exposición a la contaminación acústica, de la que el tráfico supone un 80%, se encuentran, además de los trastornos cardiovasculares, trastornos del sueño, estrés, pérdida de la concentración y problemas hormonales, entre muchos otros.

Es por ello y por todo lo que acabo de exponer por lo que mi grupo votará a favor de esta proposición no de ley, porque los vecinos y vecinas de Mas Gener tienen derecho al descanso y a ver mejorada su calidad de vida.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Bernabé Pérez): Muchas gracias, señora Faba.

Tiene la palabra el señor Martínez Oblanca, del Grupo Mixto.

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

Por estricta solidaridad, voy a respaldar la iniciativa de Esquerra Republicana de Catalunya que ha defendido la diputada Jordà.

En los últimos años se ha producido un fenómeno indeseable en torno a los ruidos que generan las infraestructuras de comunicaciones del transporte. Por un lado, el ruido, en no pocas ocasiones

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 71

30 de noviembre de 2016

Pág. 25

insoportable, que es producto de la construcción de nuevas autovías y carreteras en las proximidades de los edificios de viviendas; por otro lado, la propia evolución de las ciudades, que va aproximando los edificios y las casas a las autovías y carreteras donde se generan estos ruidos.

Estoy seguro de que todos los miembros de esta Comisión tienen en sus propias circunscripciones múltiples ejemplos de quejas continuadas a lo largo de años por los insoportables efectos del ruido que tritura la calidad de vida de los afectados. Yo mismo he presentado hace tres meses una proposición no de ley que también pone en evidencia este problema de Mas Gener, pero trasladado a diferentes localidades asturianas. Creo que la actualización del mapa de ruido debe ser una constante, pero con urgencia hay que ir proyectando y licitando soluciones para los problemas que son incompatibles con una calidad de vida digna del siglo XXI y de un país como España.

Esta no es solamente una cuestión de infraestructuras, es una importante cuestión de salud pública y, por lo tanto, estamos en la obligación de trasladar al Gobierno este problema para que le ponga coto lo antes posible. Por estas razones, doy mi respaldo a esta iniciativa, que no por ser muy concreta sobre una localidad y sobre unos barrios deja de ser la evidencia de que hay un problema que es ineludible resolver.

Muchas gracias

El señor **VICEPRESIDENTE** (Bernabé Pérez): Muchas gracias, señor Martínez Oblanca.

Tiene la palabra el señor Félix Alonso, del Grupo Confederal Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea.

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: Muchas gracias.

Supongo que a la gente que no es de Cataluña le es un poquito complicado entender el problema. Para que nos hagamos una idea, estamos hablando de una autopista que ha pasado de seis a diez carriles. Por tanto, estamos hablando de una situación muy compleja, en la que el tráfico diario es a todas horas, las veinticuatro horas del día, muy intenso. En consecuencia, es un problema también de salud pública.

Escuchando las diferentes intervenciones, pienso que la gente de Mas Gener puede estar contenta, porque hoy todos nos están diciendo que hay una solución a punto de llegar. Esperemos que sea así, porque hasta ahora no lo ha sido. Durante todos estos años, la asociación de vecinos, los vecinos de la calle Guadalajara, los vecinos en general de Mas Gener (Mira-Sol) han estado reivindicando una situación que es injusta, y yo creo que es el momento de darle salida. Hemos escuchado lo que nos ha comentado el compañero del Grupo Popular, que nos ha dicho que está todo a punto de realizarse; pues encantados de la vida. Nosotros, Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, trabajaremos aquí junto a los otros grupos para que esto se lleve a término y no se quede únicamente en palabras, porque lo que hemos tenido durante todos estos años han sido oídos sordos.

Gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Bernabé Pérez): Gracias, señor Alonso.

Tiene la palabra doña Lidia Guinart, por parte del Grupo Socialista.

La señora **GUINART MORENO**: Gracias, presidente.

Señorías, el ruido excesivo ocasionado por tráfico intenso en zonas habitadas es un problema grave del que ha alertado la Organización Mundial de la Salud, ya que afecta a un 40% de la población mundial; un 30% de esa población está expuesta también durante la noche a niveles sonoros excesivos, por encima de los 55 decibelios. Este es el caso que nos ocupa, el de la autopista AP-7 a su paso por Sant Cugat del Vallès, pues de acuerdo con las mediciones que se han llevado a cabo, incluso en las mediciones nocturnas se superan ampliamente los referidos decibelios.

Los efectos nocivos de los altos niveles sonoros sobre el cuerpo y la mente humanos son sobradamente conocidos, han sido estudiados; problemas auditivos como el trauma acústico, problemas psicológicos, físicos y de salud en general, estrés, insomnio, irritabilidad, falta de concentración, síntomas depresivos, menor rendimiento en el trabajo o tendencias a actitudes agresivas son algunos de ellos. En cuanto a los físicos, se producen afectaciones del sistema cardiovascular con alteraciones del ritmo cardiaco, riesgo coronario, aumento de presión arterial, aceleración de la respiración y del pulso y un largo etcétera. Un ruido constante por encima de los 45 decibelios aumenta las enfermedades infecciosas, impide el sueño apacible y ocasiona la disminución de defensas. Tampoco hay que desdeñar los efectos sociales y económicos de la contaminación acústica, entre ellos el aislamiento social, la pérdida de valor de la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 71

30 de noviembre de 2016

Pág. 26

vivienda afectada por una elevada intensidad de ruido, gastos sanitarios derivados de las dolencias ya referidas y absentismo laboral por las mismas causas.

Afortunadamente, hoy en día existen técnicas y procedimientos capaces de amortiguar y de reducir esa contaminación acústica. Las pantallas que absorben el ruido o el asfalto sonorreductor son algunas de ellas, con un uso cada vez más extendido. Es evidente que su instalación requiere una inversión por parte de la administración competente, y en el caso que nos ocupa, Sant Cugat del Vallès en Cataluña, referido al paso de esa autopista AP-7 por la localidad, esa Administración no es otra que el Gobierno central.

Hace ya años que el gobierno de esa ciudad está pidiendo al Ministerio de Fomento que actúe en ese punto; la Diputación de Barcelona, como se ha dicho, ha realizado mediciones en los puntos afectados, lo ha hecho sucesivamente en el tiempo y ha determinado que el problema, lejos de solucionarse, va a peor. Las organizaciones vecinales, particularmente las del barrio de Mas Gener, en Sant Cugat, también han manifestado repetidamente su preocupación y malestar, porque pasan los años y no se atisba una solución a un problema que es real y que padecen vecinos y vecinas de la zona. Incluso en los tramos en los que hace ya bastantes años se instalaron pantallas se necesita renovación, porque la tecnología empleada entonces se muestra ineficaz; son pantallas de hormigón, que no absorben el sonido y que únicamente hacen las funciones de parapeto visual.

El Partido Socialista ya ha manifestado públicamente en diferentes ocasiones su preocupación y, es más, la ha traducido en propuestas en sus programas electorales, particularmente en el de las elecciones municipales de 2015 en Sant Cugat. Por ello, apoyamos la iniciativa presentada por Esquerra Republicana y la votaremos a favor.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Bernabé Pérez): Muchas gracias, señora Guinart.

Tiene la palabra la proponente, doña Teresa Jordà i Roura, del Grupo Esquerra Republicana de Catalunya, para pronunciarse sobre las enmiendas presentadas.

La señora **JORDÀ I ROURA**: No; no la vamos a aceptar. Muchas gracias por la predisposición, pero entendemos que involuciona absolutamente el espíritu de la proposición.

— SOBRE EL DESDOBLAMIENTO DE LA AUTOVÍA A-4 ENTRE DOS HERMANAS Y JEREZ DE LA FRONTERA Y LA LIBERALIZACIÓN DEFINITIVA DEL PEAJE DE LA AP-4 EN EL MISMO TRAMO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000452).

El señor **VICEPRESIDENTE** (Bernabé Pérez): Continuamos con el siguiente punto del orden del día, proposición no de ley sobre el desdoblamiento de la autovía A-4 entre Dos Hermanas y Jerez de la Frontera y la liberalización definitiva del peaje de la AP-4 en el mismo tramo. Por parte del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra doña Carmen Cuello.

La señora **CUELLO PÉREZ**: Gracias, presidente. Buenas tardes, señorías.

El Grupo Socialista trae a esta Comisión de Fomento una iniciativa sobre la antigua N-IV, conocida ahora como autovía del Sur, que nace en Madrid y muere en el término de Puerto Real. Son 647 kilómetros, 75 de los cuales, entre Jerez y Dos Hermanas, discurren aún por carretera convencional. **(El señor presidente ocupa la Presidencia)**. La transformación de estos 75 kilómetros en autovía es una reivindicación histórica de los agentes sociales de Cádiz y Sevilla, así como de los alcaldes y alcaldesas de la comarca del Bajo Guadalquivir —Dos Hermanas, Los Palacios, Lebrija, Las Cabezas y El Cuervo—, debido a la gran densidad del tráfico en este tramo de la N-IV, lo que provoca un goteo continuo de muertos y heridos insoportable, más de un centenar en lo que va de siglo, catalogada por la DGT como nacional con puntos conflictivos de circulación.

Las obras de ampliación de la N-IV se iniciaron en junio, pero, señorías, solo en un tramo de 8 kilómetros entre Dos Hermanas y Los Palacios, insuficiente para solventar de una vez por todas esta dramática e injusta situación a la que se ven abocados cientos de miles de ciudadanos y de ciudadanas, no solo del Bajo Guadalquivir, sino de todos aquellos lugares que usan esta importante vía de comunicación que une dos de las mayores ciudades de España, Sevilla y Jerez de la Frontera. Los socialistas consideramos necesario hacer un desdoble completo de la carretera, de los 75 kilómetros que separan Dos Hermanas y Jerez. Diversos medios de comunicación se hicieron eco el pasado lunes de unas declaraciones del portavoz del Partido Popular en Los Palacios y Villafranca, el señor Rafael Ruiz,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 71

30 de noviembre de 2016

Pág. 27

asegurando en las redes sociales que el Gobierno de la nación sí tiene intención de desdoblar al completo la N-IV. Hoy es un buen momento para que en sede parlamentaria el Partido Popular confirme tal afirmación, porque, como ellos bien saben, existe una mesa institucional por el desdoble de la N-IV y la liberalización del peaje de la AP-4, y quiero mostrar aquí nuestro malestar porque no se hayan utilizado esos cauces de comunicación en esta Mesa para dar esa noticia.

Señorías, los más de 8 millones de desplazamientos anuales que tiene esta carretera solamente cuentan con una alternativa, la AP-4, la vía directa para conectar Algeciras, con el puerto marítimo más importante de España por volumen de mercancías, y Cádiz con la provincia de Sevilla. Señorías, autopista cuyo peaje se encuentra liberalizado en su tramo Jerez-Cádiz, pero que sigue manteniendo un peaje de 7,40 euros la ida y 7,40 la vuelta. El Gobierno de Andalucía, en un eje de comunicación que no es competencia suya, sino competencia del Estado, negoció con la concesionaria, por supuesto a través del Ministerio de Fomento, la eliminación del peaje en el tramo Jerez-Cádiz, que es el que hoy ya no tenemos que pagar los ciudadanos, hasta 2019, para tratar de aliviar esta carga y contribuir al desarrollo económico, al empleo, a la potencialidad que la zona tiene, y con un esfuerzo presupuestario que hizo la Junta de mantener hasta el final de la concesión, de cuya gratuidad se están beneficiando todos los ciudadanos y las ciudadanas que transitan por este tramo de la autopista.

Señorías, es de justicia que el Ministerio de Fomento realizara un esfuerzo paralelo y que plantee en los presupuestos del Estado de 2017 una cantidad suficiente para que el final de ese peaje no fuese 2019, sino antes. Paralelamente a esas subidas de precio que tiene el peaje, pero ya en orden inverso, el tráfico en la autopista AP-4 ha disminuido y sobre todo la intensidad media diaria de tráfico de vehículos pesados. El alza de los precios desvía la práctica totalidad de los vehículos pesados a la carretera nacional, lo cual provoca la consecuencia anteriormente descrita de peligrosidad y siniestralidad. Es de vital importancia suprimir dicho peaje para que los vehículos pesados vuelvan a pasar por la autopista. Desde el Grupo Socialista somos capaces de entender las limitaciones presupuestarias que pueden afectar temporalmente a los plazos de ejecución de estas grandes obras de infraestructura incluidas en los presupuestos, como el desdoble y la liberalización de la AP-4 que nos afecta, pero ser comprensivos no significa ni ser pasivos ni asumir como si nada ocurriera. Y el problema es muy grave: por un lado, el incesante goteo de muertes que mes a mes arroja la denominada carretera N-IV, y por otro, el desarrollo económico de una provincia tan castigada por el desempleo como es Cádiz.

Señorías, en el Pleno de hoy el ministro de Fomento se ha comprometido a no prorrogar —voy terminando— las concesiones, y con eso ya contábamos porque la anterior ministra ya se comprometió. Por todo ello —y ya termino, presidente—, el Grupo Parlamentario Socialista pide el apoyo a esta iniciativa a todas las fuerzas políticas representadas en esta Comisión.

Gracias.

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

Es el turno ahora del grupo enmendante. En primer lugar, por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra don Fernando Navarro.

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

Somos muy conscientes del problema que representan la N-IV y la AP-4, es un problema similar al que ocurre en otras partes de España. Hoy hemos visto otra autopista de peaje que se quiere revertir, tenemos también la AP-68 que une La Rioja con Aragón que presenta problemas muy similares de densidad y de siniestralidad, y es un problema que tenemos que abordar en conjunto. Es decir, uno de los problemas al que no solo en esta Comisión, sino cada uno en nuestros respectivos grupos, estamos asistiendo es ese sesgo regional que nos hace compartimentar la realidad y verla aisladamente de todas las demás, maximizando o viendo un problema que evidentemente existe pero intentando solucionarlo por separado. Esta carretera en cuestión tiene dos subtramos que están muy claramente diferenciados: el primer tramo entre Dos Hermanas y Los Palacios, y el segundo tramo entre Los Palacios y Jerez. En el primero se concentra una mayor densidad —casi 20.000 vehículos de intensidad media diaria— y una mayor siniestralidad —los mayores puntos negros de la carretera están en ese tramo, que es más corto que el resto—. La otra, teniendo intensidad, no llega a 10.000 vehículos diarios, aunque, eso sí, tiene un altísimo tráfico de vehículos pesados.

La concesión de cincuenta años, como siempre, es atípica; son estas concesiones que se alargan y se alargan. Y aquí tenemos un problema común a todas las concesiones, es decir, tenemos un problema heredado del pasado: que las concesiones se han hecho regular, por decirlo suavemente, y que tenemos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 71

30 de noviembre de 2016

Pág. 28

que solucionar a futuro. Y el futuro lo tenemos que solucionar, entre otras cosas, por la vía de la ley de contratos, cuyo anteproyecto se está ahora tratando, por la vía de asignar correctamente los riesgos a la Administración y al concesionario, cosa que hasta ahora no se estaba haciendo, y por la vía de hacer previsiones reales o, en su caso, que sean los sistemas de adjudicación los que transfieran directamente el riesgo de la estimación al adjudicatario. En cualquier caso, ahora tenemos este problema y a futuro lo tendremos que solucionar.

Ahora mismo existen bonificaciones a usuarios frecuentes y a vehículos pesados; concretamente, a los de tipo II de cuatro ejes se les bonifica con un 50%. En la actualidad está en proyecto o está ya en ejecución la duplicación de la primera parte del tramo, esa que reúne mayor densidad y mayor siniestralidad. En esta iniciativa se piden básicamente tres cosas, que dos de ellas al menos son contradictorias: se pide duplicar todo el tramo y revertir la concesión. Evidentemente, si se revirtiera la concesión ya no haría falta duplicar el tramo. Una concesión que, recordemos, finaliza en un plazo relativamente breve. Con lo cual, por esa misma razón nos tenemos que oponer al proceso de duplicación de toda la vía.

Por una razón similar a la que hemos expuesto en el caso de la primera iniciativa que se ha debatido hoy de Galicia, creemos que el Estado no tiene capacidad para asumir la reversión de todas las concesiones; ya nos gustaría, pero es que sencillamente no tenemos capacidad para hacerlo. ¿Qué nos queda entonces? ¿No vamos a dar ninguna solución? Es obvio que los problemas vienen derivados del gran tráfico pesado que está asumiendo ahora la N-IV, que a pesar de las bonificaciones que ofrece la AP-4, no está consiguiendo derivar. Creemos que ese es el camino por el que se tiene que intentar solucionar este problema hasta que, transcurridos estos dos años, se revierta y no se prorrogue la concesión. Enfoquémonos en estos dos años en las bonificaciones que se den a los vehículos. En ese sentido, estamos trabajando en una transaccional que realmente se centre en esto, en que en lugar de hablar de una duplicación total y de reversión de la concesión, se centre en incrementar las subvenciones que actualmente existen.

Muchas gracias.

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

Es el turno del Grupo Parlamentario Popular. Para defender su enmienda, tiene la palabra don Ricardo Tarno.

El señor **TARNO BLANCO**: Gracias, señor presidente.

No vamos a apoyar esta proposición no de ley con el tenor literal con que la presenta el Grupo Socialista. Es muy difícil soplar y sorber a la vez; hay que ser consecuente y sensato. Mi predecesor ha explicado muy bien en su intervención la situación y el problema.

Se está solicitando en la PNL no ya cosas contradictorias, sino una auténtica situación de derroche de infraestructuras, cuando todos sabemos en la Comisión las circunstancias en las que se encuentran las cuentas del Estado y la necesidad de optimizar los recursos en beneficio de todos los españoles. Si tuviéramos aquí un mapa del Bajo Guadalquivir, veríamos que la AP-4 y la N-IV en algunos tramos apenas tienen una distancia de un kilómetro. Por tanto, como muy bien ha explicado el portavoz de Ciudadanos, si se liberaliza el peaje en estos momentos de grave situación presupuestaria en el Ministerio de Fomento, sería una auténtica locura duplicar los tramos de la carretera. El Partido Socialista, en todos los años que ha gobernado en España no ha puesto en marcha ni un kilómetro para duplicar la N-IV en su tramo Sevilla-Cádiz. Ha sido el Gobierno del Partido Popular el que ha puesto en marcha el desdoblamiento de los kilómetros más peligrosos y más complicados, los que van desde Sevilla a Los Palacios y Villafranca, 8,9 —y cualquiera que circule por esa carretera nacional en estos momentos verá el ritmo del trabajo—, que es, digamos, la solución al principal problema. Pero es que en la provincia de Cádiz hay un tramo que va de Jerez a Cádiz que está totalmente desdoblado. Por cierto, es llamativo que la Junta de Andalucía, a la hora de recuperar el peaje, recupere el peaje en la provincia de Cádiz cuando ya existe autovía; es decir, el peaje que va de Jerez a Cádiz es el que suprime pagando el coste diferido, 126 millones de euros, cuando desde Jerez a Cádiz también se puede ir por autovía porque ya está desdoblada la N-IV, en vez de suprimir cualquiera de los dos peajes que había en la provincia de Sevilla. Es una decisión política del Gobierno de la Junta de Andalucía que benefició, evidentemente, a la provincia de Cádiz pero no a la provincia de Sevilla. Cada uno toma las decisiones que quiere.

Desdoblar la autovía vale 307 millones; recuperar el peaje hoy, como quiere el Partido Socialista, vale más de 200 millones de euros. En total, 507 millones de euros para hacer absolutamente lo mismo. Tenemos que ser rigurosos, serios. Estoy dispuesto a hablar con todos ustedes de bonificaciones en el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 71

30 de noviembre de 2016

Pág. 29

peaje —50% en vehículos pesados—. Podemos trabajar entre todos para ver si somos capaces de ampliar esa bonificación. Podemos incluso avanzar en ver cómo es posible acelerar el proceso de reversión de la autovía, en vez de en 2019, un poco antes. Todo eso es cuestión de negociar, todo eso es cuestión de ponernos a trabajar. Pero ahora mismo —y todos somos conscientes de ello—, liberalizar y desdoblar a la vez es imposible. Si se aprueba el desdoblamiento, se va a tardar dos años en hacer la redacción de los proyectos y su aprobación medioambiental, dos años. Entre la licitación y la finalización de la obra pasarían otros tres años. Es decir, que si la iniciáramos ahora, no antes del año 2021 o 2022 estaría finalizado ese tramo, cuando ya en 2019 va a estar liberalizado, ya va a haber una autovía, porque lo que hoy es una autopista, en 2019 se va a convertir en una autovía. ¿Saben lo que pasa? Que la Junta de Andalucía no quiere hacer lo que tiene que hacer, que es desdoblar las carreteras de titularidad autonómica entre Lebrija y la autopista, para que Lebrija tenga un acceso directo a la futura autovía en apenas dos años, y desdoblar Utrera-Los Palacios. Mucho más barato que cualquier otra opción de las que se plantean. En eso deberíamos estar todos trabajando, pero aquí lo importante es la demagogia.

Hablan de una mesa institucional. ¿Cómo se puede llevar a una mesa institucional si no han tenido la vergüenza ni de invitar al Gobierno de la nación ni al Partido Popular? Han hecho una mesa de amigotes, de dirigentes del PSOE en distintas instituciones y dirigentes de Izquierda Unida. Es muy llamativo que el alcalde de Los Palacios, que es el que realmente tiene la autovía garantizada en su doble sentido, autopista y autovía construida, lidere este proceso. Entiendo que la gente en sus provincias tiene que hacer el trabajo, intentar conseguir un voto, pero nos estamos haciendo todos un flaco favor. Desde aquí tenemos una visión del presupuesto general y deberíamos ser lo suficientemente serios.

Y luego, cualquiera de los que están aquí, a la hora del debate presupuestario que se va a abrir en muy poco tiempo, podemos trabajar todo esto. Pero es que mucho me temo que los que no van a aprobar los Presupuestos Generales del Estado son los que quieren llenar los Presupuestos Generales del Estado de obras irrealizables o de enorme costo. Yo les digo a los grupos que de aquí a la negociación presupuestaria trabajemos a ver qué se puede hacer para bonificar el peaje, para reducir el peaje y para hacer mucho más accesible, sobre todo a los grandes transportes, que son los que llenan la autovía, y mejorar la conectividad entre Sevilla y Cádiz. Yo creo que a la moción le falta sentido común. Entendería la reducción del peaje, entendería que trabajáramos sobre eso, pero en estos momentos, en el año 2016, adjudicar a la vez la liberalización del peaje y el desdoblamiento completo, es presupuestariamente imposible.

Gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, tiene la palabra el diputado don Sergio Pascual.

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

En primer lugar, quiero decir que vamos a votar a favor de esta proposición no de ley. Es curioso que se critique la irracionalidad de las medidas propuestas cuando no se ha adoptado ninguna de las dos durante los últimos cuatro años de Gobierno del Partido Popular. Ahora parece que sí que le gustaría alguna de las dos, pero no lo ha hecho durante los últimos cuatro años.

En segundo lugar quiero decir que es necesario adoptarla porque la carga de tráfico que tienen ambas vías actualmente justifica plenamente, desde el punto de vista técnico, que se acometan las dos medidas. Y refiriéndome ya al peaje, porque es obvio que es una barrera de acceso no solo para los habitantes de Cádiz sino para los de las dos provincias para estimular el intercambio comercial y, en general, relacional, que fomentaría y propiciaría un aumento de las posibilidades de estímulo de la creación de empleo en dos provincias muy castigadas por este drama, he de decir también que ahora mismo el peaje, para algunos de esos tres millones de familias que están en riesgo de exclusión social en Andalucía les estaría costando casi el 2% de su renta familiar mensual cada vez que cogen la vía, lo cual es especialmente dramático. Y también quiero decir, para que no nos vayamos de esta Comisión sin haberlo escuchado, que he hecho algunas cuentas estimando en torno a 15.000 vehículos al día, que está por debajo de los vehículos que ahora mismo cogen esa autopista, y en términos de coste en euros actuales, de 2016, he hecho algunos cálculos sobre lo que nos han costado a los españoles las prórrogas del señor Suárez, que le regaló seis años a la concesionaria, unos 240 millones de euros; del señor González, que le regaló siete años a la concesionaria, unos 280 millones de euros, y del señor Aznar, que no se podía quedar atrás y le regaló doce años más a la concesionaria, 480 millones de euros. Atendiendo a ese tipo de consideraciones, es

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 71

30 de noviembre de 2016

Pág. 30

más que razonable que, con carácter excepcional, en este caso se acepte el levantamiento de ese peaje con carácter inmediato, sin perjuicio de instar al Gobierno a que se sienta también inmediatamente con la concesionaria y renegocie las condiciones para tratar de que esa posible bonificación suponga el menor coste para el erario público. Señorías, tenemos que empezar a poner freno a esta suerte de capitalismo subsidiado por el que cuando la concesionaria o el banco pierden su apuesta, lo pagamos entre todos y cuando gana, es beneficio exclusivo para ellos y para ellas.

Muchas gracias.

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

La autora de la iniciativa, doña Carmen Cuello, tiene la palabra para manifestarse sobre las enmiendas.

La señora **CUELLO PÉREZ**: Vamos a trabajar sobre una transaccional lo que nos queda de tarde.

— SOBRE PROCEDIMIENTOS COMUNES RELATIVOS A LA ASISTENCIA A LAS VÍCTIMAS DE ACCIDENTES MARÍTIMOS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000527).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente proposición no de ley, que es la que figura en el número 5.º, sobre procedimientos comunes relativos a la asistencia a las víctimas de accidentes marítimos. Es del Grupo Parlamentario Popular y la va a defender la diputada doña Águeda Reynés, a la que doy la palabra.

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

Buenas tardes, señorías. El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso presenta hoy para su debate en esta Comisión una proposición no de ley sobre procedimientos comunes relativos a la asistencia a las víctimas de accidentes marítimos. La Administración marítima española considera esencial continuar trabajando de cara a completar y perfeccionar el marco legislativo nacional, europeo e internacional que asegure una adecuada respuesta ante una emergencia en el ámbito de la actividad de los grandes buques de pasaje, especialmente del sector crucerista, para lograr una respuesta coordinada de las administraciones involucradas y también de las compañías navieras en la asistencia a las víctimas y a sus familiares. Esta preocupación está justificada si atendemos a los siguientes datos relativos al sector crucerista y de transporte marítimo de pasajeros; un sector en continuo crecimiento, con un alto impacto en la actividad económica de muchas ciudades españolas y de sus puertos, y con un elevado riesgo de accidente y de evacuación masiva. A nivel europeo, España ocupa la segunda posición por pasajeros recibidos, más de 4 millones en 2014, y se consolida como el cuarto mercado de Europa en la industria de cruceros. Cuatro puertos españoles se encuentran entre los 50 primeros del mundo en tráfico de cruceros, estando el puerto de Barcelona en la sexta posición. El total de pasajeros que han transitado en los puertos españoles fue de 29.331.441 en el año 2014 y 29.954.374 en el año 2015, con un incremento, por tanto, de 2,12%. Del total de pasajeros mencionado en el punto anterior, fueron cruceristas 7.711.411 en 2014 y 8.436.262 en 2015, lo que supuso un incremento del 9,40%. Los cruceros más grandes del mundo hacen escalas en puertos españoles y en los últimos años el número de pasajeros se ha incrementado en un 20%.

Las especiales características que suelen reunir los accidentes marítimos en buques de pasaje ponen de manifiesto la necesidad de proporcionar, tanto a las víctimas de estos accidentes como a sus familiares, una atención integral. Por otra parte, es preciso observar que las particularidades del sector crucerista y naviero, dado su carácter de industria global y su falta de vinculación jurídica con los países perceptores de la actividad de los buques, hacen necesaria una actuación en el ámbito internacional, ya que la mayoría de buques de crucero está abanderada en países distintos de aquellos en los que realizan las escalas. Así, las obligaciones a establecer a las compañías de transporte de pasajeros deben tratarse en el seno de la Organización Marítima Internacional y de la Unión Europea para avanzar en la futura reglamentación internacional y europea sobre este particular. La Comisión Europea ha demostrado su eficacia en la garantía de los derechos de los pasajeros a nivel de toda la Unión; asimismo, ha establecido asociaciones de usuarios de transporte marítimo de pasajeros como forma de contar con una interlocución en este segmento de actividad.

Cabe también resaltar los antecedentes existentes en materia de normativa para garantizar la asistencia a víctimas en el modo aéreo. Así, a nivel europeo se cuenta con el Reglamento 996/2010, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010, sobre investigación y prevención de accidentes e incidentes en la aviación civil, y por el que se deroga la Directiva 94/56/CE. El artículo 21 de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 71

30 de noviembre de 2016

Pág. 31

dicho reglamento se denomina Asistencia a las víctimas de los accidentes aéreos y a sus familiares y da pautas que permiten elaborar una normativa nacional. Sería, pues, deseable avanzar en una disposición similar para el ámbito marítimo, y por tanto impulsar y apoyar toda iniciativa en este sentido. Asimismo, el Convenio de Atenas, relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, en vigor desde 1987, nacido en el seno de la Organización Marítima Internacional, establece a nivel internacional un régimen de responsabilidad de las navieras en caso de daños sufridos por los pasajeros de transporte marítimo por la muerte o las lesiones de un pasajero, así como por la pérdida o daño de equipaje y de vehículos. Sería, por tanto, también necesario promover y apoyar cualquier iniciativa que suponga un avance en la asistencia a las víctimas de accidentes marítimos y sus familiares en este organismo, en tanto que garantizaría la aplicación a nivel internacional de las medidas adoptadas. El protocolo de 2002, en vigor desde 2014, introdujo un seguro obligatorio para cubrir a los pasajeros a bordo de buques y eleva los límites de indemnización de la responsabilidad por la muerte o lesiones corporales de un pasajero. No obstante, el citado convenio no contiene disposiciones relativas a la asistencia a las víctimas y sus familiares en caso de accidente. En el ámbito del transporte aéreo, la Unión Europea ha regulado las obligaciones de asistencia a víctimas de accidentes aéreos y sus familiares por parte de las compañías aéreas, y España ha traspuesto la normativa europea en este ámbito.

Ya voy acabando, señor presidente. Accidentes como el del crucero *Costa Concordia*, en el año 2012, hacen recomendable contar con una normativa similar en el ámbito del transporte marítimo. Sin embargo, España no puede avanzar aisladamente en este aspecto que, al igual que en el modo aéreo, debe abordarse a nivel internacional.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Popular presenta la siguiente proposición no de ley: El Congreso de los Diputados considera esencial promover y apoyar cualquier iniciativa que, en el marco de la Organización Marítima Internacional y de la Unión Europea, suponga iniciar los trabajos y avanzar en una normativa que establezca unos procedimientos comunes relativos a la asistencia a las víctimas de accidentes marítimos y a sus familiares, con un enfoque especial en los barcos de crucero, sector cuya actividad ha experimentado un crecimiento muy importante en los últimos años y que es generador de riqueza y puestos de trabajo para España.

Muchas gracias, presidente.

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

A continuación, defenderá la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista el diputado don Salvador De la Encina. Tiene la palabra.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, compartimos con el Grupo Parlamentario Popular la preocupación por la seguridad marítima hasta el punto de que ya tuvimos oportunidad de debatir una iniciativa parlamentaria similar a la que hoy en esta Comisión de Fomento estamos debatiendo, el pasado 12 de junio de 2012 en la Comisión Mixta para la Unión Europea, por un ilustre diputado socialista, don José Segura, con el título: proposición no de ley sobre la mejora de las condiciones de seguridad en los buques de crucero como consecuencia del accidente sufrido por el buque *Costa Concordia* el 13 de enero de 2012. Y es así porque España es el país de la Unión Europea que, como bien ha señalado la señora Reynés, quizá tenga más tráfico de crucero de pasajeros tanto en puertos de origen como de destino. La seguridad, sin lugar a dudas, es un elemento fundamental de la política de transporte marítimo por lo que respecta a la protección de los tripulantes, pasajeros, medio ambiente, ámbito marítimo y litoral. Las iniciativas en materia de seguridad marítima han contado siempre con el firme apoyo de mi grupo parlamentario, también en el Parlamento Europeo, que ha contribuido mucho al avance a través de una serie de propuestas tras distintos y famosos accidentes marítimos. El Parlamento Europeo formuló numerosas recomendaciones de cara a la adopción de una política global y coherente para el transporte marítimo basada en la prohibición de los buques que no cumplan la normativa, en el establecimiento de un régimen de responsabilidad civil ampliado a todo el entramado societario del transporte marítimo y a la mejora de las condiciones de vida, del trabajo y de la formación de los profesionales del mar. En consecuencia, el Parlamento Europeo ha sido el motor de las innegables mejoras que se han hecho del transporte marítimo como un medio más seguro. Pero aún no hemos conseguido que los sistemas de control de tráfico, señora Reynés, puedan contribuir a la creación de un espacio marítimo europeo sin barreras, lo que permitiría el transporte de pasajeros y mercancías por vía marítima entre los Estados miembros sin más formalidades que, por ejemplo, las que tiene el transporte por carretera. Es cierto que, como usted ha dicho, se han producido avances en la legislación

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 71

30 de noviembre de 2016

Pág. 32

sobre la materia marítima, pero aún los instrumentos en materia de control y de ejecución de las normas sobre seguridad del mar de los Estados ribereños, del puerto y del pabellón son deficientes.

Y a ello además le añado algo que les sonará: los recortes. También a nivel europeo han hecho mella en esta cuestión. Fíjense, el pasado 28 de abril de 2016, hace tres días como quien dice, el Parlamento Europeo lamentó —cito textualmente— que a pesar de la ampliación de competencias, en este caso de la Agencia Europea de Seguridad Marítima, la reducción de personal y los recortes presupuestarios que se empezaron en 2014 están haciendo mella. No quiero deslizarme en cifras o datos porque no es el momento ni tengo tiempo. Está muy bien que estemos debatiendo especialmente sobre los cruceros, pero no podemos olvidar, por ejemplo, señora Reynés, la asistencia a los inmigrantes en el mar o la crisis de los refugiados, donde se ha evidenciado de manera muy clara la necesidad de dotar a la agencia marítima de los recursos financieros, materiales y humanos adecuados para llevar a cabo actividades de mucha más importancia, porque hablamos de salvar vidas, en este caso no de aquellos que pueden ir en un lujoso crucero, sino de personas, de inmigrantes.

Por tanto, concluyo trasladándoles que desde el Grupo Parlamentario Socialista entendemos la importancia de esta materia y compartimos con su grupo y con usted la preocupación por la seguridad marítima, especialmente en lo que se refiere a cruceros. Entiendo que nuestra enmienda de adición mejora, no obstante, su texto, como usted y yo ya hemos hablado, y espero que la acepte porque se trata de dar un pasito más en esta tarea común que tenemos para seguir impulsando los cambios normativos para mejorar la estabilidad de los buques de pasaje tras sufrir daños —fíjese lo que ocurrió con el *Costa Concordia*— o una colisión —que es más grave; yo me pregunto qué hubiera pasado si se hubiera producido una colisión de este buque en medio de la mar, después de las muertes que hubo—, así como en el registro de pasajeros y los procedimientos de evacuación. Después de los accidentes registrados en el último año se ha constatado la debilidad aún del derecho del mar, a pesar de los avances europeo y español, en parte debido también a las limitadas competencias de prevención, control y ejecución del Estado ribereño.

Termino proponiéndoles la revisión en esta iniciativa de esas leyes de derecho marítimo para lograr una mejor aplicación y, por supuesto, la cooperación internacional, porque es elemento indispensable para conseguir dicho objetivo. Confío en que acepte usted la enmienda y podamos transaccionar un texto en el que podamos seguir trabajando en común entre el Grupo Popular y el Partido Socialista, que es lo que hemos venido haciendo unas veces desde el Gobierno y otras desde la oposición, ustedes y nosotros, mejorar nuestra legislación de seguridad marítima en España y en Europa.

Muchas gracias.

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

Es el turno ahora de fijación de posición. En primer lugar, tiene la palabra don Isidro Martínez Oblanca, del Grupo Mixto.

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

Esta iniciativa del Grupo Popular profundiza en la necesidad de avanzar en mejoras y procedimientos de ayuda a las víctimas de los accidentes marítimos y sus familiares, teniendo en cuenta que efectivamente, como se ha dicho, el sector de los grandes buques de pasaje ha crecido en todo el mundo y singularmente en Europa.

Es obvio que al formar parte España de la Organización Marítima Internacional y de otras entidades supranacionales la normativa que hay que adaptar y mejorar tiene que ser modificada en esos ámbitos, y de ahí que el mandato al Gobierno que salga de esta Cámara a su vez sea elevado a las organizaciones marítimas o con competencias marítimas. Considero oportuno señalar algunas cuestiones en el sentido de que, dentro de ese perfeccionamiento de las normativas internacionales, debería hacerse un esfuerzo urgente en las cuestiones de información a los usuarios de cruceros y embarcaciones turísticas. Es decir, que la letra pequeña, pequeñísima de los pasajes o de los contratos para viajar en un crucero tenga una mayor claridad para que cada pasajero sepa que hay un pormenorizado derecho marítimo que le ampara ante las incidencias sufridas a bordo. No hablamos solo del caso extremo de un naufragio: también hay víctimas por condiciones peligrosas en los barcos, tales como la navegación negligente, fuego y colisiones marítimas, o incluso por una amplísima diversidad de incidentes variopintos, como la intoxicación alimentaria a causa de comidas y bebidas servidas durante el viaje, la negligencia en la provisión de atención médica o en la provisión de condiciones adecuadas a pasajeros discapacitados, entre otras. Porque corremos el riesgo de quedarnos con la visión dramática y mediática de los grandes siniestros

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 71

30 de noviembre de 2016

Pág. 33

marítimos, pero también puede haber víctimas en diferentes grados que tienen unos derechos, y también los tienen sus familiares.

Señorías, cada vez que sucede un accidente marítimo, ya sea en un buque de carga o, como es el caso que nos ocupa, en un crucero, se revela la complejísima maraña de leyes, normativas y conflictos jurisdiccionales que lo rodean. Con muchísima frecuencia es disuasorio emprender acciones legales en defensa de los derechos e intereses directos e indirectos de los afectados, que como ha ocurrido en el conocidísimo y mediático naufragio del *Costa Concordia*, que se ha repetido aquí esta tarde, obligan a constituirse en asociaciones para poder afrontar el laberinto normativo. Pero son precisamente experiencias de este tipo las que deben estimular a la mejora de la normativa y a la simplificación de los procedimientos para ayudar a las víctimas y, en todo caso, a una mejor información para los pasajeros.

De ahí mi voto favorable a esta proposición no de ley que ha defendido la diputada señora Reynés Calvache, en pos de una mejor seguridad marítima.

Muchas gracias.

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

Ahora tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, don Fernando Navarro.

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

Intervengo muy brevemente, únicamente para decir que el Grupo Ciudadanos va a apoyar esta iniciativa del Grupo Popular defendida por mi compañera de islas. Como isleño soy además muy sensible al crecimiento del tráfico de cruceros y, por tanto, muy consciente de una necesidad que la problemática de migrantes y de refugiados no hace más que enfatizar.

Únicamente queríamos añadir que, puesto que estamos ahora tratando de la necesidad de promover procedimientos comunes relativos a la asistencia de víctimas, quizá sería el momento para plantear, para estudiar, para dedicar algo de atención a la posibilidad de crear un organismo de seguridad único que integre todos los modos de transporte. Es una idea absolutamente embrionaria, pero creo que este sería el momento de tratarla. Por lo demás, como digo, apoyaremos esta iniciativa.

Muchas gracias.

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

A continuación, por el Grupo Parlamentario de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, doña Carmen Valido tiene la palabra.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Buenas tardes, señorías.

Señor presidente, desde el Grupo Confederal Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea nos posicionamos a favor de esta PNL sobre la asistencia a las víctimas y familiares en un accidente marítimo. No obstante, creemos que la iniciativa no debería limitarse especialmente a los usuarios de cruceros, sino a todos los pasajeros de buques, máxime teniendo en cuenta el volumen del tráfico de pasajeros en España, que, según las estadísticas de Puertos del Estado, entre enero y septiembre de 2016 ya son de 25.878.975 pasajeros, de los que 6.171.000 son cruceristas. Solo el número de pasajeros en líneas bonificadas, que son las relativas a Canarias, Ceuta, Melilla y Baleares, ascendía a 9.442.252 en el año 2014, que es el año del último informe del Observatorio del transporte. El derecho a la asistencia a las víctimas y familiares en accidentes marítimos debe ser independiente del hecho de si aporta o no beneficios económicos al país el ejercicio de su derecho a la movilidad.

Gracias.

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

Doña Águeda ha salido, señal inequívoca de que se negociará, seguro, alguna transacción.

— SOBRE LA MODIFICACIÓN DE LOS PESOS Y DIMENSIONES DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000528).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a debatir la proposición que figura como número 6.º, relativa a la modificación de los pesos y dimensiones del transporte de mercancías por carretera. Ha sido presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso y la va a defender don Francisco Bernabé, a quien doy la palabra.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 71

30 de noviembre de 2016

Pág. 34

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

Tal y como se explicita en la PNL, el punto de partida es la orden de 18 de diciembre de 2015, hace apenas un año, que modifica el reglamento general de vehículos e introduce en nuestro ordenamiento jurídico la denominada configuración euromodular de vehículos pesados, que permite la circulación en España de conjuntos de vehículos con dos topes máximos: por un lado, en lo que hace a la masa o al peso máximo, 60 toneladas, y por otro lado en la longitud, 25,25 metros, supeditado siempre y en todo caso a que se obtenga la autorización concedida por el organismo competente en materia de tráfico.

¿Cuáles son los antecedentes, el porqué se llegó a esta determinación? Principalmente hay dos documentos básicos que nos llegan hasta aquí: por un lado, el Plan de medidas para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia, aprobado en 2014 por el Gobierno de España, e igualmente la estrategia logística de nuestro país, basados ambos documentos en estudios de la Unión Europea y teniendo en cuenta también la sensible mejora en la seguridad viaria de las carreteras de nuestro país. Incluso la estrategia logística, en su punto 8, recomienda expresamente que se revisen los pesos y dimensiones máximas en transportes de mercancías por carretera.

Y así llegamos a cuáles son las razones que han dado lugar a esta orden de 18 de diciembre. En primer lugar, una reducción evidente de los costes del transporte y de la logística. Hay que tener en cuenta cuál es la situación periférica de España en relación con el territorio de la Unión Europea, la gran extensión también de nuestro país, así como la baja densidad de población. Esa reducción de costes en el transporte, dado que una única cabeza tractora va a ser capaz de transportar mayor cantidad de mercancía, trae a su vez un incremento de la competitividad de la economía por esa reducción del coste directo en el precio final del producto, que es evidentemente la disminución del coste del transporte. Todo ello da lugar a un crecimiento general de todos los sectores productivos que cierra el círculo, dado que a su vez generará mayor necesidad de transporte dentro de lo que es en concreto el sector.

A esas razones de tipo económico se unen también otras de carácter medioambiental, que son las que también impulsan esta orden: a menor número de vehículos en la carretera, indudablemente descende el consumo de combustibles fósiles y al mismo tiempo la emisión de gases de efecto invernadero a la atmósfera. Y, como digo, esas son las razones que llevaron a dictar esta orden.

No obstante, en el momento presente, desde el Grupo Parlamentario Popular consideramos necesario que se profundice en el estudio y análisis de todo lo relativo a pesos y dimensiones, porque nos encontramos, por ejemplo, con que los cargadores siguen peleando por que también se incremente la altura de los elementos de estos grandes camiones. Y en este sentido, aunque la orden de 2015 fue ampliamente consensuada con el sector, como ha sido la norma del Gobierno durante esta última legislatura, desde nuestro grupo parlamentario consideramos que, desde un debate sereno, hay que seguir hablando tanto con transportistas como con cargadores para llegar a consensos, porque es cierto que surgen determinadas dudas en el sector sobre la implementación directa de lo que es el sistema euromodular de transporte, que aun cuando está aprobado, es verdad que en la práctica todavía no se ha puesto en funcionamiento en nuestro país.

Porque puede que haya consecuencias negativas para los transportistas, todavía no está acreditado, pero sí consideramos que debemos hablar de esto en el sentido de que ese aumento de los límites puede suponer un aumento e incluso un exceso de la oferta en el sector que se traduzca en una bajada de precios que tenga que asumir directamente el contratista; que ese incremento traiga consigo que suban los costes de explotación directa de los nuevos vehículos, dado que tienen un mayor consumo, un mayor desgaste; que dado el carácter atomizado del sector esas sumas sean directamente asumidas por los transportistas, y finalmente, y no menos importante, el riesgo de que quedaran fuera del ámbito económico del mercado aquellos transportistas más pequeños que no pudieran asumir las inversiones de estos nuevos vehículos.

Por todo ello, insisto, desde el Grupo Popular entendemos que lo que procede es abrir un periodo de debate, un periodo de análisis y de estudio al objeto, tal y como establece finalmente nuestra proposición no de ley, de que el Congreso de los Diputados manifieste la necesidad de analizar la modificación de los pesos y dimensiones del transporte de mercancías por carretera sobre la base del consenso entre los distintos sectores afectados, con objeto de contribuir a la mejora de la competitividad de los sectores económicos y a la eficiencia y seguridad en el transporte por carretera.

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 71

30 de noviembre de 2016

Pág. 35

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

Turno de defensa de las enmiendas. Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el diputado don César Ramos Esteban.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Buenas tardes a todos.

Llegada esta hora y después de haber debatido un montón de iniciativas que nos han dado a todos mucho juego, con muchas enmiendas y con mucho debate, venimos a debatir una iniciativa del Partido Popular en la segunda Comisión que celebramos, y yo voy a reconocer que soy fan de las iniciativas del Partido Popular. ¿Por qué? Porque al final es muy complicado oponerse. Cuando veía esta iniciativa en la que pide el Partido Popular que hay que analizar la modificación de los pesos y dimensiones del transporte de mercancías y además hay que hacerlo con un consenso y hablando con todo el mundo, me preguntaba: ¿quién se va a oponer a esto?, ¿qué motivos hay para oponerse a esto? Por eso digo que me declaro fan del Partido Popular, porque con esta iniciativa nos da pocos quebraderos de cabeza a los portavoces de todos los grupos, que nos tenemos que pasar mucho tiempo en esta Comisión intentando negociar un montón de enmiendas muy complejas. Además animo al Partido Popular a que sea algo más valiente. Yo sé que es muy complicado, y además lo he vivido en mis propias carnes, ser diputado del partido del Gobierno, porque, claro, ¿cómo vas a instar a tu Gobierno a determinadas cosas o cómo vas a ponerle la cara colorada con algunas cosas que se están haciendo mal? Yo entiendo la labor del Partido Popular, pero como es una legislatura distinta, también le animo a que sean valientes, a que exijan a su Gobierno determinadas cosas que se pueden mejorar y que además es muy bueno que se mejoren, incluso que critiquen lo que está haciendo mal el Gobierno, porque seguro que hay cosas en que se están equivocando. Y que nunca se les olvide que también son la voz de los españoles, no solo del Gobierno, que les han votado para representarles aquí, para representarles en esta cámara.

Me voy a la proposición no de ley, que además es lo que hemos venido a debatir. Cuando empecé a sacar información de lo que suponía esto, por qué se hacía e intentaba averiguar por qué el Grupo Parlamentario Popular había traído esta iniciativa aquí, lo primero que vi es que había una orden aprobada en diciembre de 2015 que fijaba una serie de parámetros, fijaba una serie de pesos, de dimensiones, para estos megacamiones. Unos megacamiones que cuando uno los ve por las carreteras españolas se puede asustar y además puede intentar evitar cruzarse con ellos o puede buscar la forma de salirse de la misma vía por la que circulen. Buscando por Internet —yo creo que para todos los parlamentarios Google se ha convertido en una especie de santo que nos soluciona muchos de los debates y nos soluciona en gran medida la búsqueda de información— veo que el Comité Nacional de Transporte por Carretera insiste en los riesgos del rediseño hispano-modular de los megacamiones. Y yo creo que este es el quid de la cuestión, por lo que esta iniciativa viene aquí.

Después de que se aprueba una orden con una serie de condiciones se dan cuenta de que no se ha consultado a nadie, que no se ha visto si este tipo de camiones puede provocar una serie de problemas o no; si además todo son beneficios o puede tener algunos elementos que puedan perjudicar tanto a la circulación como a la seguridad como a nuestras carreteras. Y buscando, como decía antes, en san Google, que nos da toda la información, aparecía una serie de argumentos en contra de este tipo de vehículos; más que en contra, ponía el foco en determinadas cosas que hay que tener en cuenta a la hora de definirlo. Por ejemplo, dicen que una mayor longitud determina una mayor masa. Los que somos de ciencias y hemos estudiado estas cosas sabemos que es así y que las carreteras españolas pueden sufrir mucho las consecuencias de este tipo de camiones. ¿Qué puede ocurrir? Que a las carreteras españolas, que además han sido muy perjudicadas por los recortes en las partidas de mantenimiento, lo que además ha provocado accidentes, lleguen estos megacamiones y las deterioren mucho más. Además, el Gobierno no ha tenido en cuenta que seguramente tengan que incrementar la partida para que las carreteras cumplan las condiciones para que estos camiones puedan circular por ellas.

¿Se imaginan en unas pendientes pronunciadas, a una velocidad de 80 kilómetros por hora, el efecto que puede tener un camión que pesa muchas toneladas, cómo puede verse comprometida la seguridad? Y creemos además, y así lo dice alguna asociación, que las infraestructuras españolas no están preparadas para ello. En este país, cuando nos fijamos en algún invento de otros sitios, cogemos y lo implantamos aquí, pero no lo hacemos poco a poco, sino de golpe. ¿Se imaginan esos macrocamiones o megacamiones circulando por España, que está llena de rotondas? Puede generar una serie de problemas.

Lo que pedía el Comité Nacional del Transporte por Carretera era, evidentemente, que se analizara, que se hicieran unas pruebas piloto, que se asignara en qué camiones se podía hacer, que se viera

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 71

30 de noviembre de 2016

Pág. 36

perfectamente cuáles pueden ser las incidencias. Teniendo en cuenta todo esto, el Grupo Parlamentario Socialista ha presentado una enmienda que nos parece razonable. Primero pedimos, como no puede ser de otra forma, que se suspenda la orden. Es que estamos diciendo que se analice la influencia que tienen estos camiones cuando ya hay una orden que les permite circular por determinados sitios. Entonces, lo primero que pedimos es que esa orden se suspenda; a partir de ahí, que nos pongamos a analizar cuáles son las consecuencias, por dónde pueden circular, por dónde no pueden circular y, después de analizadas, que se pongan las condiciones y que se haga de verdad la orden teniendo en cuenta esos datos. A lo mejor, nos damos cuenta de que la orden estaba bien y puede aplicarse tal cual. Pero yo creo que esto viene a solucionar un problema de algo que ha hecho el Gobierno deprisa y corriendo y que ahora se da cuenta de que tiene que cambiarlo porque puede tener sus consecuencias. Por eso digo que entendemos la iniciativa del Partido Popular, la compartimos, repito que me encantan las PNL del Partido Popular y les animo a que sigan trayéndolas así porque nos va a ser muy sencillo apoyarlas y no nos van a dar tantos quebraderos de cabeza como nos dan otras.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muy bien, señor diputado.

Ahora es el turno de Ciudadanos, en cuyo nombre intervendrá el diputado don Miguel Garaulet.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Anteriormente, como he llegado tarde, no me he dado cuenta de que un paisano mío y amigo es vicepresidente segundo, con lo cual le doy la enhorabuena aunque ahora mismo está detrás. Como ha dicho el diputado portavoz del Partido Socialista, esta es una PNL que no hace falta ni presentarla porque todos estamos de acuerdo; sobre todo, una vez que el propio portavoz del Partido Popular ha dicho el sentido que tiene esta PNL. Por lo tanto, ¿quién no va a estar de acuerdo en hablar de modernidad, de mejora de la competitividad, de mejora de los recursos, de reducir los costes de logística, de mejorar el coste medioambiental y reducir la emisión de gases de efecto invernadero? Todo el mundo está de acuerdo con ese tema.

El problema es cuando no te vas a san Google sino a los sectores de los empresarios del transporte; yo entiendo que a lo mejor el portavoz no conoce más el tema, pero yo vivo en una región donde el sector del transporte de mercancías es una de sus máximas industrias. Solamente he de decir que el 95% de lo que exporta la Región de Murcia, que es algo bastante importante, y Almería se hace vía camión, y se hace así porque no tenemos tren, que es el problema que tenemos, no tenemos el corredor mediterráneo que tantos años venimos demandando.

También he de decirle que este real decreto viene motivado porque hay una Directiva europea, la 96/53/CE, que ya regula el desarrollo de los *megatrucks*. Solo quiero comentarle una cosa: un camión frigorífico tiene 13 metros, cuando vamos por la carretera ya nos cuesta trabajo adelantarlos, y si la cabeza tractora es mayor, mide 15 metros; pues imagínense uno de 25 metros con seis ejes y una cabeza tractora de dos o tres metros más: estamos hablando de adelantar 30 metros de camión. Es importante saber de lo que estamos hablando y del volumen de lo que estamos hablando.

Cuando uno va a hablar con Fenadismer y CETM te dicen que no están de acuerdo, porque hay 125.000 empresas de transporte en nuestro país, son pequeñas y medianas empresas, y para el transporte pequeñas y medianas empresas significa tener menos de 150 camiones; imagínense ustedes, con 150 camiones son empresas pequeñas. Pues esto ocurre con el 85% de las empresas. Hay 500.000 conductores autónomos, prácticamente la mayoría de los que van con esos camiones. Y hace dos años, con los planes de remodelación del camión se abordó por parte del Gobierno una mejora de la flota de camiones frigoríficos que había en España y se han comprado 12.000 camiones frigoríficos de 40 toneladas entre 2015 y 2016. Y ahora decimos que tenemos uno de 60 toneladas. ¿Y quién dice esto de las 60 toneladas? Pues habrán ido ustedes por cualquier autovía y habrán visto los centros logísticos de Mercadona, de El Corte Inglés, de las grandes distribuidoras, y están pegados a las autovías porque estos camiones de seis ejes no pueden ir por las carreteras normales, tienen que ir por autovía, y siempre y cuando vayas a más de 150 kilómetros. Por lo tanto, imagínense camiones de 60 toneladas y de 25 metros subiendo y bajando por autovías en España lo que pueden suponer en mejora la de seguridad. Yo creo que es al revés.

También decía el señor portavoz del Partido Socialista que había un problema de mantenimiento. Se ha recortado un 50% el mantenimiento de las carreteras. Pues si ponemos camiones de 60 toneladas a funcionar, imagínense cómo dejará esas autovías el trasiego de esos camiones. Pero a la autovía hay que ir por una rotonda, efectivamente, subiendo unos puentes; imagínense camiones de 60 toneladas y

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 71

30 de noviembre de 2016

Pág. 37

algunas veces de hasta 120 toneladas pasando por los puentes actuales que tenemos para el acceso a las autovías.

En definitiva, creo que tenemos que tener claro que este es un problema bastante complejo y que hay una problemática del sector que tenemos que abordar incluso antes de dar una concesión de este tipo. La primera solicitud ahora de los transportistas es que se suba la altura. ¿Por qué? Se lo explico: a los camiones frigoríficos les llaman las cinco ruedas, la quinta rueda es la que une el camión con la cabeza tractora. Pues bien, por el volumen que tienen las cabezas tractoras ya sobrepasan los cuatro metros que permite la Comunidad Europea, se quedan en 4,10 o 4,15 metros, y están diciendo que, por favor, para los camiones frigoríficos y otros aumenten a 4,5 metros, porque es el volumen que hace que puedan llevar un contenedor. Si además hemos dicho que el objetivo del corredor mediterráneo es fomentar el transporte de tren, que lleva más mercancías, que consume menos y es mucho más respetuoso con el medio ambiente, tenemos que ver si realmente el objetivo de ampliar las dotaciones en el transporte por carretera es lógico o no es lógico teniendo en cuenta el objetivo que nos hemos puesto entre todos los partidos de luchar contra el cambio climático y en mejorar el transporte de mercaderías.

De todas maneras, del consenso es de lo que yo creo que se debe hablar. Se debe hablar con todos los integrantes del sector. Se deben estudiar las peculiaridades que esto puede fomentar. Solamente una consideración, señor presidente, y acabo: subir de 40 a 44 toneladas significaba un sobredimensionamiento del 20% del mercado. ¡Pues imagínense con 60 toneladas! En aras del consenso, por supuesto, vamos a votar a favor de esta proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: Muy bien, don Miguel.
Es el turno del Grupo Parlamentario Confederal.

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: El señor portavoz socialista se ha olvidado de buscar más, no únicamente de Internet, sino en la página web del Congreso de los Diputados, y hubiera encontrado una PNL que nosotros presentamos el día 30 de marzo en la que pedíamos precisamente la derogación de aquella norma. ¿Por qué? Nos extrañó ya en su momento, porque como bien han dicho todos los portavoces, parecía que no lo habían hecho el 18 de diciembre, dos días antes de las elecciones, sino el 28 de diciembre, porque no dejaba de ser una tomadura de pelo. Una tomadura de pelo en unas carreteras que, como hemos ido viendo a lo largo de la tarde de hoy, ya de por sí están colapsadas; unas carreteras que desgraciadamente tienen un tránsito que muchas veces no pueden ni absorber. Como ha dicho también el compañero de Ciudadanos, tenemos un país lleno de rotondas. Y estamos hablando de unos vehículos, para que la gente se haga una idea, que son como ocho pisos en horizontal; estamos hablando de unos megacamiones que lógicamente afectarían al tráfico. Pero no se trata únicamente de eso, sino de que aquellas personas de Mas Gener que ya tienen problemas con el ruido aún tendrían más. O sea, que no tenemos adecuadas nuestras carreteras para esos megacamiones.

De hecho, como decía nuestra PNL en su momento, el uso de estos vehículos se limita a condiciones muy especiales en los países nórdicos y en Australia y han sido descartados en Alemania, en Francia, en Italia y en Reino Unido, cuyos territorios son más parecidos al nuestro. Hablando con el sector nos decían que la prueba que habían hecho en Navacerrada había dado como resultado que si te tocaba ir detrás de esos megacamiones subiendo el puerto de Navacerrada irías a una velocidad de 40 por hora. Con lo cual nos podemos imaginar lo que significaría para el tránsito rodado y la fluidez en el movimiento en las carreteras.

Nosotros en Cataluña, como sabéis, muchas veces nos adelantamos a todo, y en este caso también nos hemos adelantado, y el conseller, el señor Rull, hizo el primer viaje de un megacamión entre Palau-solità i Plegamans hasta Martorell. Esperemos que sea el primero y el último.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, don Félix. Señor Ferran, tiene usted la palabra primero y después el señor Bernabé.

El señor **BEL ACCENSI**: Gracias, presidente, intentaré intervenir brevemente.

De hecho, esta es una interesante iniciativa. Seguramente sería más razonable que se hubiera planteado con antelación a la publicación y a la entrada en vigor de la correspondiente orden, una cuestión que entendemos que no se debe analizar de forma frívola ni precipitada. No es un tema que trata simplemente de la dinámica competitividad versus seguridad o de si este tipo de transporte, estos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 71

30 de noviembre de 2016

Pág. 38

megatrucks, son más respetuosos con el medio ambiente o lo son menos. La realidad es que —algún portavoz lo recordaba— en Cataluña se ha marcado un protocolo entre dos consellerías, la Consellería de Interior y la Consellería de Territorio y Sostenibilidad, para poder implementar con la máxima seguridad posible, en determinadas carreteras y con un trayecto prefijado este tipo de transporte.

Hace unos momentos estábamos hablando del corredor del Mediterráneo. Una parte de los detractores de este tipo de transporte lo argumenta en que es un transporte que hace competencia al transporte de mercancías por ferrocarril, que, en términos medioambientales, es más respetuoso. No es nuestro caso, porque el transporte de mercancías en España por ferrocarril es prácticamente inexistente, es un porcentaje muy reducido y en el debate anterior del corredor del Mediterráneo pueden encontrar razones por este motivo, no por este tipo de transporte. Por tanto, nosotros vamos a apoyar la iniciativa. Entendemos que no sería razonable, una vez establecida una orden, dar la posibilidad de utilizar este tipo de transporte y suspenderlo hasta un nuevo estudio. Lo que nosotros sí haríamos sería instar al Gobierno a que este análisis se haga lo más rápido posible, que se intenten alcanzar los acuerdos de la forma más rápida posible, porque para algunos sectores —se apunta también en la introducción de la proposición— en estos momentos este tipo de transporte puede ser muy útil para intentar mantener su competitividad. Estoy pensando en la industria del sector del automóvil, también especialmente importante en Cataluña.

Muchas gracias.

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

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

La enmienda del Grupo Socialista no la compartimos y, por tanto, no la vamos a admitir, pero sí aplaudimos las intervenciones que se han producido. Es cierto que existe un debate en el sector, es cierto que existen argumentos a favor y en contra, y lo que busca la PNL del Partido Popular es sentar a transportistas, cargadores, y por supuesto a todos los agentes sociales que deseen intervenir para llegar al mejor de los consensos en lo que hace a este tipo de transporte, insisto, cosas buenas y cosas que tal vez no lo sean tanto.

Muchas gracias.

— SOBRE EL NUEVO PLAN ESTATAL DE VIVIENDA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000637).

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar a la siguiente proposición no de ley, que es la relativa al nuevo plan estatal de vivienda, presentada por el Grupo Parlamentario Popular. La va a defender la diputada doña Ana Zurita. Tiene la palabra.

La señora **ZURITA EXPÓSITO**: Muchas gracias, señor presidente. Muy buenas tardes.

El objetivo de esta proposición no de ley es fijar entre todos dónde se deben centrar los esfuerzos de cara al futuro plan de vivienda que tendremos que desarrollar en los próximos cuatro años. Hay que decir que el actual Plan estatal de fomento del alquiler de viviendas, rehabilitación y renovación urbana 2013-2016 finaliza su vigencia el próximo día 31 de diciembre, y la limitación del Gobierno en funciones, como todos sabemos, imposibilitaba la aprobación de un nuevo plan estatal cuatrienal. La medida que ha adoptado el Gobierno para no causar perjuicios a las comunidades autónomas y no suprimir toda la financiación estatal a las subvenciones a la vivienda a partir de enero de 2017, que es cuando caduca el plan, es prorrogarlo durante un año más. Esto se hará próximamente mediante un real decreto de prórroga que será elevado al Consejo de Ministros. Pero entendemos que desde ahora y durante el periodo de prórroga hay que empezar a trabajar los objetivos de ese futuro plan 2018-2021. Hemos hecho una autoenmienda de nuestra proposición, especificando que el plan no puede ser 2017-2020 por esta prórroga que ha determinado el Gobierno, y que será 2018-2021.

Inicialmente nosotros planteamos que los objetivos o los esfuerzos hay que centrarlos en lo que se especifica en esta proposición no de ley, aunque lo que se trae aquí es para poder enriquecerla con las aportaciones de todos los grupos políticos. Pero tenemos que tener claro que hablar de políticas de vivienda es hablar de muchas cosas. Es hablar de políticas sociales, es hablar de eficiencia energética, es hablar de accesibilidad, es hablar de rehabilitación, es hablar de cohesión social de nuestro territorio y también es hablar de economía. Pero sobre todo hay que tener claro que es hablar de facilitar el acceso a la vivienda a las personas más vulnerables. Y entre todas ellas pensamos que se debe primar, que se

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 71

30 de noviembre de 2016

Pág. 39

debe hacer un esfuerzo en profundizar en aquellas soluciones y programas que nos lleven, primero, a garantizar las ayudas a las personas en riesgo de exclusión social, que es el punto uno de nuestros objetivos; segundo, a buscar soluciones siempre —esto es muy importante— dentro del marco de nuestros derechos constitucionales a la ocupación de viviendas vacías, que es el punto dos de nuestro acuerdo; y tercero, a seguir potenciando la rehabilitación en sus diferentes modalidades, que es el punto tres de nuestros objetivos.

Entendemos que en este margen de un año que se nos pone por delante debemos, entre todos los grupos políticos, repasar las medidas o programas que se han quedado cortos en el vigente plan de vivienda y dar salida a aquellas cuestiones que no han tenido arraigo en las comunidades autónomas, como lo que tiene que ver, por ejemplo, con la rehabilitación integral de barrios de manera eficiente y sostenible, que es lo que defendemos en el punto seis de nuestros objetivos. En este contexto entendemos que todos los grupos políticos tenemos que aportar lo mejor de nosotros mismos y comprometernos desde el consenso. Pero previamente creo que hay que entender la realidad, lo que ha pasado con el plan vigente 2013-2016, que es desde el que partimos. Es un plan que hereda las actuaciones de los planes anteriores 2005-2008 y 2009-2012, pero que no obstante trata de incentivar comportamientos ciudadanos y de las administraciones locales basados en el fomento del alquiler y en la rehabilitación de viviendas. Este plan ha permitido en su desarrollo, por ahora, según los últimos datos del Ministerio de Fomento, que más de 570.000 familias se hayan beneficiado del mismo. Las ayudas ligadas a este plan han sido de 2.828 millones de euros, ha habido unas 240.000 familias que se han beneficiado de ayudas al alquiler y 250.000 familias que ahora mismo reciben ayudas a su hipoteca. No se han desarrollado todos los programas del plan porque las comunidades autónomas, que son quienes realmente tienen la competencia para desarrollarlos, no se adscribieron o se adscribieron solo a los que consideraron de mayor interés, los más sencillos y los que solucionaban problemas a corto plazo, como la rehabilitación puntual, la renovación de conjuntos de edificios y las ayudas al alquiler. Pero ahora, aparte de las que ya he citado, entendemos que hay que ahondar en la mejora de la eficiencia energética en función de las características de cada territorio, mejorar las ayudas a la accesibilidad y la mejora integral de nuestros barrios, porque no hay que perder de vista que el objetivo principal es facilitar el acceso a la vivienda a los sectores de población con menos recursos. Y por supuesto que los que ya la tienen vivan en unas condiciones dignas de habitabilidad y accesibilidad, que ese es el sentido de la rehabilitación. Es precisamente en estos dos puntos en los que entendemos que hay que ahondar y marcarlos como objetivos prioritarios del próximo plan de vivienda.

Hemos relacionado seis objetivos principales a desarrollar en el próximo plan de vivienda 2018-2021, y de ellos cinco implican continuidad y mayor profundización en los programas existentes, como por ejemplo la ampliación de las ayudas a la rehabilitación, que ahora se hace no solo a tipologías de residencia colectiva, sino que se piensa admitir para cualquier tipo de vivienda, como unifamiliares o vivienda rural, atendiendo a la población de mayor edad, que también se prioriza en los programas de ayudas de accesibilidad universal. Y como novedad, que creo que es donde deberían ahondar los esfuerzos, el plan debe centrarlos en la potenciación de mecanismos de conciliación, de forma que las viviendas vacías no ocupadas disponibles, ya sean de titularidad de las administraciones públicas, de empresas públicas, de entidades financieras o de cualquier otro tenedor de vivienda, puedan ser ocupadas —repito— por sectores de la población más vulnerable. Lo que queremos que quede claro es que, una vez pasada la etapa del plan vigente de transitoriedad, hay que hacer un esfuerzo entre todos los grupos políticos para facilitar el acceso a la vivienda, para incentivar nuevos comportamientos que todavía no están arraigados, como la rehabilitación, la eficiencia energética y la accesibilidad universal. Por eso creo que es fundamental el trabajo conjunto de todos los grupos políticos de esta Comisión para fijar los objetivos básicos del nuevo plan de vivienda.

Muchas gracias.

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

Es el turno ahora de los grupos enmendantes. Por el Grupo de Ciudadanos, tiene la palabra don Miguel Garaulet.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Señor presidente, señorías, estamos igual que en la anterior proposición no de ley: no nos vamos a plantear negarnos a que haya un nuevo plan estatal de la vivienda, sobre todo cuando estamos en diciembre del año 2016 y hay que hacer otro para 2017-2020. Sí que hay que decir que nuestro sentido del voto va a ser favorable, pero creo que es imprescindible hacer una serie de consideraciones a la hora de abordar este nuevo plan estatal de vivienda.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 71

30 de noviembre de 2016

Pág. 40

En primer lugar, en mi condición de economista, creo que antes de hacer ningún plan y antes de desarrollar ningún proyecto, primero tenemos que saber cuáles han sido los resultados del anterior. Es decir, tener una evaluación del proyecto anterior, hacer un balance de lo que se ha conseguido, ver lo que se ha hecho bien para potenciarlo y lo que se ha hecho mal, para retirarlo o para mejorarlo. Por lo tanto, es importante tener una información previa de lo que realmente ha pasado y de lo que realmente ha mejorado la vida de nuestros ciudadanos con el Plan nacional 2013-2016.

Por lo tanto, esa es la información que estamos solicitando y que creemos que debe tener esta proposición no de ley. Una información veraz de lo que ha pasado para poder hacer un plan nacional nuevo con buenas estrategias y sobre todo con unos objetivos creíbles y abordables. Necesitamos una información de este plan que, por ejemplo, nos dé respuesta a las siguientes cuestiones. En primer lugar, los 2.311 millones de euros de ayudas directas del Estado y los 216 millones de las comunidades autónomas, ¿han sido suficientes para poder conseguir los objetivos o han sido insuficientes? Esta es una pregunta importante. En segundo lugar, ¿sería interesante un incremento de estos recursos, como pide la diputada Martín de En Comú Podem, en un montante cercano al 1,5% del PIB, que es lo que están teniendo los países que nos rodean de la Unión Europea? Nosotros, en el pacto de gobierno que hicimos con el Partido Socialista indicamos que para poder desarrollar un plan nacional de vivienda donde el alquiler se pudiera fomentar pasábamos de las 23.000 viviendas de apoyo de estos últimos años a casi 200.000. Y es posible que a lo mejor haga falta mucho más dinero dentro de este plan para poder desarrollar y poder abordar objetivos que realmente impacten y que se vean en la población.

Si hemos dicho que el objetivo de 2013-2016 era ayudar a 20.000 familias, ¿ha sido efectivo?, ¿se ha ayudado a las 20.000 familias? ¿El límite de acceso de las familias con ingresos tres veces menores del Iprem ha sido efectivo o ha sido restrictivo? ¿Se ha conseguido llegar al objetivo de mejora de accesibilidad, eficiencia energética y estado de conservación rehabilitando las 50.000 viviendas objetivo? ¿Se ha llegado a las 50.000 viviendas objetivo o nos hemos quedado en menos viviendas objetivo? Estos planes de rehabilitación de viviendas y de rehabilitación de barrios, en los que se intentaba con este apoyo fomentar el sector de la construcción para que pudiéramos tener 35.000 ó 36.000 nuevos trabajadores en el sector, ¿ha sido efectivo?, ¿hemos conseguido esas tasas de empleo? En el punto referido, que luego ha comentado la diputada Zurita, al fomento de las ciudades sostenibles y competitivas sabemos que ha habido fricciones entre el Estado y las comunidades autónomas que no han permitido la gestión eficiente de los recursos que habían dispuesto para el punto número siete de este plan 2013-2016. ¿Se han solucionado esos problemas para que en el próximo plan nacional de vivienda se puedan abordar estos puntos sin tener que llegar a aportaciones ineficientes?

Señorías, para dar respuesta a todas estas preguntas hemos planteado la introducción, dentro de la PNL del Partido Popular, de la necesidad de tener esa información para poder hacer un plan nacional de vivienda futuro entre todos con un buen consenso, que se consigan los objetivos y que sean unos objetivos que puedan y que permitan mejorar a la gente que necesita apoyos en alquiler o gente que necesita reformar sus viviendas actualmente.

De todas maneras, ya lo he dicho, vamos a votar a favor de la proposición.

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

Por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana de Catalunya tiene la palabra doña Teresa Jordà.

La señora **JORDÀ I ROURA**: Muy rápidamente. Hablar de vivienda, lo decía la proponente hace nada, hace cinco minutos, es hablar de muchas cosas. Y estamos de acuerdo, pero hay un pequeño secreto, un secreto a voces: para solucionar tantas cosas se necesitan recursos, porque si no, las buenas intenciones sin recursos dejan de ser buenas, y más si se quedan en intenciones que acaban siendo absurdas y sirven solo y únicamente para quedar bien y poca cosa más. Pongan recursos, señorías, porque si no, esto no va a servir de mucho.

Nuestra enmienda, dicho esto, va simplemente en el sentido de que si se aprueba y se implanta el nuevo plan estatal de la vivienda con financiación estatal, las diferentes líneas de ayudas deberán ser gestionadas por las diferentes comunidades autónomas de acuerdo con el marco competencial. Es decir, que se respete, evidentemente, el marco competencial de cada una de las comunidades autónomas.

Nada más, señor presidente.

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 71

30 de noviembre de 2016

Pág. 41

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

La señora **MARTÍN GONZÁLEZ**: Muchas gracias.

Viene el Grupo del PP a presentarnos una PNL en la que dicen que es necesario aprobar un nuevo plan estatal de vivienda. **(El señor vicepresidente, Bernabé Pérez, ocupa la Presidencia)**. Llevamos más de 500.000 desahucios desde 2008; hemos rescatado a la banca con miles de millones de euros; tenemos un parque público de alquiler ínfimo que, encima, se dedica a intentar vender a precios de risa; hay 3,5 millones de viviendas vacías; han bloqueado cualquier iniciativa para solucionar el problema: la ILP de la Plataforma de Afectados por la Hipoteca, no paran de recurrir al Tribunal Constitucional leyes autonómicas que abordan el problema, y ahora vienen aquí a decir que es necesario presentar un plan estatal de vivienda. Lo que es necesario es revertir por completo sus políticas en esta materia.

Según los datos del propio ministerio, el anterior plan estatal que ahora finaliza tenía una financiación de aproximadamente 2.000 millones de euros. Eso viene a ser un 0,2% del PIB. ¿Saben cuál es la media que los países de nuestro entorno europeo destinan a esas políticas públicas de vivienda? Pues entre el 1,5% y el 3% del PIB. ¿Piensan ustedes converger con esas cifras?, porque sin dinero no se puede hacer política pública, ya le pueden llamar plan estatal o le pueden llamar como les dé la gana.

Durante sus años su única política de vivienda, y la de gobiernos del PSOE en gran medida también, ha sido subvencionar la compra de hipotecas mediante desgravaciones fiscales sin diferenciar según niveles de renta. Básicamente ha servido para generar una burbuja inmobiliaria que ha provocado una vulneración del derecho a la vivienda que afecta a millones de personas y que no tiene comparación con muchos de los países de nuestro entorno. ¿Saben ustedes cuántos miles de millones de euros ha destinado a financiar esa partida el Ministerio de Hacienda? Nos sorprenderíamos si comparásemos esas cifras con las del plan estatal, porque las superan de muy, muy largo. Y lo peor de todo es que ha sido Merkel, y no su Gobierno por voluntad propia, la que ha acabado con esa política desastrosa de subvención a las hipotecas.

Leemos las líneas estratégicas del plan y comprenderán que, conociendo sus nefastas políticas de vivienda y los efectos que tienen en el día a día de tanta gente, una PNL que solo contiene párrafos genéricos, sin ningún tipo de concreción en su contenido y ninguna referencia a qué financiación va a tener ese plan, pues puede ser cualquier cosa.

Hablan de ayudas al alquiler, ¿bajo qué condiciones? ¿Cuánto dinero para esas partidas? ¿De qué sirve dar ayudas al alquiler si cuando legislan en esa materia —la última vez fue en 2013— es para acortar los contratos de alquiler de cinco a tres años, facilitar el desahucio y no dar ningún tipo de seguridad a inquilinos y pequeños propietarios? Es más, ¿de qué sirve dar ayudas si luego en algunas de las principales ciudades del Estado, como Barcelona, los alquileres no paran de subir? ¿Algún plan para hacer frente a estos problemas? Por suerte, nosotras sí tenemos algún plan.

Hablan de viviendas vacías y sitúan en último lugar a las entidades financieras. Tenemos a la Sareb con más de 80.000 pisos que podrían ponerse ya a disposición de los ayuntamientos que están afrontando la emergencia del día a día sin prácticamente recursos. Y ustedes no solo no mueven un dedo, sino que permiten a esos bancos rescatados que vendan esos activos por cuatro duros a fondos de inversión que lo único que buscan es seguir con un ciclo especulativo. Hablan de ayudas a la rehabilitación, ¿para quién?, ¿para grandes propietarios, para inmobiliarias que apuestan por seguir especulando?, ¿para socimis que tributan al 1% gracias a ustedes?

En lugar de presentarnos esta proposición no de ley que no dice nada, debería estar aquí compareciendo de forma voluntaria el ministro para presentar y detallar en una sesión monográfica cada una de las líneas estratégicas de ese plan, especificar su financiación y también hacer balance del plan que ahora finaliza. De hecho, hemos solicitado su comparecencia para ello. Eso es lo que deberían estar haciendo si realmente se tomaran en serio las políticas de vivienda.

En fin, hemos presentado una enmienda en la que instamos a concretar la financiación del plan con el objetivo de converger con las buenas prácticas europeas de aquellos países que realmente sí llevan a cabo políticas de vivienda serias. Y también instamos, por supuesto, a que ese plan sirva para lo que debería servir, es decir, hacer efectivo el derecho a la vivienda y garantizar la función social de la propiedad.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Bernabé Pérez): Muchas gracias, señora Martín.

Tiene la palabra doña Mar Rominguera, del Grupo Socialista.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 71

30 de noviembre de 2016

Pág. 42

La señora **ROMINGUERA SALAZAR**: Muchas gracias, presidente; buenas tardes, señorías.

A punto de finalizar la vigencia del Plan de vivienda estatal 2013-2016 es fundamental poner en marcha un nuevo plan. Y por eso desde el Grupo Socialista tuvimos un momento de satisfacción y de tranquilidad, incluso, al conocer que hoy el Grupo Popular traía a esta Comisión una proposición no de ley al respecto. Y miren ustedes que yo no soy, como el portavoz de Fomento, fan de las iniciativas del Partido Popular, pero sí que es verdad que todo esto nos tranquilizó. Pero bien, la satisfacción duró poco. Duró lo que tardamos en leer el contenido de esta proposición y comprobar ya en su parte dispositiva cómo el compromiso del Partido Popular, el compromiso del Gobierno sigue siendo escaso en lo que respecta al derecho a la vivienda.

Porque, señorías, es un compromiso vago, es un compromiso escueto. Y ello pese a que hablamos de un derecho consagrado por la legislación internacional europea y por la española como básico. Saben ustedes que así lo establece el artículo 25 de la Declaración Universal de los Derechos Humanos, y el 47 de nuestra Constitución. Sin embargo, estamos ante un Gobierno que, lejos de significarse por su defensa del derecho a la vivienda, se ha caracterizado por la parálisis y la escasez en la dotación económica a los programas de vivienda, por la falta de medidas eficaces para afrontar el drama de los desahucios, la supeditación de la política de vivienda a otros intereses económicos o el recorte de derechos también en materia de vivienda. Y con tres ejemplos —tengo muchos más, pero no tenemos tiempo y es muy tarde— se puede ilustrar.

Las ayudas para la rehabilitación y el acceso a la vivienda han caído un 51% respecto al último presupuesto socialista aprobado en 2011; en diciembre de 2011 el Gobierno del Partido Popular derogó la renta básica de emancipación; en julio de 2012 el Gobierno suprime la subsidiación de préstamos. Además, respecto al problema de los desahucios, las medidas que ha llevado a cabo el Gobierno han sido débiles, destacando el bloqueo constante a las iniciativas puestas en marcha por las comunidades autónomas sobre esta materia.

Y con todo esto a sus espaldas, hoy el Grupo Popular trae a la Comisión una iniciativa sin contenido, donde insta al Gobierno a hacer lo que ya ha anunciado que va a hacer, y además insta al Gobierno a aprobar un plan, sin señalar los objetivos políticos a los que debe servir el citado plan, al menos no en su parte dispositiva. Creo sinceramente que la iniciativa se ha redactado al revés, y que lo que deberíamos votar, enmendar y aprobar es la motivación, que es la contiene los principios y los objetivos políticos, y no esta parte dispositiva que no contiene más que indefiniciones y obviedades. Indefinición porque ni siquiera se fija un plazo aproximado para la aprobación del nuevo plan, se dice que tan pronto como legalmente sea posible, y ahora, además, nos dicen que se autoenmiendan y que quieren que el plan empiece en 2018. Y obviedades porque se habla de un plan estatal financiado con fondos estatales que fomenten líneas de ayuda a la vivienda; es decir, lo que por definición es un plan de vivienda, o sea, tampoco estamos diciendo mucho más.

Por eso, nosotros con nuestra enmienda hemos tratado de suplir estas carencias, y ante esta iniciativa tan insustancial que sobre el plan de vivienda nos trae el Grupo Popular, instamos al Gobierno a que rinda cuentas de la ejecución del plan anterior ante esta Comisión, y a que nos explique cuáles son los objetivos de este nuevo plan.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Bernabé Pérez): Gracias, señora Rominguera.

Tiene la palabra por el Grupo Mixto don Ferran Bel Accensi.

El señor **BEL ACCENSI**: Sí, presento la enmienda y en todo caso cedo la palabra rápidamente.

Simplemente, nuestro grupo ha presentado una enmienda para que en la definición de este plan, o donde según los proponentes se debían centrar sus esfuerzos, se fijen otras prioridades aparte de las seis que figuraban allí. Una primera, sin forzar que sea en 2017, pero sí en 2017-2018, como mucho, que se vuelvan a transferir a las comunidades autónomas de forma gradual los recursos que se transfirieron en 2009.

También le puede parecer a alguien un tema menor, pero para nosotros no lo es, que se modifiquen las condiciones para acogerse a las subvenciones para aquellos proyectos de eficiencia energética, de modo que se puedan posibilitar solicitar y ejecutar en varias fases, a efectos de que puedan tener algunos de ellos viabilidad. Uno que es fundamental para nuestro grupo es que sea un instrumento reglamentista y que no invada las competencias autonómicas. Nos parece básico y, repito, fundamental.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 71

30 de noviembre de 2016

Pág. 43

Finalmente también entendemos que tendría que ser un eje de este plan que contemplase como actuación protegida la adquisición de viviendas con finalidades sociales a fin de estimular la adquisición de aquellas que están vacías y que sean destinadas a vivienda social.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Bernabé Pérez): Gracias, señor Bel Accensi.

Tiene la palabra el señor Martínez Oblanca.

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

Nos plantea el Grupo Popular una proposición no de ley sobre un asunto capital, como es el tema de la política de vivienda y la necesidad de abordar un plan estatal 2018-2021 para su fomento. Estoy de acuerdo, pero quiero aprovechar este turno para señalar algunos aspectos que a juicio de Foro debería contemplar este plan, como es el aumento de los recursos públicos dirigidos al alquiler protegido, y también favorecer la promoción pública y privada de la vivienda protegida en alquiler intensificando las ayudas públicas.

Teniendo en cuenta la situación catastrófica vivida en los últimos años en el sector de la construcción y su estrecha relación con el ámbito de la vivienda, y también el hecho de que el acceso a la vivienda es un mandato constitucional recogido en el artículo 149.1, hay que defender una política tendente a mejorar, por un lado, las características del sector y, por otro, los canales de acceso a los ciudadanos. También consideramos que el nuevo plan debe conllevar un cambio en la mentalidad de las personas hacia la cultura de la vivienda de alquiler, mediante campañas de información y concienciación con la difusión de los beneficios del alquiler y, por supuesto, impulsar políticas que faciliten el acceso a la vivienda por parte de los jóvenes, sobre todo a jóvenes para que vivan en las viviendas, no para especular.

Resulta sarcástico, muy sarcástico, que la portavoz de Unidos Podemos censure la política de vivienda realizada en los últimos años en España, cuando tenemos todos los españoles el ejemplo reciente del pisito de Alcobendas de su distinguido compañero de partido. Quiero decir, consejos vendo pero para mí no tengo. No nos den ustedes lecciones de especulación con la vivienda cuando tenemos todos muy reciente el distinguido caso de su compañero.

Simplemente quiero finalizar, señor presidente, señalando que históricamente los Gobiernos han tratado de colocar la vivienda como una de las cuestiones prioritarias de las agendas políticas. Incluso en España la cuestión de la vivienda alcanzó rango ministerial. Recuerden ustedes que entre los años 2004 y 2008 tuvimos ministras de Vivienda. Fueron los tiempos, no sé si gloriosos, de las *kelifinder*. A nosotros nos parece que es más que suficiente que el Ministerio de Fomento tenga entre sus grandes prioridades el acceso de todos los ciudadanos a una vivienda adecuada.

En las próximas semanas va a comparecer ante esta Comisión el ministro de Fomento, y yo estoy seguro de que entre sus objetivos para la legislatura figurará destacadamente la cuestión de la vivienda. Por lo tanto, creo que el mandato de esta Comisión de Fomento en el sentido de instar al Gobierno a la ejecución de un plan de vivienda en los próximos tres años es una iniciativa que merece la pena ser apoyada.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Bernabé Pérez): Gracias, señor Martínez Oblanca.

No estando presente ningún representante del PNV, que antes estaba pero ya se ha marchado, tiene la palabra la señora Zurita para pronunciarse sobre las enmiendas.

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

Se está elaborando ahora mismo una transaccional con los grupos que nos han manifestado su apoyo. Y con respecto a las otras enmiendas que en principio no vamos a apoyar, he de decir que no las apoyamos, no porque no estemos conformes, sino porque son cosas que no tiene mucho sentido meter dentro de esta proposición no de ley, que al fin y al cabo solo trata de fijar los objetivos básicos donde el plan debe centrar sus esfuerzos, y anunciar que el resto de los objetivos y de lo que se desarrollará dentro del plan se fijará en una conferencia sectorial que se convocará el próximo 15 de diciembre, y de ahí saldrán todas las necesidades y todo lo que puedan aportar los distintos sectores y las comunidades autónomas.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 71

30 de noviembre de 2016

Pág. 44

Una vez se tenga el resto de los objetivos, está claro que de ahí saldrá la financiación necesaria para poder llevarlos a cabo de una manera eficaz y razonable. Por lo tanto, ahora llevaremos a la Mesa la redacción de la enmienda transaccional entre los grupos que han manifestado su apoyo.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Bernabé Pérez): Muchas gracias, señora Zurita.

— **SOBRE MEDIDAS PARA MEJORAR LOS SERVICIOS FERROVIARIOS DE CERCANÍAS Y MEDIA DISTANCIA EN CATALUÑA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CIUDADANOS. (Número de expediente 161/000735).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Bernabé Pérez): Pasamos ya al último punto del orden del día, proposición no de ley sobre medidas para mejorar los servicios ferroviarios de cercanías y media distancia en Cataluña, del Grupo Parlamentario Ciudadanos. Tiene la palabra don Fernando Navarro.

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

Señorías, la columna vertebral del programa de Ciudadanos en Fomento es un acuerdo sobre transporte e infraestructuras y una oficina de evaluación que se encargue de analizar los proyectos, de acuerdo con criterios de rentabilidad social y económica, y de evaluar los resultados. La acción conjunta de este plan y de esta oficina es intentar acabar con dos sesgos tradicionales de Fomento: el sesgo político, es decir, la tendencia a usar las inversiones con criterios de rentabilidad política en vez de social; y el sesgo regional, la tendencia a ver fragmentada la realidad de las inversiones atendiendo a las particularidades, en lugar de a una visión global. Este acuerdo y esta oficina figuraban ya en el acuerdo con el PSOE, están en el acuerdo que ahora hemos firmado con el PP y creo que todos los grandes partidos compartimos esa necesidad. De modo que estamos en ello ahora, estamos definiendo el plan y estamos definiendo la oficina. Pero, obviamente, en el interin tenemos que seguir con nuestra actividad y tenemos que presentar iniciativas. Por tanto, nosotros nos vamos a dedicar a presentar iniciativas que a nuestro juicio sean de evidente utilidad social y que puedan atraer el máximo apoyo de esta Cámara.

Señorías, el problema de las cercanías y la media distancia en Cataluña es real. Sin embargo, ante este problema hay dos maneras de afrontarlo: una es lo que está haciendo ahora mismo el Gobierno de la Generalitat, que aprovecha el deficiente funcionamiento de la red para pedir el traspaso. Es decir, uno de los puntos primeros en su hoja, la llamada hoja de ruta, es la desconexión de las infraestructuras. He aquí una magnífica excusa para pedirla: las infraestructuras no funcionan, por lo tanto hagan ustedes el traspaso. No hace falta decir que en ningún país del mundo existen traspasos similares, pero bueno, ellos lo utilizan de este modo, convierten lo que es un problema en una herramienta para sus propias políticas, lo que es un problema para los ciudadanos en una herramienta para conseguir sus fines últimos de la desconexión. Esto funciona a todos los niveles: por ejemplo, en el Plan de cercanías y media distancia 2008-2015, que incluía 4.000 millones de euros en inversiones, algunas obras se hicieron, otras no, pero tampoco se contó con la colaboración de muchos ayuntamientos y agencias dependientes del Gobierno, que afrontaban todo desde posiciones maximalistas e imponiendo soluciones como soterramientos masivos que daban excusa al Estado para no intervenir.

De modo que ante un problema real hay dos maneras de afrontarlo: una es usarlo como cachiporra, y otra es la que nosotros proponemos. Nosotros proponemos soluciones reales, siempre, eso sí, sin olvidar que aquí hay una responsabilidad compartida: las infraestructuras son del Estado, pero no olvidemos que la gestión del servicio está ya transferida a la comunidad. Y por eso nosotros estamos haciendo una acción conjunta: en el mismo momento en que nosotros presentamos esta proposición en el registro, en el Parlamento catalán se presentaron iniciativas dedicadas a estimular la acción de la Generalitat.

En concreto, lo que nosotros proponemos en esta iniciativa, precisamente porque lo que queremos es presentar soluciones concretas y por eso nos ha quedado un poquitín exhaustiva, son dos cosas: en primer lugar, volver a los niveles de mantenimiento previos a la crisis, porque recordemos que el mantenimiento al final es, digamos, la oveja negra de Fomento, entre otras cosas porque no produce una evidente rentabilidad política. Y, en segundo lugar, actuaciones concretas que les voy a ahorrar, no les voy a leer toda la iniciativa, pero sí detallarles algunas, como son, por ejemplo, la variante de Vandellós, que es uno de los obvios cuellos de botella de la red; un informe en plazos detallados de una serie de actuaciones prioritarias, como la reforma de la estación de Sans, la duplicación parcial de la línea de Vic (**Rumores**), una serie de actuaciones destinadas...

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 71

30 de noviembre de 2016

Pág. 45

El señor **VICEPRESIDENTE** (Bernabé Pérez): Perdón, señor Navarro. Señorías, no se está escuchando al orador. Yo no soy Ana Pastor, pero creo que es bueno que su doctrina la apliquemos en todos los ámbitos. Gracias.

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

En resumen, una serie de actuaciones concretas para mejorar y dar servicio a los ciudadanos.

Con este ánimo de obtener el mayor consenso, nosotros hemos redactado una transaccional, que en este momento he perdido pero que sin duda aparecerá antes de las votaciones (**Risas**), y que intenta —como digo— obtener el mayor consenso.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Bernabé Pérez): Gracias, señor Navarro.

Por el grupo de Esquerra tiene la palabra la señora Jordà i Roura.

La señora **JORDÀ I ROURA**: Muchas gracias. De manera rápida, porque le aseguro, señor presidente, que escuchar sí escuchábamos al proponente de Ciudadanos muy atentamente.

Ustedes en esta PNL presentan diez puntos, de los cuales nosotros les enmendamos nueve. Muy telegráficamente: el primero es hacer efectivo, evidentemente, el traspaso del servicio de *rodalies* y regionales, cosa que usted ha banalizado absolutamente y cuyo recorrido se realiza en la misma comunidad autónoma, al Govern de Catalunya, incluyendo las vías, estaciones, infraestructuras, material móvil, unidad empresarial, etcétera. El segundo y tercero hacen referencia a lo que nos deben, que no es poco: las inversiones no ejecutadas pertenecientes al Plan de cercanías de Cataluña, que tenía una cantidad de 4.000 millones de euros. Esto también lo reclamamos, porque es de justicia. No reclamamos nada que no se deba. Realizar de manera inmediata las inversiones no ejecutadas pertenecientes a los 306 millones de euros destinados a actuaciones prioritarias y que tampoco se han realizado. Un cuarto punto que lo que sí que hace es referencia directa a la adicional tercera del Estatut, que es la de realizar antes de finalizar el año el total de inversiones ferroviarias en Cataluña presupuestadas para el año 2016 o, en su defecto, transferir la cantidad no ejecutada a la Generalitat de Catalunya. Un quinto, que es contemplar en los próximos presupuestos los puntos 2 y 3, que es hacer efectivo el traspaso, evidentemente, y realizar las inversiones que no se han pagado. El sexto, que desarrolla un seguimiento de adecuaciones urgentes además de problemáticas de accesibilidad, evidentemente. Y el último, que es la inclusión en el proyecto de los presupuestos de 2017 de una partida destinada a la ejecución del plan de accesibilidad, que es para nosotros muy importante. El punto octavo no lo tocamos porque estamos de acuerdo. Fíjense también que es el tema de la unión tarifaria.

Quiero decir que, evidentemente, no vamos a transaccionar absolutamente nada; si el punto más importante, que es el del traspaso del servicio de *rodalies* y regionales, Ciudadanos ni tan siquiera se lo plantea, ni tan siquiera quiere hablarlo.

Nada más, muchas gracias, señor presidente.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Bernabé Pérez): Muchas gracias, señora Roura.

Tiene la palabra por el Grupo Socialista don Josep Zaragoza.

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

Es evidente que existe un déficit inversor por parte del Estado en el conjunto de Cataluña, todo el mundo lo reconoce. Es evidente que existe un compromiso inversor que el Gobierno debe cumplir, incluso el Gobierno lo reconoce. Es evidente que no se está cumpliendo.

El 13 de abril de 2016 se aprobó una resolución con el apoyo de todos los grupos de esta Comisión y el voto en contra de PP y Ciudadanos, en la que se reclamaban dos cosas: una, un grupo de trabajo Gobierno-Generalitat para definir las líneas ferroviarias que se tenían o que estaban fuera del interés general; y dos, cumplir las actuaciones previstas en el Plan de cercanías, aquellos 4.000 millones más las inversiones. Y esto fue aprobado en esta Comisión. Hubo una mayoría, se aprobó; nosotros votamos a favor, y el PP y Ciudadanos votaron en contra. La sensación que te da cuando escuchas es que unos piden los traspasos porque no hay inversiones y otros no invierten porque se pide el traspaso. La verdad es que la conclusión a la que llegas es que unos por otros, la casa sin barrer. (**El señor vicepresidente, De la Encina Ortega, ocupa la Presidencia**). Yo creo que hemos de afrontar los problemas de infraestructuras y de mantenimiento con independencia de quién tenga la titularidad. Votamos a favor de la propuesta de 2016 y votaremos a favor de esta —una era del Partido Demócrata y la otra de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 71

30 de noviembre de 2016

Pág. 46

Ciudadanos—, porque para nosotros lo importante, lo que nosotros queremos, es que el Gobierno de España y el Gobierno de la Generalitat trabajen juntos para solventar este problema y solucionen los problemas de cercanías, que es lo que afecta a los ciudadanos. No se trata de este juego en el que los argumentos corren de un lado para otro, lo importante es solventarlo. Como decía, votamos a favor la anterior propuesta y votaremos a favor también esta. Y además a esta iniciativa le hemos añadido una pequeña petición, porque ya que en la otra estaban muy definidas las cosas y ahora han decidido que sea un poco larga y extensa, un poco kilométrica, como carta a los Reyes, ya puestos, solicitamos algo que creo que se puede contemplar, que es el tema de la estación de La Sagrera. Si algo define la estructura de cercanías en el territorio de Cataluña es la existencia de la estación de Sants, que hace de intermodal de la zona sur, y la no existencia, no construcción, no seguir adelante un compromiso del Gobierno de hace mucho tiempo, y no se concreta cuándo se reanudarán las obras que se paralizaron de la intermodal que cogería el tema del norte y que nos solventaría muchos problemas.

No entro en otras cuestiones más de fondo porque lo que estamos reclamando ahora es que se vuelva a retomar este tema. Por eso vuelvo a decir —y acabo con esto— que nosotros apoyamos la proposición de no de ley de abril de 2016, que contemplaba el grupo de trabajo para tratar el tema de lo que se podía traspasar y que además planteaba la recuperación de las inversiones, y por eso también apoyaremos esta porque plantea las inversiones que en aquella ya decíamos. Por eso decimos que vayamos al problema y no nos perdamos en si son galgos o podencos.

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

Para defender la enmienda del Grupo Parlamentario Popular, el señor Jordi Roca tiene la palabra.

El señor **ROCA MAS**: Muchas gracias, señor presidente. **(El señor presidente ocupa la Presidencia).**

Oímos con atención las intervenciones de los que nos preceden, sobre todo la de Ciudadanos, que presenta una iniciativa sobre cercanías en Cataluña, que critica a PP y PSOE por fragmentar la realidad, pero presenta una PNL que fragmenta la realidad, y habla solo de *rodalíes* en Cataluña. Espero que no sea ese cambio que están percibiendo algunos en Ciudadanos, especialmente en Cataluña, y no se sumen a la tropa de la eterna queja. Luego me referiré a ello.

La realidad es que en cercanías, *rodalíes*, están transferidas muchas competencias a la Generalitat de Catalunya desde los años 2010 y 2011, en concreto regulación, planificación, gestión, coordinación, inspección y —la que más les gusta y la que suelen aplicar de verdad— la potestad tarifaria. La potestad tarifaria sí que la aplican, además nos suelen crujir a los catalanes a base de bien, y luego cuando tienen problemas en las otras —lo estamos viendo últimamente—, pues la culpa es del operador, de España, de Angela Merkel, o siempre hay que buscar algún culpable. Pero el escenario, el que nos obliga el rigor democrático, es que la gestión de *rodalíes* tiene que ser dialogada entre el Ministerio de Fomento y la Generalitat de Catalunya. En ese sentido, en 2013 se aprobó el plan 306, que ha sido bueno para cercanías en Cataluña. Desde que Mariano Rajoy llegó a la Presidencia del Gobierno, el Gobierno de España, que se encontró todas las infraestructuras paradas y congeladas, ha invertido en cercanías 785 millones de euros solo en Cataluña, que es el 42% del total de toda España. Se puede valorar si es más o menos, pero desde luego no se puede achacar como culpa del Gobierno de España los problemas que todas las empresas ferroviarias tienen. Yo, que desde el Parlamento de Cataluña estudié profundamente Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, sé que tiene los mismos problemas que tenía Renfe y los que tiene ahora la Generalitat —tramos de vía única, problemas con el material rodante, etcétera—, porque gestionar una línea ferroviaria compleja trae problemas. Lo que no está bien es buscar culpables y sacarse las culpas de encima cuando uno tiene problemas.

En ese sentido podemos estar bastante satisfechos del servicio. El cercanías en Cataluña, que incluye Tarragona y Gerona, lleva 106 millones de pasajeros al año. La puntualidad, que es muy criticada, es del 94%. Cuando estás en el 6%, es una faena, porque no llega puntual, pero es que en ciudades como París o Londres no llega al 90%. Es decir, que estamos mejor. En el área metropolitana de Barcelona, Tarragona y Gerona estamos mejor que en grandes ciudades del mundo.

Por último, se está trabajando mucho, en proyecto está la duplicación del tramo Parets-La Garriga, los enlaces Moncada Bifurcación, la reconfiguración de las vías y los andenes de Sants, está en ejecución la lanzadera de la terminal 1 de El Prat, el control de tráfico de Barcelona, que es fundamental, el ERTMS entre l'Hospitalet y Mataró.

En definitiva, lo que deben hacer el Ministerio de Fomento y la Generalitat de Catalunya es un nuevo plan de cercanías, dialogado, consensuado y razonable. Porque yo he oído a varios diputados, hoy y ayer

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 71

30 de noviembre de 2016

Pág. 47

me parece que también alguno despistado, que hablaban de cifras de 2008, de cuando el Gobierno Zapatero y de cuando el Gobierno tripartito. Les voy a decir una cosa para saber la fiabilidad que daban las cifras de los Gobiernos de ZP y del tripartito. En un presupuesto de la Generalitat dijeron que iban a dar 300 millones de euros de déficit, y los que hablan ahora de números de 2008 dieron 9.000 millones de euros de déficit —por cierto, avisados por el portavoz de Economía y ahora delegado del Gobierno en Barcelona, en Cataluña, Enric Millo—. Son números que no podemos tomar en serio. Seamos realistas, se está haciendo buen trabajo en cercanías, se está dialogando con la Generalitat y esa es la vía que debemos seguir todos.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Roca.
Es el turno del Grupo Parlamentario Mixto, don Ferran Bel.

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

La verdad es que yo, al oír la intervención del portavoz de Ciudadanos, me había quedado sorprendido, pero es que todavía no había oído la intervención del portavoz del Partido Popular, que yo creo que tendría que ir a Barcelona, y tendría que ir a Tarragona, y decir alto y claro que está satisfecho de los servicios de cercanías, que lo diga, porque esto, me van a permitir, casi es de vergüenza, y perdonen que me indigne. Vivir la situación que vive *rodalies* en Cataluña y que alguien diga que está satisfecho del servicio y que solo hay un 6% de impuntualidad es vivir, no en Marte, sino en la estratosfera. Bueno, me va a permitir que empiece por la intervención.

Sí, claro que me ha dolido, porque es una mentira. **(El señor Roca Mas: Hable con los técnicos)**. Con los técnicos no, hable con los usuarios.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, dejemos hablar al orador.

El señor **BEL ACCENSI**: Pediría que no me interpelasen, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene razón. Dejen hablar al orador, por favor.

El señor **BEL ACCENSI**: En todo caso, empecemos por el principio. La propuesta del Grupo Ciudadanos dice que del Plan de *rodalies* 2008-2015, que contemplaba 4.000 millones, una parte se ha invertido y otra parte no se ha invertido. No, digámoslo claro, se ha invertido un 10% y un 90% no se ha invertido. Asimismo dice que esto ha sido por causa de todos, que ha habido ayuntamientos que con posiciones maximalistas han impedido sus inversiones. ¡Seamos un poco serios! Analicemos cada una de las actuaciones contempladas en este plan y veremos cuáles estaban paralizadas o no por ayuntamientos y cuáles no estuvieron nunca presupuestadas, y cuáles, estando presupuestadas, no se ejecutaron. Hemos de ser rigurosos en el planteamiento del caso de las *rodalies* en todos los sitios, de todas las cercanías.

Nos coge un día especial, un día complicado. Esta mañana se lo comentaba yo al señor ministro. El señor ministro —seguramente engañado— sale el lunes y hace unas declaraciones diciendo que va a comprar quince trenes de alta velocidad por más de 700 millones de euros y que vamos a tener la mejor flota de toda Europa, vamos a tener la mejor flota de toda Europa y tenemos uno de los peores servicios de cercanías en Cataluña de toda Europa, digan lo que digan. Después algunos portavoces lo achacan a los unos por los otros. Los unos por los otros, no. Las responsabilidades están claras, la Generalitat tiene competencias de lo que tiene competencias en *rodalies*. Y en cuanto a las inversiones y el mantenimiento de la red, es una competencia exclusiva del Gobierno central, es una competencia exclusiva de ADIF. Y los incumplimientos son supinos. Lo digo de forma contundente. ¿Saben qué presupuesto lleva ejecutado —Intervención General del Estado— ADIF en Cataluña? Últimos datos, 20%. Estos son los datos reales, estos son los datos que tenemos que poner encima de la mesa. Y nos dicen que somos la tropa de la eterna queja. Claro, es que queremos dejar de quejarnos, y por eso pedimos el traspaso. Pedimos el traspaso de forma integral de las infraestructuras de *rodalies* simplemente para ser responsables, para poder responder ante la ciudadanía y dejar de quejarnos. Y si nos equivocamos, nos equivocamos nosotros.

Ferrocarriles de la Generalitat es un ejemplo. Alguien citaba aquí la problemática de Ferrocarriles de la Generalitat. Pues hagan una encuesta en Cataluña entre los usuarios del ferrocarril y pregúnteles el grado de satisfacción del servicio que presta Ferrocarriles de la Generalitat y el grado de satisfacción del

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 71

30 de noviembre de 2016

Pág. 48

servicio que está prestando Renfe en cercanías. Y van a ver que la diferencia no es ni 10 ni 20 ni 30 ni 40 puntos. Por eso estamos pidiendo simplemente el traspaso de estas infraestructuras.

El señor Roca decía que las cosas han ido bien. Han ido tan bien que aquel plan de 2013, que lo ha denominado el plan 306, era una actuación especial de *rodalies* de Cataluña 2013-2016, que importaba una inversión de 306.600.000 euros; 2013-2016. ¿Saben qué cantidad de esta inversión hoy —hoy no, en octubre de 2016— está en servicio? El 4,1%. Y está en proyecto o en estado de licitación hasta un 40%. Prácticamente, al finalizar el plazo, el 60% no está ni iniciado ni proyectado. Estas son las realidades. Los incumplimientos son constantes.

Nuestra enmienda lo que pedía es simplemente que se cumpliera. El señor Roca se hace eco de lo que dice el ministro, que es que van a hacer un nuevo plan. No, lo que tienen que hacer es cumplir el plan antiguo, que inviertan el 90% de lo que no se invirtió del plan 2008-2015, cúmplalo, cumplan el plan 2013-2016. Y cuando lo hayan cumplido, entonces podrán tener algo de credibilidad cuando dicen que van a hacer otro plan. Mientras, obviamente nosotros vamos a continuar reclamando el traspaso integral de *rodalies* a la Generalitat de Catalunya.

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

Finalmente, por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, don Félix Alonso.

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

Yo tampoco quería hablar de los otros oradores en este caso, pero no tengo más remedio. Lo siento, el señor Roca tiene que hacer una defensa pétrea de su partido, de su Gobierno y tiene que poner en valor las palabras que el otro día dijo el ministro y que hoy ha vuelto a repetir. Me da la sensación de que el señor Jordi Roca no vive en Tarragona, sino vive en el país de Alicia, de su compañera Alicia, porque no tiene nada que ver con la realidad. Y no tiene nada que ver con la realidad porque solamente tenemos que ir al día 28 y la famosa R-16, la que va de Tortosa —de donde el señor Bel es alcalde— a Barcelona, a la estación de Francia, cuando hubo unos retrasos acumulados de 57 minutos. Pero es que al regreso desde Barcelona para Tortosa hubo 121 minutos. Esto es lo habitual. Y estamos hablando solamente de una línea, podríamos hablar de muchas más. Por tanto, no es del todo cierto lo que está manteniendo el señor ministro, y lo que está manteniendo aquí en esta Comisión el señor Roca.

Dicho esto —al menos eso pienso yo—, nuestro grupo y supongo que todos ustedes están aquí para ser útiles. Por tanto, nosotros lo que queremos es ser útiles a la ciudadanía. Y la ciudadanía, en este caso, al menos en Cataluña y supongo e imagino que en toda España, está reclamando soluciones a unos problemas que son gravísimos y que están padeciendo día a día. Por tanto, no es que estemos de acuerdo con la PNL que presentan los señores de Ciudadanos, porque se queda corta, desde nuestro punto de vista se queda corta. De aquí a unos días discutiremos otra PNL, porque nosotros también pedimos el traspaso, como los compañeros de Esquerra Republicana y del PDCat. Pedimos el traspaso porque creemos que es la forma de que podamos gestionarlo mucho mejor de lo que se hace en estos momentos, igual que podemos aceptar que otras zonas de España puedan pedir exactamente lo mismo que nosotros. Pero dicho eso, yo creo que se queda corto, porque se han olvidado de cosas. Se han olvidado en el camino de cosas, teniendo en cuenta que es una PNL bastante kilométrica, como decía el portavoz socialista, nos hemos olvidado de unos acuerdos que también se discutieron en esta Comisión, que la ministra de Fomento en aquel momento, la señora Pastor, se comprometió a llegar a un acuerdo, que es el soterramiento de la línea a su paso por Moncada. Y también nos estamos olvidando del soterramiento de la línea a su paso por Sant Feliu de Llobregat. Por tanto, nos quedamos cortos, pero hemos de ser útiles. Esta PNL no es la que nos gusta, pero no votaremos en contra, porque lo que necesitamos y lo que necesita la ciudadanía cada día en sus trayectos son soluciones, no discusiones. Lo que necesita es inversión, que no ha cumplido el Gobierno del Estado, que ahora parece ser que están diciendo que será así. Esperemos que sea verdad; si no, lógicamente no únicamente estaremos aquí protestando, sino que nos movilizaremos para que eso sea efectivo. Y lógicamente, insisto, tarde o temprano, yo creo que la mejor solución es el traspaso.

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

Pregunto al autor de la iniciativa su posición en relación con las enmiendas.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 71

30 de noviembre de 2016

Pág. 49

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Nosotros hemos presentado la transaccional y es lo que votaremos, las otras no.

El señor **PRESIDENTE**: Se la tiene que hacer llegar a la señora letrada.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Ya lo hemos hecho.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Tienen ustedes copia de la última iniciativa? **(Pausa)**. Se la haremos llegar. Comenzamos la votación. Votamos, en primer lugar, la iniciativa que figura como número 1.º en el orden del día, relativa a la necesidad de transferir a Galicia la autopista del Atlántico, AP-9. Se va a votar en los términos de una transaccional que ha sido entregada a todos ustedes.

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

El señor **PRESIDENTE**: Existe un empate. Tal y como prescribe el artículo 88 del Reglamento, hay que realizar una segunda votación.

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

El señor **PRESIDENTE**: En este supuesto, establece el artículo 88 que se entenderá que no existe empate cuando la igualdad de votos, siendo idéntico el sentido en el que hubieren votado todos los miembros de la Comisión pertenecientes a un mismo grupo parlamentario, pudiera dirimirse ponderando el número de votos con que cada grupo cuente en el Pleno. Aquí en el Grupo Mixto se ha producido una votación diferente, el señor Ferran ha votado en un sentido y el señor Martínez Oblanca ha votado en otro. **(El señor Baldoví Roda: He votado yo)**. En este debate ha intervenido por el Grupo Mixto el señor Martínez Oblanca. Aunque haya votado el señor Baldoví en lugar del señor Ferran es igual. En cualquier caso, como por el Grupo Mixto votan dos, hay un voto diferente. Y en estos supuestos la letrada establece que se sigue el criterio del artículo 88.1: «Cuando ocurriere empate en alguna votación, se realizará una segunda y, si persistiera aquél, se suspenderá la votación durante el plazo que estime razonable la Presidencia. Transcurrido el plazo, se repetirá la votación y, si de nuevo se produjese empate, se entenderá desechado el dictamen, artículo, enmienda, voto particular o proposición de que se trate».

Suspendemos la votación de este punto, pero continuamos con el siguiente.

Vamos a votar la iniciativa que figura como punto número 2.º, relativa a la N-632. Se vota en los términos de una transaccional.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 20; abstenciones, 16.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Votamos la transaccional a la PNL 162/000409 y 161/000911, del corredor mediterráneo. **(El señor Salvador García: Sería bueno que dijera los grupos que han firmado las transaccionales)**. No hay ningún inconveniente.

Está firmada por el Grupo Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, el Grupo Socialista, el Grupo Mixto, el Grupo Ciudadanos, el Grupo de Esquerra Republicana y el Grupo Popular.

Efectuada la votación, dijo

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

Votamos la número 4.º, que es la relativa a la liberación definitiva del peaje de la AP-4, que se vota en los términos de una transaccional firmada por el Grupo Socialista, Grupo Ciudadanos, Grupo Mixto, Foro Asturias, Esquerra Republicana y Grupo Confederal de Unidos Podemos En Comú Podem-En Marea.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 21; abstenciones, 15.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Votamos la proposición número 5.º, que es la relativa a los procedimientos comunes relativos a la asistencia a las víctimas de accidentes marítimos. Se vota en los términos de una transaccional del Grupo Socialista, del Grupo Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, del Grupo Ciudadanos, del Grupo Popular, del Grupo Mixto y del Grupo de Esquerra Republicana.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 71

30 de noviembre de 2016

Pág. 50

Efectuada la votación, dijo

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

Votamos, a continuación, la que figura en el orden del día como número 6.º, de pesos y dimensiones del transporte de mercancías por carretera. Es del Grupo Popular y se va a votar en sus propios términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 19; abstenciones, 17.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Votamos la iniciativa que figura como punto número 7.º, sobre el plan estatal de la vivienda, que se somete a votación en los términos de una transaccional firmada por el Grupo Popular, el Grupo Socialista, el Grupo Ciudadanos y el Grupo Mixto.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 28; abstenciones, 8.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Votamos la proposición número 8.º, sobre medidas para mejorar los servicios ferroviarios de cercanías y media distancia en Cataluña. Es del Grupo Ciudadanos. Se vota en los términos de una transacción firmada por el Grupo Ciudadanos, por el Grupo Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem En Marea, por Foro Asturias y por el Grupo Socialista.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 20; en contra, 14; abstenciones, 3.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Votamos la proposición número 9.º, relativa a los ruidos de la AP-7 a su paso por Mas Gener. Se vota en sus propios términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 22; abstenciones, 14.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Vamos a votar, nuevamente, la primera iniciativa, la proposición presentada por el Grupo Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem En Marea, relativa a la AP-9.

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

El señor **PRESIDENTE**: En este supuesto, lo que dice el Reglamento, según el artículo 88, es: «Cuando ocurriera empate en alguna votación, se realizará una segunda y, si persistiera aquél, se suspenderá la votación...». Es lo que hemos hecho. «Transcurrido el plazo, se repetirá la votación y, si de nuevo se produjese empate, se entenderá desechado el dictamen, artículo, enmienda, voto particular o proposición de que se trate». En aplicación del Reglamento, esto es lo que sucede. Esta proposición no sale adelante.

Quiero advertirles, para su gobierno, que es previsible que la comparecencia del señor ministro de Fomento para explicar las líneas generales del departamento pudiera ser el día 19 de diciembre.

Se levanta la sesión.

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