



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2013

X LEGISLATURA

Núm. 414

Pág. 1

FOMENTO

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

Sesión núm. 24

celebrada el miércoles 25 de septiembre de 2013

Página

ORDEN DEL DÍA:

Proposiciones no de ley:

- Para aumentar la masa máxima de los vehículos articulados. Presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 161/000642) ... 2
- Sobre el soterramiento del ferrocarril en la ciudad de Murcia. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/001485) 6
- Relativa a la renovación y la modificación del mecanismo de nombramiento de los miembros de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios (CIAF). Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/001913) .. 11
- Relativa a la mejora de la señalización turística en las carreteras del Estado. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/001981) 16
- Relativa al impulso y fomento de medidas que garanticen y mejoren la calidad de los edificios de nueva construcción o la rehabilitación de edificaciones preexistentes mediante la implementación de la obligatoriedad de suscribir las garantías previstas en el apartado 1.b) del artículo 19 de la Ley de ordenación de la edificación 38/1999, de 5 de noviembre y la extensión de las garantías reguladas en el apartado 1.c) del citado artículo 19 a toda clase de edificaciones. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/001982) 18

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 414

25 de septiembre de 2013

Pág. 2

| | Página |
|--|--------|
| — Sobre la supresión de las renovaciones de la subsidiación de préstamos convenidos. Presentada por el Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural. (Número de expediente 161/001986) | 21 |
| — Sobre las ayudas de subsidiación de préstamos. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/001991) | 21 |
| — Relativa al impulso de la intermodalidad en el sistema de transporte de mercancías. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/001988) | 25 |
| — Por la que se insta al Gobierno a elaborar un plan estratégico para mejorar el tráfico en el aeropuerto de Madrid-Barajas. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/001990) | 27 |

Se abre la sesión a las cuatro de la tarde.

PROPOSICIONES NO DE LEY:

- **PARA AUMENTAR LA MASA MÁXIMA DE LOS VEHÍCULOS ARTICULADOS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ).** (Número de expediente 161/000642).

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, comenzamos la sesión de la Comisión de Fomento, de conformidad con el orden del día que tenemos programado. En relación con la proposición no de ley que va como punto 3.º, del Grupo Parlamentario Mixto, la portavoz doña Rosana me ha pedido que si no llegara, pasáramos a la siguiente porque está en la Comisión de Educación. Por si acaso, vamos a hacerlo así.

Empezamos con la proposición no de ley para aumentar la masa máxima de los vehículos articulados, de la que es autor el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) y que defiende el diputado don Pere Macias.

El señor **MACIAS I ARAU**: Señor presidente, esta es una cuestión que está en estos momentos a nivel de debate público, por tanto me parece que es oportuno que el Parlamento, y esta Comisión concretamente, recojan aquellas cuestiones que, repito, en estos momentos se están debatiendo.

Aquí hay una cuestión de fondo que mi grupo defiende y es la productividad. La economía española si algo necesita es la mejora en la productividad y para retomar cuanto antes la senda del crecimiento, la batalla por conseguir productividad es importante. Cuando se habla de mayor productividad casi siempre se habla de salarios bajos y esto acaba afectando a todos en general, al menos al que le bajan el salario, que seguramente luego consume menos, etcétera. Pero hay otras formas de incrementar la productividad sin tener que bajar los salarios a los ciudadanos y una de ellas es siendo más eficientes. Y esta, curiosamente, es la fórmula que muchos países de Europa están escogiendo. Sin ir más lejos, hay países de Europa —por ejemplo, nuestros vecinos franceses e italianos— que han descubierto que con camiones de mayor carga máxima se puede transportar con los mismos costes o prácticamente los mismos, más cantidad de mercancías. Esto es una directa mejora en la productividad del transporte por carretera y por tanto es una mejora inducida en la competitividad de muchos sectores económicos. De hecho, muchos sectores económicos lo están reclamando desde todos los ámbitos y desde sectores muy distintos. Para ellos ganar productividad es importantísimo y ello ha hecho que en algunas comunidades autónomas, concretamente en Cataluña, en estos momentos exista, a título experimental, una autorización provisional para este aumento en algunos de estos transportes. No hay ni que decir que esto ha sido un éxito rotundo, extraordinario, que todo el mundo ha acogido de forma muy positiva. Por ejemplo, en el sector del cava esto ha permitido un aumento de la retribución a los agricultores, es decir, de lo más productivo que se ha sido se puede pagar algo más al agricultor. Por tanto parece que esto es lo que puede hacer un país gobernado de forma inteligente.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 414

25 de septiembre de 2013

Pág. 3

Nosotros hemos recogido simplemente este debate, que existe. Hay también, como en todo debate, quienes creen que no, que hay que mantener una posición, que hay que primar otros intereses, pero no el de la productividad. Para nosotros los intereses de la productividad son los intereses de los ciudadanos, de la creación de puestos de trabajo, etcétera, y por tanto para nosotros es una cuestión realmente muy importante. Conocemos la sensibilidad que el Gobierno tiene en esta cuestión, tanto en el Ministerio de Fomento, donde esta cuestión nos consta que está siendo evaluada y donde hay una percepción positiva, como en otro ministerio directamente competente, que es el ministerio que autoriza de alguna manera la circulación por las carreteras, el Ministerio del Interior a través de la Dirección General de Tráfico, donde también en estos momentos se tiene una percepción muy, muy positiva. Para nosotros es necesario que los representantes de los ciudadanos podamos mandar un mensaje positivo en este sentido y por ello nuestro grupo ha presentado esta proposición no de ley, que es muy simple. Dirán ustedes que nosotros vamos al grano. ¿Qué hay que hacer? Pues modificar el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el reglamento general de vehículos, para que donde pone 40 ponga 44; una cosa tan simple y sencilla. De hecho, repito, esto es lo que han hecho muchos países europeos. Por cierto, veo que hay una enmienda del Grupo Socialista en este sentido. En Europa este es un debate que se está teniendo y que creo que va a culminar —yo desearía que culminara— con la aceptación unánime de un aumento de los pesos autorizados. Pero como siempre lo relativo a Europa es un tema lento y como nuestros competidores por el norte y por el sur ya tienen permitidas las 44 toneladas, a mí me parece que deberíamos avanzar algo más. Nuestra propuesta es meridianamente clara, en el sentido de pedir la modificación del real decreto.

A nuestra proposición no de ley se han presentado enmiendas; se han presentado dos enmiendas del Grupo de La Izquierda Plural, una de modificación y otra de adición. Simplemente haré referencia a la de adición. Ya saben ustedes que nosotros somos absolutamente partidarios de la euroviñeta pero quizá hoy el debate concreto no es este y yo preferiría no introducirla. La enmienda número 1 del Grupo de La Izquierda Plural coincide en cierto modo con el espíritu de la del Grupo Parlamentario Popular, más sucinta, que simplemente habla de analizar la oferta, a fin de evaluar la conveniencia. En cierto modo puede decirse que coincide también en su voluntad con el Grupo Socialista que, como siempre suelen ser ambiciosillos, pues hablan de impulsar, no solamente aquí sino en el seno de la Unión Europea, un criterio único. Es una sana ambición (**Risas**), no seré yo quien coarte las ambiciones socialistas.

En cualquier caso creo que está muy bien la Unión Europea, está muy bien analizar, estudiar y evaluar, pero a nosotros sinceramente nos gustaría que la Comisión diera un pasito más. En principio a mí me gustaría poder llegar a un acuerdo, si es que lo desean los enmendantes, por supuesto, para poder avanzar algo más que en un simple análisis o estudio o intenciones, repito, siempre honorables y bien intencionadas. Por tanto, les pediría a los grupos que han enmendado, creo que con la voluntad de avanzar, que diéramos un pasito algo más relevante y ver si somos capaces de escribir algo que permita, además, apoyar al propio ministerio en el trabajo que está haciendo, que creo que hay que hacerlo, con todo el sector para que esta autorización llegue cuanto antes.

El señor **PRESIDENTE**: Como decía el diputado que acaba de intervenir, hay trece enmiendas presentadas por tres grupos parlamentarios.

Para defender sus enmiendas, tiene la palabra, en primer lugar, por el Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural, la diputada doña Ascensión de las Heras.

La señora **DE LAS HERAS LADERA**: Señorías, ante la propuesta del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) de incrementar con carácter general el peso máximo de los vehículos de transporte de mercancías hasta las 44 toneladas de masa máxima, creemos que faltan datos objetivos sobre su eficiencia y elementos como para poder ofrecer un análisis con la debida profundidad sobre su idoneidad. Por eso hemos presentado una serie de enmiendas instando a la realización de un estudio previo que clarifique estos extremos.

Como consideración general, podemos anticipar que pasar de 40 a 44 toneladas de masa máxima afianzará más la apuesta por el transporte de mercancías por carretera frente al realizado por ferrocarril, siendo éste comprobadamente más económico y menos contaminante. Las consecuencias pueden conducir a que el transporte por carretera debilite aún más el que tenemos que tener, y tenemos, por transporte de referencia, y hoy se ve en la urgencia de mejora que, como todos ustedes saben, tiene el transporte ferroviario. Se argumenta en la proposición no de ley que la reducción del número de vehículos necesarios para transportar la misma cantidad de carga, cosa que solo ocurriría en el improbable caso de que toda la flota migrase a la modalidad de 40 toneladas de masa máxima, disminuiría las emisiones de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 414

25 de septiembre de 2013

Pág. 4

CO₂. Esto es lo que dice la proposición no de ley, sin embargo, no existen datos objetivos que sustenten esa afirmación y sería necesario, por tanto, un estudio que lo pudiera avalar.

Debemos considerar también que en la práctica esta variación del 10% en el umbral de masa máxima autorizada, que es la que se pretende, en el supuesto de que repercutiese en el precio final del transporte, como ustedes plantean en su proposición no de ley, podría generar la absorción por parte del transporte por carretera de cargas que todavía se están transportando por transporte ferroviario. Si vamos más allá, creemos que esto afectaría significativamente a un porcentaje de los clientes que de la imposición por parte de ADIF de la imposibilidad de compartir contenedor verían en el transporte por carretera la opción más económica. Esto es así, con lo que se va a conseguir el efecto no deseado del aumento del transporte por carretera en detrimento del transporte por ferrocarril.

Si la implementación de esta medida da como resultado el aumento del índice del transporte por carretera, aumentaría también el deterioro de las estructuras viarias, cosa que no se contempla en la proposición no de ley—además, las estructuras ferroviarias se están viendo deterioradas por los recortes—y cuyo mantenimiento no sería costeado por quienes obtendrían el beneficio económico de esta situación, salvo que, como hemos planteado, se estableciesen medidas en este sentido, como la euroviñeta, que ha mencionado el portavoz de Convergència i Unió.

Sobre el argumento que nos compara respecto al transporte de mercancías por carretera con el resto de la Unión Europea, tenemos que decir que en el Estado español nos podemos situar en el índice del transporte ferroviario en el 3%, frente a la media de la Unión Europea que es del 9%, y que en la Unión Europea existe la euroviñeta, tasa que, a pesar de la obligación que tenemos mediante directiva europea, todavía no está implantada en nuestro país. Cabría tomar también otros ejemplos que no se han tenido en cuenta, como el de Alemania o Francia, que intentan utilizar el transporte por carretera en la menor medida posible, utilizándolo solo para el transporte extremo a extremo, y al objeto de que su uso se destine a dotar de capilaridad la distribución final, cubriendo casi en su totalidad el tramo troncal por transporte ferroviario. Estos son objetivos que en España estamos muy lejos de alcanzar. Ante este sesgo en las condiciones de partida que plantea la proposición no de ley, creemos que difícilmente nos pueden servir las comparaciones entre Estados que se hacen en referencia a los costes y beneficios, tanto privados como sociales.

Por último, a la vista de algunas discusiones en el ámbito profesional, está por ver si el pretendido ahorro de los costes del transporte por carretera repercutirían en el usuario final y sobre todo si aun beneficiando a ciertos segmentos de la gran empresa, tanto en el lado de los clientes y emisores y receptores de carga como en el de las empresas de transporte, podría suponer el hundimiento de cierto segmento que se sitúa al límite de la masa máxima autorizada actual y para el que adaptar la flota de vehículos a la masa máxima autorizada pretendida o propuesta puede llegar a suponer un difícil y costoso objetivo, que tendría que ser o cambiar de segmento o cliente o, por el contrario, el cierre definitivo de sus negocios.

Por esto hemos presentado unas enmiendas con las que pretendemos se tengan en cuenta todas estas cuestiones antes de plantear la modificación del reglamento general de vehículos, con el fin de permitir con carácter general las 44 toneladas de masa máxima para vehículos articulados de cinco o más ejes. Por eso le pedimos al Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) que tenga en cuenta estas cuestiones, pues a veces es más importante ir despacio y bien que no muy deprisa y caer en ciertos errores.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, para defender la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el diputado don Román Ruiz Llamas.

El señor **RUIZ LLAMAS**: Vamos a defender nuestra enmienda y además fijar la posición respecto a esta proposición no de ley.

Señorías, la Directiva 9653 a nivel europeo regula las dimensiones autorizadas en el tráfico nacional e internacional. El incremento a estas 44 toneladas sería aplicable en caso de modificación del reglamento a nivel nacional, pero hay una cosa que también quiero decir, y es que por la información que yo tengo solo sería en el propio territorio nacional. Mientras no se modifique la directiva europea, no podría ser en el tráfico entre países. Tengamos eso en cuenta.

Diversas asociaciones del transporte por carretera se han mostrado claramente contrarias a la implantación de esta medida. Es más, el Comité nacional del transporte por carretera ya ha pedido al Ministerio de Fomento que no se precipite en la autorización y además que impulse en el seno de la Unión

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 414

25 de septiembre de 2013

Pág. 5

Europea un criterio único que evite la ruptura de mercado. Ustedes conocen que el sector del transporte en España es un sector muy atomizado, con muchas dificultades debido a la crisis económica en la que nos encontramos y además un sector con empresas por debajo, en número de vehículos, de la media europea. Como consecuencia de todo esto, aumentar el tonelaje prácticamente en un 16% de la carga agravaría de forma importante los problemas del sector, ya que en estos momentos existe —lo sabemos todos— un exceso de flota, es decir, de oferta, lo que supondría incrementar el sobredimensionamiento de nuestra flota y por tanto, a corto y medio plazo el cierre de empresas y la destrucción de puestos de trabajo. Sería, por tanto, necesario —y creemos en la línea que se ha razonado por parte de la representante de Izquierda Unida y también de la propuesta de modificación de la enmienda que ha hecho el Grupo Popular— un análisis previo en profundidad sobre la realidad presente y futura de la situación del transporte en España. Asimismo, señorías, la principal asociación nacional, que representa al 64% de las ventas de camiones en España —siete de las nueve marcas existentes—, también se ha manifestado claramente en contra de la decisión del incremento a 44 toneladas, por las distorsiones de todo tipo que ello provocaría en la flota actual. Me consta que han elevado esa preocupación al Ministerio de Industria.

Los transportistas españoles —el autónomo actual, que es la mayoría de la flota española— no están en condiciones de acometer una reforma y una inversión de este calado. En estos momentos de crisis económica se puede crear, señorías, un conflicto entre pequeños y medianos transportistas que verían reducida su capacidad y sus posibilidades de inversión para adecuar estas modificaciones. Además, desde ese punto de vista no se vería compensado su gran temor respecto a una mayor facturación, ya que, según el Observatorio del transporte, el precio del mismo disminuyó el año pasado un 2%, mientras que en estos años de crisis las toneladas transportadas han bajado prácticamente un 30% y los costes de flotación, entre ellos los carburantes, se han incrementado en más de un 20%. Por tanto, señorías, ni los transportistas ni las marcas de camiones están a favor de esta modificación. Creo, por tanto, que sería lógico y razonable un estudio y además un diálogo con los agentes implicados; lo contrario solo crearía mayores dificultades a pequeños y medianos empresarios que ya tienen grandes dificultades de subsistencia.

En este sentido, y como no podía ser de otra forma, nuestra enmienda propone una transición más pausada y, como he dicho antes, entendemos que es en el marco de la Unión Europea donde se debería hacer esta reforma de la Directiva comunitaria del transporte. Proponemos una enmienda que dice: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a impulsar, en el seno de la Unión Europea, la fijación de un criterio único respecto al límite máximo de pesos y dimensiones en el transporte de mercancías por carretera. Creemos que es un problema de oportunidad y en estos momentos hay que dar un sosiego en todo lo que sea la implementación de todo esto por los motivos que antes he señalado de las dificultades del sector del transporte en España.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación defiende la enmienda del Grupo Parlamentario Popular el diputado don Telmo Martín González.

El señor **MARTÍN GONZÁLEZ**: Señorías, posiciono al Grupo Parlamentario Popular en relación a la proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) para el incremento de la masa máxima en los vehículos articulados. Lo primero que hay que señalar es que la disposición final tercera del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el reglamento general de vehículos, establece lo siguiente, y leo textualmente: Se faculta a los ministros del Interior y de Industria y Energía para modificar por orden los anexos al presente reglamento. La modificación del anexo 9, que determina la masa máxima para los vehículos pesados requerirá, además, la conformidad del ministro de Fomento.

En estos momentos, como bien sabe mi compañero y presidente de la Comisión de Seguridad Vial, el amigo Pere Macias, la Administración trabaja en una reforma del reglamento de vehículos, donde la iniciativa la lleva el Ministerio del Interior, que está considerando algunos aspectos de posible modificación de masas y dimensiones para determinados tipos de transporte. En este proceso es necesaria la consulta por parte del Ministerio del Interior a los ministerios de Industria y de Fomento para que muestren su conformidad. Justamente en estos momentos se está en este proceso. Por otro lado, me gustaría destacar también la estrategia de desarrollo logístico que el Ministerio de Fomento presentará próximamente y que tiene como prioridad mejorar la intermodalidad marítimo-terrestre; una estrategia que nos permitirá ganar competitividad y sacar mayor rendimiento de nuestra posición estratégica en el transporte de mercancías entre América y Europa y África y Europa.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 414

25 de septiembre de 2013

Pág. 6

Por todo ello, antes de tomar cualquier decisión al respecto parece aconsejable realizar un análisis exhaustivo y detallado del impacto que supondría aumentar de forma generalizada el tonelaje a 44 toneladas. Es cierto, como menciona en su proposición no de ley el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), que Francia ha aprobado recientemente la masa máxima a 44 toneladas, pero lo han hecho aplicando importantes limitaciones para los vehículos matriculados antes del año 2010. Por tanto, en la práctica la posibilidad solo se hace efectiva para los vehículos articulados más modernos. En cualquier caso, se deben estudiar todas las medidas posibles que ayuden a reducir los costes logísticos de las empresas productoras y que por lo tanto fomenten su competitividad.

En atención a estas circunstancias, presentamos una enmienda a la proposición no de ley de los compañeros de CiU, donde se insta al Gobierno a analizar la oferta del servicio de transportes y sus ajustes a la demanda real, a fin de evaluar la conveniencia del incremento de la masa máxima permitida a los vehículos articulados de cinco o más ejes. Y para rematar tengo que decir que en todos los países, sobre todo en los países más avanzados, el transporte es un sector estratégico. Por ello, respecto de las intervenciones de los tres compañeros que me han precedido, me parece perfecto que un tema tan importante tenga que tener su tiempo; creo que hay que profundizar más entre todos los grupos y lo que nos gustaría en el Grupo Parlamentario Popular es llegar a una transaccional en la que todos estemos de acuerdo y sacarlo por consenso de las partes, tanto de la iniciativa de CiU como de los tres grupos que han presentado las enmiendas.

El señor **PRESIDENTE**: Don Pere Macias, tiene usted la palabra.

El señor **MACIAS I ARAU**: Señor presidente, si a usted le parece bien, vamos a intentar llegar a una transaccional antes de las votaciones.

El señor **PRESIDENTE**: Me parece muy bien.

Antes de pasar al punto 2.º del orden del día, pongo en conocimiento de la Comisión que se nos acaba de expresar que el autor de la proposición no de ley número 6.º, que se refiere a la supresión de las renovaciones de la subsidiación de préstamos convenidos, y de la proposición número 9.º, sobre las ayudas de subsidiación de préstamos, están dispuestos a que puedan debatirse acumuladamente. Lo comunico para conocimiento del conjunto.

— SOBRE EL SOTERRAMIENTO DEL FERROCARRIL EN LA CIUDAD DE MURCIA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/001485).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la segunda proposición no de ley, sobre el soterramiento del ferrocarril en la ciudad de Murcia. Es una iniciativa del Grupo Parlamentario Socialista que defiende la diputada doña María González Veracruz, que tiene la palabra.

La señora **GONZÁLEZ VERACRUZ**: En primer lugar, quería agradecer, por la importancia del tema para mi ciudad y para mí como murciana, a mi grupo parlamentario y específicamente al portavoz de Fomento, Rafa Simancas, que además tuvo a bien acompañarnos y visitar específicamente la ciudad, el barrio que desgraciadamente todavía atraviesa el centro de la misma, para evidenciar y para ver en primera persona la gravedad del asunto que hoy traemos aquí con la proposición no de ley. Creo que es de justicia ese agradecimiento cuando además en este periodo de sesiones tuve la oportunidad de preguntarle directamente al Gobierno por sus planes para el soterramiento en la ciudad de Murcia y cuando hoy tengo la oportunidad de defender, una vez más, los intereses de mi ciudad en un momento en el que realmente hay preocupación.

Quiero saludar a los vecinos de la plataforma de soterramiento que en este momento están siguiendo con atención la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados y en general a todos los vecinos y murcianos que, como digo, siguen con gran preocupación la indefinición, los cambios y lo que parece que va a ser un incumplimiento en un convenio que se firmó por las tres administraciones, el ayuntamiento, la comunidad autónoma y el Gobierno de España, en 2006 para conseguir esa reivindicación histórica de soterramiento en la ciudad de Murcia.

Señorías, les pido que apoyen esta proposición no de ley —se lo pido, por supuesto a todos los grupos políticos—, pero además les pido que hoy los políticos en esta sesión de la Comisión de Fomento nos dediquemos a no hablarnos a nosotros mismos y entre nosotros mismos y les hablemos a los murcianos y murcianas que han puesto sus esperanzas en lo que hoy puede salir de aquí, que es una proposición

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 414

25 de septiembre de 2013

Pág. 7

no de ley apoyando algo tan sencillo como que se cumpla un convenio entre las tres administraciones públicas y se garantice lo que en él se decía, que es el soterramiento de las vías a su paso por la ciudad. Me parece muy importante, en este momento en el que los ciudadanos necesitan confiar en nosotros, mantener las cuestiones comprometidas, como es el caso del convenio de 2006 y por supuesto hablar hacia ellos y no tratar de escucharnos a nosotros mismos o entrar en estos rifirrafes del «y tú más».

En la exposición de motivos de la proposición no de ley explico lo que para nosotros es algo esencial, y es que esta obra es irrenunciable para la séptima ciudad en área metropolitana de nuestro país, ni más ni menos para la capital de nuestra región, la Región de Murcia. Realmente es una barrera que cruza el centro de la ciudad, que no permite su desarrollo por la zona sur y que desgraciadamente nos trae malas noticias una vez tras otra, y tengo que lamentar el fallecimiento que ocurría ayer mismo en las vías del tren a su paso por la Senda de los Garres. Son veinte años de lucha ciudadana que quiero reconocer porque efectivamente esta lucha ciudadana ha traspasado los años de unos y otros gobernantes; han sido muchos problemas pero que se han ido superando a lo largo del tiempo, desde hace veinticinco años hasta que se empiezan a palpar realidades, como es el convenio de 2006, como son los proyectos conocidos y reconocidos por las hemerotecas y, por supuesto, periódicos regionales, e incluso la modificación del Plan general de ordenación urbana del Ayuntamiento de Murcia en esa dirección, que no sucede hasta el año 2010.

En este reconocimiento a esa lucha ciudadana, insisto en que el objetivo del Grupo Parlamentario Socialista y la única intención de traer aquí esta proposición no de ley, que es la última parte de una cadena de mociones apoyadas y avaladas por unanimidad, tanto en el Ayuntamiento de Murcia como en la Asamblea Regional de Murcia, y que necesitarían el apoyo, por supuesto, el voto del Grupo Popular que tiene mayoría absoluta en el Congreso de los Diputados para que pueda ser una realidad, es que se cumpla y de forma muy constructiva. Especialmente tengo que hacerle esta petición de apoyo a la proposición no de ley, como no podía ser de otro modo, al Grupo Popular. He hablado con todos los grupos y me consta que estamos todos en la misma tarea y así ha sido votado en el Ayuntamiento de Murcia y en la Asamblea regional, pero tengo que hacer un especial hincapié al señor Ayala, portavoz del Grupo Popular, por dos motivos evidentes: Uno, porque es diputado por la circunscripción de Murcia y otro, porque además es portavoz de Fomento del Grupo Popular. Sé que tiene una especial sensibilidad y que hasta ahora siempre ha sido un gran defensor de los intereses de la Región de Murcia, y ahora tiene la gran prueba de fuego, cuando gobiernan con mayoría absoluta tanto en el ayuntamiento como en la comunidad autónoma como en el Gobierno central.

Lo que planteamos en la proposición no de ley —y paso así a valorar las dos enmiendas presentadas, tanto del Grupo Popular como de Izquierda Unida— es concreto, es justo lo que se pide y además es exactamente lo que se ha aprobado por todos los grupos políticos, tanto en el Ayuntamiento de Murcia como en la Asamblea regional, por lo que no puedo aceptar la enmienda del Grupo Popular que viene a descafeinar los objetivos y a aceptar que lo que será el Pitvi diga si se cumple o no el convenio de 2006. Creo que esa no es la esencia, creo que esa no es la concreción que necesita el proyecto y que necesitan los ciudadanos de la Región de Murcia ni es lo que nos han mandatado el Ayuntamiento de Murcia y la Asamblea regional. Por eso quiero anunciar que vamos a aceptar la enmienda de Izquierda Unida si la Mesa tiene a bien incorporar una transacción que hemos acordado entre los dos grupos. Es simplemente un cambio de redacción; mantiene exactamente lo que propone el otro grupo pero para hacer hincapié en que queremos mantener ese consenso también en el Congreso de los Diputados, recogerá exactamente el texto que viene de la moción de la Asamblea regional, apoyada por PSOE, por Izquierda Unida y por Partido Popular. Ahora pasaré el texto a la Mesa, pero mantiene en esencia lo que pide el Grupo de Izquierda Unida.

Por eso, y con más insistencia, porque lo que proponemos es ni más ni menos que lo conveniado por el presidente de la comunidad autónoma, Ramón Luis Valcárcel Siso, en su momento el alcalde del Ayuntamiento de Murcia y en su momento la ministra señora Álvarez, porque lo que incorporamos con la enmienda de Izquierda Unida es lo que han votado el Partido Socialista, Izquierda Unida, UPyD y el Partido Popular en el Ayuntamiento de Murcia y también en la Asamblea regional, creemos que esta proposición no de ley no puede no tener el voto del Grupo Popular, que además es lo que haría definitivo que hoy los murcianos, especialmente los ciudadanos del sur de mi ciudad, puedan salir con más esperanza después de celebrarse esta Comisión de Fomento. Desde mi punto de vista, las palabras en este momento no son lo definitivo. Ahora mismo, como portavoz del Grupo Socialista hago mi exposición como lo harán el resto de portavoces, pero lo que realmente va a ser definitivo, lo que va a marcar o no el apoyo al proyecto es, sin duda, el voto que hoy emitamos, el voto que va a retratar a cada uno de los que lo emitimos en esta tarde.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 414

25 de septiembre de 2013

Pág. 8

Quiero terminar diciendo, ya que después no tendré oportunidad de responder, que entiendo la difícil situación en la que se encuentra el señor Ayala, puesto que ha sido el azote del Gobierno en otros momentos y ahora le toca incluso felicitar a la ministra por el Pitvi, que es el que realmente cambia los planes para el soterramiento en la Región de Murcia. Quiero pedirle que se atenga a la verdad de los hechos, aunque imagino por dónde va a ir su retórica, y que escuche lo que dicen los ciudadanos más allá de lo que dice esta diputada. Tuve ocasión de leer a través de los medios de comunicación los mensajes que me mandaba cuando se celebró la anterior Comisión de Fomento, pero es que no me escuchó o no debió de gustarle nada lo que dije.

La plataforma prosoterramiento reprocha a Ayala su despiste con la llegada del AVE en junio de 2013 y quiero leer textualmente lo que dicen: ¿A qué espera Valcárcel para exigir a su ministra de Fomento el cumplimiento de lo convenido hace siete años? ¿A qué esperan en el Congreso para comenzar a mover pieza y aprobar las dos proposiciones no de ley presentadas para exigir que en los presupuestos para 2014 figure ya el soterramiento de las vías de la ciudad de Murcia? Estamos cansados de palabras, de eslóganes y queremos hechos tangibles, mociones y partida presupuestaria. Esto es lo que decimos hoy y para esto es para lo que pido un esfuerzo de entendimiento y de apoyo a mi ciudad. Hoy, con este voto, no solo decidimos algo que nos gustaría tener mucho más claro en el grupo Socialista, aunque no hay manera de saberlo, que es cuándo entrará finalmente el AVE en la ciudad de Murcia —porque en la región ya lo ha hecho gracias al 89 % de inversión del anterior Gobierno socialista, como bien sabe el señor Ayala—, sino si con los planes que está articulando el ministerio hay posibilidad real para el soterramiento y si habrá financiación para llevarlo a cabo. Eso es lo que hoy vamos a definir con el voto o no del Grupo Popular. Insisto, hago un llamamiento porque las mayorías absolutas del Partido Popular en las tres administraciones deben de cumplir ni más ni menos que lo que se convino en ese momento. Si votan a favor estarán apoyando a los ciudadanos de Murcia; si votan en contra estarán dejando clara su posición cuando gobiernan en todos los sitios.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, para defender la enmienda del Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural, tiene la palabra la diputada doña Ascensión de las Heras Ladera.

La señora **DE LAS HERAS LADERA**: En primer lugar, señoras y señores diputados, nos gustaría señalar que la Izquierda Plural ha presentado a esta Comisión una proposición no de ley con la que solicitamos el soterramiento de la línea de alta velocidad a su paso por la ciudad de Murcia, respondiendo a las justas reivindicaciones de la plataforma de vecinos que ya llevan años pidiendo su realización y a los que tuvimos oportunidad de recibir y escuchar todos los grupos parlamentarios en este Congreso.

Es evidente que la falta de cupo de iniciativas que sufre mi grupo ha impedido que hoy haya podido ser acumulada a la que presenta el Grupo Parlamentario Socialista y que no obstante apoyaremos, sin lugar a dudas, pero a la que hemos querido incorporar una enmienda por entender que había algunos aspectos que no contempla y sin embargo la mejoran sustancialmente puesto que —lo ha dicho la portavoz— recoge los acuerdos adoptados tanto en el Ayuntamiento como en la Asamblea de Murcia.

El anuncio por parte de los responsables políticos de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia de la instalación de una estación provisional a las afueras de la ciudad, concretamente en un espacio propuesto por el ayuntamiento en la pedanía de Los Dolores, con el fin de acoger la llegada del AVE en 2016, despertó hace unos meses todas las alarmas a pesar de que Fomento todavía no se ha pronunciado al respecto, lo que hace necesario que sobre este asunto se pronuncie a través de esta Comisión de manera urgente, sobre todo si tenemos en cuenta que esto supondría el incumplimiento del convenio firmado en 2006 entre la Comunidad Autónoma de Murcia, el Ministerio de Fomento a través de ADIF y el Ayuntamiento de Murcia, convenio que compromete a acometer la adecuación de la red ferroviaria del área metropolitana de la ciudad para la incorporación de una nueva línea de alta velocidad Madrid-Castilla-La Mancha-Comunidad Valenciana-Comunidad de Murcia, permitiendo la permeabilización del actual trazado ferroviario entre los núcleos de Los Dolores y Nonduermas y para el que se contempla el soterramiento del pasillo ferroviario a su paso por la ciudad.

El cambio de este proyecto de soterramiento por una estación provisional a las afueras de la ciudad supondría dar carpetazo al soterramiento y no resolvería en modo alguno el problema ni del paso de viajeros ni tampoco el del paso de los trenes del corredor de mercancías que seguirían atravesando Murcia, porque tanto uno como otro deben enlazar con Andalucía el corredor transeuropeo del Mediterráneo. La inversión estimada para esta estación provisional con carácter definitivo —provisional, repito, con carácter definitivo— es de 65 millones de euros. Una inversión de este calibre estaría también en contra del acuerdo del

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 414

25 de septiembre de 2013

Pág. 9

ayuntamiento adoptado de forma unánime en el pleno de octubre de 2012, en el que se recoge —lo leo casi literal— que, salvo el pago a los expropiados, la principal prioridad del ayuntamiento en materia de inversión es el soterramiento de las vías del tren, hecho además corroborado en el pleno extraordinario del 30 de abril, cuando el alcalde declaró que el soterramiento es irrenunciable y que solo aceptará una estación provisional de bajo coste, es decir, un apeadero provisional para el AVE. El soterramiento se hace necesario tanto para los barrios afectados directamente por el paso en superficie de las vías como para aquellos más lejanos, pues supondrá ineludiblemente un importante avance en términos de sostenibilidad ambiental en el urbanismo de la ciudad de Murcia, consiguiendo mayor cohesión y vertebración e importantes beneficios de carácter social. Debemos recordar que nuestro grupo parlamentario ya presentó en los Presupuestos Generales del Estado para 2013 unas enmiendas en las que dispusimos de la cantidad presupuestaria de 75 millones de euros para hacer un oleoducto que pasara bajo el embalse del Cenajo, perteneciente a las obras del oleoducto de Cartagena a Puertollano, para a cambio proceder al soterramiento de las vías del tren, que creemos que es bastante más necesario, entre otras infraestructuras. Proponíamos una inversión en tres años de 25 millones de euros/año, y los 75 millones de euros que nos ahorraríamos de esa obra innecesaria cubrirían la inversión de Fomento que estaba prevista precisamente en el propio convenio del año 2006. Estas enmiendas fueron rechazadas de plano por más que nosotros, desde La Izquierda Plural e Izquierda Unida, teníamos muy claras cuáles eran nuestras prioridades, que coinciden plenamente con la de muchos vecinos y vecinas de la ciudad de Murcia.

En este sentido también podríamos hacer una comparación de cantidades si de recortes presupuestarios se trata. Podríamos comparar el gasto de entre 500 y 600 millones de euros que tiene previsto realizar Fomento para rescatar la autopista AP-7 Cartagena-Vera, que es una autopista surgida al calor de la especulación urbanística. Esta carretera que corre paralela a la autovía se planteó como un acceso más directo a la urbanización de Marina de Cope, que ahora no solo está paralizada tras el fiasco financiero y la debacle causada por la burbuja inmobiliaria, sino porque además tiene varias sentencias en contra de este proyecto ante la desprotección medioambiental que suponía en el entorno del parque regional donde se pretendía ubicar. Por todo ello queda sobradamente justificado que hay dinero suficiente como para que esta obra se pueda llevar a cabo si hay eficiencia, sostenibilidad y austeridad bien entendidas.

Creemos, y así dejamos constancia en la proposición no de ley presentada por mi grupo, que se debe proceder a satisfacer de la forma más rápida posible la necesidad irrenunciable de soterrar las vías del tren en los términos establecidos en el convenio firmado entre las tres administraciones con fecha 22 de junio de 2006. Que el plan especial del Carmen —también lo ha dicho la portavoz del Grupo Socialista que ha facilitado que eso se lleve a cabo— sea el instrumento de desarrollo básico a la hora de establecer dicho proyecto. También queremos garantizar que la llegada del AVE al municipio de Murcia no interfiera ni condicione el proyecto de soterramiento de las vías del tren, para lo cual se deberán realizar las modificaciones necesarias en los proyectos básicos y constructivos que garanticen que la llegada del AVE en ningún caso se produzca en superficie en el tramo en el que estaba previsto soterrar, tal y como se acordó tanto por parte del ayuntamiento como por la comunidad autónoma.

Estas son las cuestiones que hemos pedido, que ha recogido y ha mejorado el Grupo Socialista y que nosotros vamos a apoyar.

El señor **PRESIDENTE**: Para defender la enmienda del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el diputado don Andrés Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Ciertamente el Grupo Parlamentario Popular y yo mismo estamos sorprendidos por debatir esta proposición no de ley esta tarde. Creíamos que, después de la sesión del 20 de marzo de 2013 y de las respuestas que recibió la diputada señora González Veracruz del secretario general de Infraestructuras, se tentarían un poquito más la ropa a la hora de mantener y debatir hoy esta PNL que estamos debatiendo. Evidentemente este grupo no tiene ningún inconveniente en que se esté retransmitiendo en directo esta sesión de la Comisión de Fomento, antes al contrario, nos parece importantísimo, y además el Grupo Popular quiere dirigirse a todos los ciudadanos, como nos ha pedido la señora González Veracruz, y evitar los rifirrafes personales. Ciertamente luego ha gastado más tiempo refiriéndose a mí y presumiendo de qué es lo que yo iba a decir y suponiendo cuáles iban a ser mis planteamientos, y creo que ha citado más veces a Andrés Ayala que a los ciudadanos de Murcia, pero eso no impide en ningún caso que desde luego la voluntad del Partido Popular sea defender a todos los murcianos. Y, efectivamente, creo que después de las posturas que se van a sostener esta tarde alguno sí que va a quedar retratado. Es cierto que eso va a ser así.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 414

25 de septiembre de 2013

Pág. 10

El Grupo Parlamentario Popular, yo mismo, todos los diputados de la Región de Murcia, alguno de los cuales me acompaña también esta tarde en la Comisión, escuchamos a todos los ciudadanos, escuchamos a todos, no solo escuchamos a la hija de la anterior delegada del Gobierno, como es la señora González Veracruz, no solo eso, ni tampoco escuchamos solamente a una plataforma que no existía antes y no reivindicaba nada antes de las elecciones de noviembre de 2011. Fíjense, señoras y señores diputados, ciudadanos de Murcia, fíjense que estamos aquí ante un clarísimo ejemplo de amnesia selectiva. Se hace referencia al convenio de 2006 como el instrumento en el que se basa toda la reivindicación que nos lleva al soterramiento, antes de llegar a la estación del Carmen y en la propia estación del Carmen. Convenio de junio de 2006. Y hasta diciembre de 2011, ¿qué pasaba con este convenio? ¿Qué hizo el Partido Socialista desde junio de 2006 hasta perder las elecciones de noviembre de 2011, hasta el nuevo Gobierno de diciembre de 2011? Porque durante cinco años y medio no se ha hecho nada y lo podemos demostrar. Nos hemos repasado los presupuestos de 2007, los presupuestos de 2008, los presupuestos de 2009, los presupuestos de 2010, los presupuestos de 2011 y no se hacía la menor mención a los fondos necesarios para el cumplimiento de las obligaciones dimanantes del convenio de 20 de junio del año 2006 por parte del Ministerio de Fomento. Fíjense que el Partido Socialista decía que el soterramiento valía 299 millones de euros; luego parece ser que cuesta más. Nos valen las cifras que dice la señora González Veracruz. Si había que soportar el 66% del coste después de las operaciones urbanísticas que han sido ninguna, como todo el mundo sabe, por parte del Ministerio de Fomento, el Ministerio de Fomento de los gobiernos socialistas tendría que haber previsto 197,34 millones de euros para dar cumplimiento al convenio que ellos habían propiciado y en el que se habían comprometido a pagar el 66 %. Por tanto, vemos que tienen amnesia selectiva con respecto a estas cuestiones. Una vez que gana las elecciones el Partido Popular, se recupera la memoria en la parte que uno quiere. Y ¿para qué se recupera? Pues para decir: a ver cuándo el Partido Popular hace lo que el PSOE no hizo por desidia, dejadez y falta de capacidad de gestión. Ahí hay que analizar y todos los ciudadanos tienen que ver lo fácil que es exigir ahora cuestiones que antes no se exigían y que se olvidaban.

Yo le pido al Partido Socialista que diga la verdad y que diga qué pretenden a la luz de su propia proposición no de ley. Su proposición no de ley, registrada a los cinco días de la comparecencia de marzo a que he hecho referencia, no tiene en cuenta nada relativo a la llegada del AVE, no tiene en cuenta nada más que el convenio. Es decir, lo que hoy estamos aquí discutiendo y que quiere la señora González Veracruz que discutamos todos y que no hablemos entre nosotros sino que hablemos a los ciudadanos, es que el Congreso de los Diputados inste al Gobierno a que en cumplimiento del compromiso adquirido en el convenio de diciembre de 2006 entre la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, ADIF y el Ayuntamiento de Murcia, ese en el que durante cinco años y medio no se hizo nada, aporte los fondos e inicie las actuaciones necesarias para la adecuada integración del ferrocarril en la ciudad de Murcia, sopesando con criterios de eficacia, eficiencia y solidaridad el proyecto que se aprobó y que todas las partes firmantes se comprometieron a llevarlo a cabo. Cinco años y medio de amnesia para presentar esto. Pero la señora González Veracruz nada dice del resto de cuestiones que están íntimamente relacionadas con esta cuestión, parece que le da exactamente igual que llegue o no el AVE a la Región de Murcia.

El Partido Popular sí piensa en todos los murcianos, sí le preocupan todos los ciudadanos de nuestra región y desde luego sí nos damos cuenta de que hay prioridades clarísimas que debemos atender, porque otra postura es irresponsable. Hay que ver que no tenemos más remedio que exigir al Partido Socialista que tenga una visión mucho más amplia que la que da una mera plataforma, como he dicho antes, inexistente y, esta vez sí, clasista, que solo ve sus intereses muy localistas.

Tenemos que priorizar la llegada del AVE a la Región de Murcia, y el Partido Popular está totalmente empeñado en que se haga inmediatamente, lo antes posible, cuando el ritmo de las obras lo permitan, que ya están haciéndose, sin renunciar en ningún caso al soterramiento. Lo hemos dicho una y cien veces, no renunciamos en ningún caso al soterramiento, es una pretensión que evidentemente siempre defenderemos y siempre exigiremos. Pero lo que no puede ser es que alguien que deja el Gobierno se crea que queda libre de las consecuencias de sus actos. La responsabilidad no se pierde con la pérdida del Gobierno, la responsabilidad por las actuaciones está ahí y es permanente. Ahora esa misma responsabilidad en parte la tenemos que asumir desde el Partido Popular, asumiendo los gastos y los pagos de los 40.000 millones de euros que solamente en Fomento se dejó por cuestiones como esta, convenios prometidos y convenios no cumplidos y deudas de esta naturaleza. Por tanto, vamos a poner los pies en el suelo, vamos a ser responsables, vamos a decir que el AVE llegue cuando antes a la Región de Murcia y que llegue a una estación cuyo carácter provisional va a suponer un coste que evidentemente no son los 65 millones de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 414

25 de septiembre de 2013

Pág. 11

euros que aquí se han dicho, sino el mínimo para una plataforma y un soporte para los ciudadanos que vayan allí. Eso no es derrochar dinero, eso es de verdad una provisionalidad, porque quiero recordar aquí que en cualquier caso el soterramiento de las vías del ferrocarril y el soterramiento de la estación del Carmen llevaba también aparejada una estación provisional durante la ejecución. Por tanto, lo que se hace es reordenar las actuaciones para hacer lo más conveniente, lo más imprescindible para la Región de Murcia, que es la llegada del AVE, con una política que se ha tenido que cambiar por parte del ministerio en cuanto a que ya no se aborda ningún soterramiento. Por tanto, habrá que acordar cómo llevamos a cabo ese soterramiento irrenunciable.

Esa es la razón, señor presidente —y voy acabando— por la que hemos presentado una enmienda en la que se señalan todos estos extremos y una cuestión también irrenunciable que parece que con esa visión miope y localista no queremos ver, que es que el AVE pasa por la Región de Murcia para conectarse también con Almería, algo que no debemos olvidar. Por tanto, nuestra enmienda tiene esa visión global, insisto: llegada del AVE a la Región de Murcia, irrenunciable el soterramiento y conexión imprescindible con Almería. Lo que vayamos a votar, señor presidente, tanto a favor como en contra, no serán los criterios que la señora González Veracruz ha dicho. Nosotros, votemos lo que votemos —y le invito a una reflexión por si podemos alcanzar una transacción con todas las posturas que aquí se están defendiendo—, votemos lo que votemos, será en la mejor defensa de la Región de Murcia y de sus ciudadanos y, desde luego, sin mentir y sin amnesia de ninguna naturaleza. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señora González Veracruz, para posicionarse sobre las enmiendas.

La señora **GONZÁLEZ VERACRUZ**: Entiendo, en la rocambolesca sucesión de argumentos, que el Grupo Popular piensa votar que no a la proposición no de ley. Después de que el Partido Popular haya defendido esto en el Ayuntamiento de Murcia y en la Asamblea regional, entiendo que el Grupo Popular está diciendo que no a lo que plantea la proposición no de ley.

— RELATIVA A LA RENOVACIÓN Y LA MODIFICACIÓN DEL MECANISMO DE NOMBRAMIENTO DE LOS MIEMBROS DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS (CIAF). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/001913).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al siguiente punto del orden del día, que es la proposición no de ley relativa a la renovación y a la modificación del mecanismo de nombramiento de los miembros de la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios (CIAF), cuyo autor es el Grupo Parlamentario Mixto y que va a defender la diputada doña Rosana Pérez Fernández.

La señora **PÉREZ FERNÁNDEZ**: Aprovecho para pedir disculpas porque en cuanto termine la defensa de esta PNL me tengo que ir de nuevo a la Comisión de Educación que se está celebrando.

Tenemos presentada esta proposición no de ley, como pueden observar todos los diputados y diputadas, desde el día 2 de agosto y no nos duelen prendas en absoluto en reconocer que efectivamente fue a raíz del gravísimo accidente del 24 de julio en Santiago por lo que presentamos esta PNL, claro que en cualquier otro momento nosotros o cualquier otro grupo la podía haber presentado, pero tuvo que ocurrir este accidente gravísimo para que probablemente nos diéramos cuenta de que hacía falta modificar la composición de esta comisión.

A día de hoy, las causas del accidente de Santiago del 24 de julio siguen sin esclarecerse en su totalidad. Es más, cada vez aparecen elementos nuevos y a todos estos elementos que van surgiendo en la investigación que por una parte se está dando en el juzgado, el propio Ministerio de Fomento, a pesar de que ha afirmado una y otra vez lo contrario por boca de su máxima representante, la ministra de Fomento, lo único que está haciendo, desde nuestro punto de vista, es poner impedimentos, poner obstáculos y poner zancadillas precisamente a esa investigación judicial. Tengamos en cuenta que el juez imputa día sí y día también a responsables máximos del Ministerio de Fomento y los distintos departamentos del ministerio no hacen más que interponer recursos a esos autos judiciales, lo cual para nosotros efectivamente es una obstaculización clara del esclarecimiento de las verdaderas causas del siniestro de Angrois.

A este respecto, la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios, la CIAF, está formada por un presidente, cinco vocales y un secretario. Todos ellos han sido nombrados por la ministra de turno, y no nos duelen prendas aclarar, porque además es sabido por todo el mundo, que no fueron nombrados por la actual ministra de Fomento. Este nombramiento se produjo en su momento, todos sus miembros fueron

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 414

25 de septiembre de 2013

Pág. 12

nombrados por el ministro o la ministra de Fomento y el mandato, por decirlo de alguna manera, actual de esta comisión terminó ya hace unos meses, en marzo de 2013.

Desde luego nosotros queremos que de una manera transparente y objetiva se esclarezca lo que pasó en este accidente en concreto y en los sucesivos que puedan producirse, que ojalá no se produzcan, pero pueden hacerlo. La composición de esta comisión no puede tener lo que nosotros interpretamos como un claro sesgo político al ser nombrados todos sus miembros por el máximo o la máxima representante del ministerio. Nosotros pensamos que las personas que componen este órgano tienen que tener una absoluta independencia de los órganos investigadores para efectivamente evitar cualquier sombra de duda sobre las explicaciones y conclusiones en este caso concreto o en otros, vuelvo a repetir, y creemos que esto no se garantiza con el actual sistema de nombramiento. Por lo tanto, teniendo en cuenta, vuelvo a remarcar, que el mandato de esta comisión técnica ya ha finalizado, con lo cual se podría más fácilmente proceder a una nueva composición de esta comisión, nosotros proponemos, en aras de esa transparencia y esa objetividad en la investigación, que el presidente y el secretario sean nombrados por el Pleno del Congreso de los Diputados a propuesta de la mayoría de los grupos parlamentarios del Congreso. Entendemos que eso recogería una mayor pluralidad y desde luego una mayor participación de todos los grupos parlamentarios, por cierto, participación que en esta legislatura se está vetando claramente por parte de los distintos ámbitos gubernamentales a los distintos grupos de la oposición, y que los vocales sean nombrados —aquí lo dejamos un poco más abierto— bien a propuesta de organizaciones profesionales de cada área o bien a propuesta del Consejo de Universidades. Pensamos que la secretaría tiene que estar formada por personal técnico y administrativo no perteneciente al Ministerio de Fomento.

Esta es la propuesta, señor presidente. Y avanzo ya nuestra posición con respecto a la enmienda presentada por el Grupo Popular. Sobre la enmienda presentada por el Grupo Popular, en primer lugar no sé si tomarla como una enmienda a la proposición no de ley del Bloque Nacionalista Galego, porque aquí dice: El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso de los Diputados, al amparo de, etcétera, presenta la siguiente enmienda a la proposición del Grupo Parlamentario Socialista, con lo cual no sé muy bien si posicionarme o no.

En todo caso, como efectivamente el tema al que alude es el que figura en nuestra proposición no de ley, justo la enmienda que presenta el Grupo Popular es totalmente opuesta a lo que nosotros proponemos. Mientras nosotros hablamos de que el presidente y el secretario sean nombrados por el Pleno del Congreso a propuesta de la mayoría de los grupos, resulta que el Grupo Popular nos sigue insistiendo en que sea nombrado —que es lo que hay en este momento— por el ministro de Fomento. Evidentemente estamos de acuerdo en que sea entre personas de reconocido prestigio, faltaría más, pero vuelve a proponer lo mismo que existe en este momento y que nosotros pretendemos modificar. En cuanto a los vocales, nosotros hablamos también de abrirlo incluso fuera del arco parlamentario, a propuesta bien de organizaciones profesionales o del Consejo de Universidades, y el Grupo Popular vuelve a insistir en que sean nombrados por el ministro de Fomento, otra vez entre personas de reconocido prestigio, etcétera, y dice: previa puesta en conocimiento de la Comisión competente del Congreso de los Diputados. Es decir, que lo nombra el ministro o ministra y tiene la deferencia de hacérselo saber en la Comisión competente del Congreso. Por último, nosotros pensamos que la secretaría tiene que estar formada por personal técnico no perteneciente al Ministerio de Fomento y aquí vuelven a repetir otra vez que sean nombrados por el ministro de Fomento —el nombramiento efectivamente puede ser por el ministro o la ministra—, pero aluden a personal técnico con experiencia. Con la última parte, el punto 3, en principio no tendríamos por qué tener muchas diferencias, pero sí con los puntos 1 y 2.

El señor **PRESIDENTE**: Para defender la enmienda del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el diputado don Guillermo Collarte Rodríguez.

El señor **COLLARTE RODRÍGUEZ**: En primer lugar y más allá de lo que sería el deseo personal de entrar en materia de este diputado, creo que debemos ser absolutamente respetuosos con un proceso judicial en curso y, por tanto, mostrar el máximo respeto a lo que se sustancie en ese ámbito. Decía lo de deseo personal porque para quien es un usuario habitual de ese tramo y además se siente vinculado desde el plano profesional con ese tema, nada resultaría más atractivo. Solo puedo reiterar una vez más —y nunca será suficiente— nuestro apoyo a las familias y personas cercanas a las víctimas de tan terrible tragedia. Por eso no voy a entrar a comentar la exposición de motivos ni su intervención en una proposición no de ley en la que evidentemente nuestras discrepancias con ustedes son evidentes en cuanto a las

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 414

25 de septiembre de 2013

Pág. 13

afirmaciones sobre los orígenes y las causas del trágico accidente ocurrido el 24 de julio en Angrois, y solo voy a referirme a la CIAF, que es el objeto de esta proposición no de ley.

La CIAF es, antes que cualquier otra cosa, un organismo independiente que está desempeñando sus funciones de esa manera. Más allá del sistema de nombramiento, es cierto que es un órgano del Ministerio de Fomento vinculado a él a través de la subsecretaría, pero me parece que cuestionar la profesionalidad, la independencia y la honradez de unos excelentes profesionales por el origen de su nombramiento me parece injusto y una falta de respeto para quienes tienen una trayectoria personal intachable.

Quisiera en mi intervención discrepar con las afirmaciones que hace en la exposición de motivos de su proposición sobre el estado actual de la composición de la CIAF, que no entendemos muy bien por qué razón se empeñan en decir que no está actualizada. Con el permiso del presidente y la paciencia de sus señorías, les voy a relatar el estado actual de la CIAF. Existe un presidente —omito el nombre—, trabajó en Renfe, es ingeniero de Caminos, Canales y Puertos. Su primer nombramiento es el 17 de marzo de 2009 y su nombramiento está renovado el 18 de marzo de 2013. Tal y como dijo y reconoció la diputada doña Rosana Pérez, no se ha producido ningún cambio en los miembros de esta comisión, lo cual no parece indicar que haya un interés en manipular la misma. Creo que más evidencia que esa no se puede encontrar.

El primer vocal es otro ingeniero de caminos, trabajó en la Dirección General de Ferrocarriles, es el jefe de construcción concretamente, y es uno de los vocales cuyo nombramiento expira el 21 de octubre de este año. Un segundo vocal, ingeniero industrial, que también termina su nombramiento el 21 de octubre de 2013. Tercer y cuarto vocal son ingenieros de telecomunicaciones y otro ingeniero industrial, tal como señala el Decreto de creación de la CIAF, y sus nombramientos terminan el año 2015, porque sus primeros nombramientos fueron en el año 2007, se prorrogaron por cuatro años el 26 de octubre de 2011, y por tanto sus nombramientos terminan en el año 2015. Por tanto la comisión está perfectamente constituida, no tiene ningún problema y no sé muy bien de dónde proviene esa información sobre que los nombramientos de los miembros actuales de la comisión de la CIAF no están vigentes. Lo único que sí es cierto es que hay tres vocales cuyo nombramiento termina el 21 de octubre de 2013, los señores Lecuona, Conrado Alonso y Javier Moreno. O sea que la comisión está perfectamente constituida.

En cuanto a su proposición, no podemos aceptar lo que nos plantea. Creo que si no les cegase en estos momentos el oportunismo ferroviario reflexionarían un poquito más. Del Ministerio de Fomento dependen dieciséis órganos colegiados. Por referirme más concretamente a los tres que tienen vinculación con el tema de los accidentes, que son la Ciaiac, el Ciaiam, la CIAF, que se refieren a las comisiones de investigación tanto en el ámbito aéreo como en el ámbito marítimo como en el ámbito ferroviario, los procedimientos de nombramiento son exactamente los mismos. La única excepción que se produce es en el Ciaiac, porque el presidente de ese organismo tiene que venir a presentar a la comisión correspondiente, en este caso la nuestra, a la Comisión de Fomento, cuáles son sus programas de actuación y sus previsiones mientras dura su mandato. El resto está así estipulado en los tres casos. Por tanto, este hecho no es ninguna excepción. Les consta a la señora diputada, y creo que al resto de sus señorías, que hay instituciones del Estado por lo menos tan importantes como pueda ser la CIAF que no son nombradas por el Pleno del Congreso, que son nombradas por el ministerio correspondiente, y en la mayoría de los casos tienen que comparecer ante la comisión correspondiente para exponer sus planes y proyectos. Nos parece una exageración que el Pleno entre en el nombramiento del presidente de la CIAF. Y si el nombramiento del presidente nos parece una exageración, lo de que el secretario, que es un hombre que tiene voz pero que no tiene ni tan siquiera voto, sea también por nombramiento del Pleno del Congreso nos parece incluso hiperbólico, si se me permite la expresión con el máximo respeto.

Nosotros pusimos encima de la mesa una enmienda que ha sido rechazada. Yo creo que se avanza notablemente, y me permito leer lo que dice: El presidente será nombrado por el ministro de Fomento entre personas de reconocido prestigio y acreditada cualificación personal en el ámbito ferroviario, previa aprobación de la Comisión competente del Congreso de los Diputados, que podrá acordar, evidentemente, la comparecencia del candidato.

Doña Rosana, ustedes verán.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, para fijar posiciones, tiene la palabra la diputada doña Ascensión de las Heras Laderas, por el grupo de La Izquierda Plural.

La señora **DE LAS HERAS LADERA**: En primer lugar no puedo más que decirle al portavoz del Grupo Popular que defiende su enmienda que calificar de oportunismo ferroviario la acción de los grupos parlamentarios de la oposición ante un suceso tan trágico como el ocurrido el 24 de julio en Santiago de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 414

25 de septiembre de 2013

Pág. 14

Compostela solo se puede calificar a su vez de frivolidad y de falta de rigor ante la responsabilidad que como parlamentarios, como diputados y diputadas y como ciudadanos y ciudadanas de este país tenemos. Por ello le pediría un poquito más de rigor y de cuidado a la hora de utilizar ese tipo de calificativos.

Hay varias vías abiertas encaminadas a esclarecer y a saber absolutamente toda la verdad sobre el trágico suceso de Angrois. Primero está abierta la vía judicial y ahí estamos viendo que, además de las responsabilidades políticas que desde La Izquierda Plural hemos pedido, también puede haber responsabilidades penales más allá del maquinista, como al principio se pretendía. Vemos que se están poniendo trabajas y que las imputaciones que hace el juez del Juzgado número 3 de Santiago de Compostela se están encontrando con recursos de la fiscalía que, desde luego, tendrán que resolverse por la vía judicial, como no puede ser de otra manera, y que tendrán respuesta por parte del juez que instruye este caso, el juez Alaez.

Respecto a la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios y su composición, que es en realidad lo que ahora nos ocupa por la proposición no de ley presentada por el Bloque Nacionalista Galego, evidentemente nos ha puesto ante la situación de alarma de tener que saber exactamente qué es lo que está pasando en las líneas ferroviarias del conjunto de nuestro país como en la propia CIAF, porque así también lo dijo la propia ministra en su comparecencia de 9 de agosto. Con un accidente de estas características tiene que haber un antes y un después, hay que poner todo patas arriba y cuestionar absolutamente todo, también la CIAF y su composición, porque lo que se debe garantizar ahora mismo es la máxima independencia y transparencia, a fin de poder conocer de manera además breve y eficiente cuáles han sido las causas de este siniestro.

Como digo y reitero, fue la propia ministra la que en su comparecencia se comprometió a hacer una revisión respecto al nombramiento y cambios en la composición de la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios y para La Izquierda Plural es una decepción encontrarnos con la propuesta, mediante enmienda, que ahora presenta el Grupo Parlamentario Popular, que no responde a las palabras dichas por la ministra. Apoyamos el planteamiento que hace el Bloque Nacionalista Galego. Creemos que su objetivo, es decir, que sea la representación de los ciudadanos y ciudadanas aquí en el Congreso de los Diputados los que puedan elegir en el Pleno del Congreso de los Diputados al presidente y al secretario de esa comisión, así como el resto de componentes tienen que tener absoluta garantía de independencia de esta comisión, porque desde luego su eficacia y su profesionalidad desde La Izquierda Plural nunca la vamos a poner en duda. Esto es por si le cabe alguna duda al portavoz del Grupo Popular.

Apoyaremos, por supuesto, la proposición no de ley del BNG.

El señor **PRESIDENTE**: Finalmente, para fijar posición, por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el diputado don Manuel Pezzi.

El señor **PEZZI CERETO**: Voy a intentar hacer una intervención desde la responsabilidad, desde la coherencia y el rigor, porque detrás de este debate de la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios sin duda hay un accidente dolorosísimo para todos los españoles hace muy pocas semanas y, por tanto, los matices se tienen que plantear con el cuidado de saber que estamos en una Cámara que representa a todos los españoles y por ello no cabe ninguna demagogia en un debate de estas características.

Como saben sus señorías, y yo quiero recordarlo, la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios se crea por real decreto de junio de 2007, por el que se aprueba el reglamento sobre seguridad en la circulación de la red ferroviaria de interés general, que en su título III desarrolla la investigación de accidentes ferroviarios. He señalado la fecha de junio de 2007, lo que quiere decir que se hace con un Gobierno socialista, con una ministra de Fomento socialista. Ese real decreto de junio de 2007 no es más que la trasposición de una directiva europea de abril de 2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios. Como ustedes saben, todas las directivas europeas necesitan ser volcadas en la normativa de los países miembros y eso es lo que hace el Gobierno de España en junio de 2007 y lo hace en la fórmula exacta que la directiva propugna. Efectivamente, la directiva, en su artículo 21, organismo de investigación, dice que dicho organismo será independiente en su organización, estructura jurídica y capacidad decisoria de cualquier administración de la infraestructura, empresa ferroviaria, organismo de tarificación, organismo de adjudicación, etcétera. Y es en el real decreto de julio de 2007, exactamente en el mismo artículo 21, en el que se señalan las competencias en materia de investigación de accidentes ferroviarios que en su apartado 2 se cita a la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios como órgano colegiado especializado, independiente de la Dirección General de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 414

25 de septiembre de 2013

Pág. 15

Ferrocarriles en su funcionamiento, del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y de cualquier empresa ferroviaria, organismo notificado o de certificación, etcétera.

Se hace una trasposición de la directiva europea palabra por palabra, idéntica. Nadie la impugnó en su momento y se cumplían todos los requisitos que exigía Europa y la Agencia de Seguridad de la Unión Europea. Por ello, nada que objetar, no solo porque lo hubiera hecho en su momento un Gobierno socialista, sino porque se hizo de acuerdo con la normativa europea y, por tanto, la CIAF empieza su trabajo, desarrollado durante años, con un presidente, cinco vocales y un secretario. He analizado los cuatro informes anuales que ha hecho la CIAF en 2008, 2009, 2010 y 2011, me han parecido rigurosos y, desde mi punto de vista, han hecho un buen trabajo profesional. En este momento están en diecisiete investigaciones, entre ellas la última que ha entrado, la de Santiago, pero hicieron ya cuatro informes en 2007, cincuenta y siete de accidentes ferroviarios en 2008, cuarenta y tres en 2009, veintiocho en 2010 y veinticuatro en 2011; en total han hecho la investigación de ciento cincuenta y seis accidentes ferroviarios, todos ellos publicados en la página web del Ministerio de Fomento, uno por uno, de manera que se puede analizar perfectamente el trabajo de esos profesionales. Y repito, con una valoración, desde el punto de vista del Grupo Parlamentario Socialista, positiva del trabajo realizado, que ha sido riguroso, un trabajo que no ha tenido impugnaciones, que yo haya encontrado, de ningún colectivo respecto a los resultados y a las recomendaciones planteadas.

Es bien cierto que desde 2007 ha evolucionado el sistema ferroviario. Cada vez más vamos a un sistema de liberalización del sistema ferroviario; yo espero que cada vez tenga más peso específico el transporte ferroviario de mercancías y de ferrocarriles, que cada vez haya más empresas privadas que participen, junto a Renfe, a Renfe-Operadora y a todas las empresas públicas que se están creando en el transporte de mercancías y viajeros, y un accidente como el de Santiago de Compostela ha levantado todos los elementos que hasta ahora parecían en el comportamiento diario de la comisión que no tenían por qué ponerse en cuestión. Creo que el accidente de Santiago ha subrayado un elemento de búsqueda de la máxima seguridad, de la nueva forma, de nuevas soluciones para investigarlo, en el marco, sin duda, de la directiva europea, la cual estamos obligados a cumplir. De ahí que, yo creo que con buen criterio, el Grupo Parlamentario Socialista, en la comparecencia del 9 de agosto de la ministra de Fomento, nuestro portavoz Rafael Simancas adelantó la postura del Grupo Socialista para llevarlo a una subcomisión parlamentaria, que nosotros pedimos y ahora se ha aprobado. Anunció algunos titulares que fueron criticados por algunos, pero me parecía especialmente interesante que se adelantara cómo íbamos a trabajar dentro de la subcomisión y defendíamos —así lo dijo el portavoz— la creación de una agencia estatal de seguridad ferroviaria, como existe la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, con recursos y autonomía para ordenar, regular, inspeccionar y sancionar la seguridad ferroviaria, elaborar programas estatales de seguridad ferroviaria, etcétera. La propuesta estaba enmarcada bien, porque no era una propuesta elaborada finalmente, sino una propuesta que el Grupo Socialista quiere llevar a la subcomisión y, por tanto, espera el acuerdo del Partido Popular y de las demás fuerzas políticas.

En esa línea creo que se enmarca la propuesta que hace el BNG, en una propuesta para buscar más garantías, más seguridad para que esa investigación que tiene que hacer del accidente de Santiago de Compostela se resuelva con la máxima garantía de cara a los ciudadanos. Pero vamos a estar en la subcomisión parlamentaria analizándolo; los jueces analizándolo, la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios analizándolo y creo que entre todos vamos a saber dar la independencia y la seguridad de que si el accidente tiene responsables ellos van a pagar la causa de esos accidentes, de esas muertes, y todos vamos a buscar la mejor fórmula posible para que esto no vuelva a pasar.

La propuesta del Grupo Parlamentario Popular creo que es sencillamente salir al paso de una PNL que viene hoy a la Comisión. Creo que hay que buscar una fórmula más pactada, más acordada —la subcomisión es un buen momento—. Nosotros vamos a votar a favor de la propuesta del BNG porque creo que va en una buena dirección, pero sabiendo y repitiendo que esa búsqueda de la verdad la tenemos que hacer todos, confiando en que los medios de los que nos hemos dotado funcionan bien, porque, a las pruebas me remito, nadie a puesto en cuestión anteriormente en casi doscientos accidentes ferroviarios que la comisión haya hecho mal su trabajo. Nos gustaría una propuesta más ambiciosa y esperamos que todos lo podamos conseguir, en las conclusiones a las que lleguemos en la subcomisión parlamentaria de investigación del accidente ferroviario de Santiago.

El señor **PRESIDENTE**: Doña Rosana, ¿quiere decir algo más sobre las enmiendas?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 414

25 de septiembre de 2013

Pág. 16

La señora **PÉREZ FERNÁNDEZ**: Sobre las enmiendas ya dije que en los términos en los que se presentan no podíamos estar de acuerdo, pero, si me permite, señor presidente, diré tan solo una frase. Conozco efectivamente a qué se refiere el oportunismo político u otros tipos de oportunismo. Desconozco absolutamente —y reconozco que puede ser ignorancia mía— qué quiere decir, señor Collarte, oportunismo ferroviario. Realmente lo desconozco; quizá me lo pueda aclarar aunque posiblemente en otro momento.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Collarte, le doy un minuto para que lo matice y ya cerramos el tema.

El señor **COLLARTE RODRÍGUEZ**: Me refería antes a que hay otros organismos dependientes del Ministerio de Fomento que intervienen en el tema de accidentes, porque, aparte del ferroviario, hay accidentes aéreos y accidentes marítimos; simplemente a eso, nada más.

La señora **PÉREZ FERNÁNDEZ**: Ya, pero esto viene producido por un accidente ferroviario.

El señor **PRESIDENTE**: Creo que están suficientemente explicados los términos.

Pasamos a la siguiente proposición no de ley, y va a presidir el señor vicepresidente porque me toca a mí defenderla. **(El señor vicepresidente, Ruiz Llamas, ocupa la Presidencia).**

— RELATIVA A LA MEJORA DE LA SEÑALIZACIÓN TURÍSTICA EN LAS CARRETERAS DEL ESTADO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO: (Número de expediente 161/001981).

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Llamas): Señorías, pasamos al punto 4.º, a la proposición no de ley del Grupo Popular relativa a la mejora de la señalización turística en las carreteras del Estado. Para su defensa tiene la palabra el señor Delgado.

El señor **DELGADO ARCE**: Señorías, España, como es sabido por todos, es una potencia turística. Los últimos datos de la encuesta de movimientos turísticos en frontera, Frontur, que elabora el Ministerio de Industria, Energía y Turismo así lo acreditan. Nuestra nación recibió un total de 8,3 millones de turistas internacionales durante el mes de agosto, un 7,1% más que el mismo mes de 2012, y en el periodo de enero a agosto se han recibido 42,3 millones de turistas, acumulando una subida interanual del 4,5%.

A España los turistas llegan por múltiples vías y una vez en nuestro país se mueven a través de los diversos modos de transporte y, sin duda, la carretera es uno de los principales medios de movilidad. Estas personas en tránsito necesitan estar informadas de los lugares que en la proximidad de su recorrido tengan un especial interés turístico. Esta sinergia entre turismo y carretera es la que nos ha llevado a presentar esta iniciativa. Como bien conocen sus señorías, la señalización de tipo turístico cultural en la red de carreteras del Estado, que es a la que nos referimos, está regulada por el sistema de señalización turística homologada de la red de carreteras del Estado, Sistho, que nace en 1998. Se trataba de dar una información turística, acorde con la normativa vigente, digna y funcional, que protegiera al mismo tiempo al usuario de la carretera, evitando que la atención del conductor fuera perturbada por mensajes publicitarios que le generasen disfunciones en el tráfico rodado.

Pues bien, a raíz de ese acuerdo del año 1998, se aprobó el manual del sistema de señalización turística homologado, del Sistho, que posteriormente fue objeto de una nota de servicio por la Dirección General de Carreteras, y este manual contenía 242 destinos, que estaban clasificados básicamente en tres categorías, con tres pictogramas que agrupaban estas tres categorías, como sus señorías conocen. Por una parte, un pictograma de cultura, que agrupaba ciudades patrimonio de la humanidad, bienes patrimonio mundial y otros destinos de interés cultural como catedrales y castillos (Muestra diferentes pictogramas) —sería este pictograma que vemos todos en las carreteras nacionales—; otro pictograma de naturaleza, que abarca las reservas de la biosfera, los parques nacionales y otros destinos naturales de interés —pictograma que también vemos en las carreteras—; y, finalmente, el relativo al sol y playa, tan abundante en nuestro país y que transmite la excelencia de una playa o de playas de especial calidad —el pictograma que también recordamos—.

En el año 2007 se iniciaron los trámites para ampliar este acuerdo y se habló de 129 destinos más, pero finalmente este acuerdo no llegó a firmarse. Por ello, afortunadamente y desde nuestro punto de vista con acierto, partiendo de la base de que una parte fundamental de la política de calidad del turismo es justamente la información adecuada al viajero, el Gobierno de España acordó el 9 de septiembre suscribir un convenio entre dos entes de la Administración: por una parte, la Secretaría General de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 414

25 de septiembre de 2013

Pág. 17

Infraestructuras, Transporte y Vivienda y, por otra, la Secretaría de Estado de Turismo. Es un acuerdo que tiene por objeto ampliar el catálogo de señales del sistema de señalización turística. Se trata de cubrir los siguientes objetivos. Primero, aprobar la ampliación del catálogo, pasar de los 242 y sumar 200 destinos más objeto de señalización en la red de carreteras del Estado. Además, se trata de actualizar este manual Sistho, porque es cierto que tenemos que ampliar la categoría de productos a señalar, no solamente los que antes citábamos que forman parte ya de nuestro caudal de oferta turística. Pensemos, por ejemplo, en el producto gastronómico, las rutas gastronómicas, que hoy son objeto también de atracción, o pensemos, por ejemplo en los destinos de termas, el turismo de salud, los balnearios, las villas termas. Por eso es bueno que se piense en nuevos pictogramas y también en nuevos productos que se puedan señalar. Este convenio también plantea aprobar un calendario de actuaciones administrativas durante la vigencia del acuerdo e implantar el catálogo con arreglo a un calendario.

Alguien dirá: Si esto se acaba de aprobar el 9 de septiembre ¿por qué el Grupo Popular trae esta iniciativa aquí? Es una pregunta que yo también me haría, pero lo hemos traído deliberadamente, primero, porque queremos compartir con sus señorías esto que es bueno para el turismo en nuestro país, y segundo, porque esto hay que implementarlo. Se han dado los firmantes un plazo de seis meses para establecer los criterios generales de selección, y esto se tiene que hacer en colaboración con las comunidades autónomas. Como sus señorías muy bien conocen, son las comunidades autónomas las que tienen normalmente competencias en materia de turismo, así que me parece muy razonable que la propuesta venga de ellas, nadie mejor que ellas conocen, sin duda alguna, el ámbito de productos turísticos y nuevos destinos que deben promoverse dentro de cada territorio.

En ese sentido, lo que nosotros queríamos con esta iniciativa y que hacemos es claramente pedirle al Gobierno que se implemente y que se colabore especialmente con las comunidades autónomas. Sabemos que se han pedido ya estas propuestas, sabemos que se están elaborando por parte de cada una de ellas y creemos que es bueno que la Comisión de Fomento se pronuncie en este sentido.

Escucharé con mucho interés los planteamientos de todos ustedes, empezando por el planteamiento del grupo que ha enmendado.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Llamas): Se ha presentado una enmienda por parte del Grupo Socialista. Para su defensa tiene la palabra la señora Silva Rego.

La señora **SILVA REGO**: Estamos debatiendo una proposición no de ley en la que se insta al Gobierno a implementar la ampliación del catálogo del sistema de señalización turística homologada en las carreteras estatales, con la colaboración de las comunidades autónomas. Se insta —y lo decía el portavoz del grupo proponente, el Grupo Popular— a realizar una actuación que ya ha sido acordada por el Gobierno, lo recoge la proposición no de ley y en su propia intervención dice que el pasado 9 de septiembre se anunció un acuerdo entre la Secretaría de Estado de Infraestructuras y la Secretaría de Estado de Turismo. Lo cierto es que realmente sorprende que hoy estemos debatiendo una proposición no de ley que insta al Gobierno a hacer exactamente lo mismo que el Gobierno ha anunciado que ya está acordado, y usted tiene que comprender, señor Delgado, que nos sorprenda, porque es exactamente idéntico lo que ustedes proponen hoy a lo que anunciaron los dos secretarios de Estado, exactamente igual, sin ninguna variación, porque si tuviera alguna variación o se propusiera algún tema concreto tendría más sentido la proposición no de ley.

De todos modos y en aras de proponer algunas cuestiones que consideramos que mejorarían la propuesta, hemos planteado una enmienda que contiene dos aportaciones, porque además creemos que así sí será más útil la proposición no de ley, porque sí que demandaremos algo del Gobierno de lo que no tenemos conocimiento que van a hacer. La primera es nuestro convencimiento, y así lo recoge nuestra Carta Magna, de que las entidades locales también son Estado y, por lo tanto, deberíamos tenerlas más en cuenta a la hora de la toma de decisiones, y en este caso concreto mucho más, ya que la señalización de los destinos turísticos hacen siempre referencia a parajes naturales de sol y playa o culturales u otros que se puedan introducir, que se sitúan en pueblos y ciudades. De hecho son muchos los alcaldes que han venido reclamando que se ampliara el catálogo de destinos turísticos. A modo de ejemplo, lo ha hecho el alcalde de mi ciudad, de Vigo, que considera que es importante que se anuncien las islas Cíes que, como todos ustedes saben, tienen la mejor playa del mundo, y no es que lo diga yo o mi alcalde, sino que lo ha dicho *The Guardian*, ni más ni menos. Existe también la reclamación que usted mismo mencionaba de alcaldes de las zonas con aguas termas de Galicia, que además hemos presentado una proposición no de ley a través de mi compañera Laura Seara en esta misma Comisión para que se introduzcan estos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 414

25 de septiembre de 2013

Pág. 18

nuevos pictogramas y se tengan en cuenta porque, es cierto, el turismo de aguas termales cada vez tiene más incidencia y más reclamación por parte de muchos usuarios. Por ello planteamos que no solo se consulte a las comunidades autónomas, sino también al órgano que aglutina a las entidades locales, a la FEMP, ya que son los destinatarios reales de los objetivos que persigue la señalización. Y no solo por estas razones, sino porque el propio catálogo señala que el objetivo que se persigue es darle relevancia a todo este tipo de valores turísticos que tenemos en nuestro país.

Planteamos también que, en virtud del artículo 3 de la Constitución española, la denominación del lugar o del elemento señalado se haga, además de en castellano, en la lengua oficial de aquellas comunidades autónomas con lengua propia, ya que el modo de denominar los lugares o elementos señalizados de las comunidades donde hay lengua propia forman parte también de la riqueza cultural y topográfica del destino turístico que se quiere dar a conocer. Asimismo, que por supuesto se garanticen los máximos niveles de seguridad vial. Es cierto, y lo quiero reconocer aquí, que el propio manual así lo reconoce y también otras normas y recomendaciones españolas y europeas que establecen con claridad la importancia de garantizar la seguridad, pero nunca está de más plantearlo como un objetivo a reforzar, ya que al ampliar de forma sustancial el número de señales se tiene que tener en cuenta la seguridad vial.

Estas propuestas creemos que deberían ser incluidas en el manual. Esperamos que el grupo proponente apruebe y apoye nuestras propuestas porque creemos que le daría utilidad a esta proposición no de ley. Pensamos que son propuestas sensatas y también —y lo digo en el mejor sentido de la palabra— evitarían posibles arbitrariedades. Consultar a los ayuntamientos, a través de la FEMP, permite que las decisiones sean más equilibradas y que todos los lugares turísticos de nuestro país se vean representados en esos doscientos nuevos destinos que se van a ampliar y que plantean los ministerios de Fomento y de Industria.

Finalizo señalando que desde el Grupo Socialista vamos a estar muy atentos para que las decisiones que se tomen sean las más justas territorialmente. Espero, señor Delgado, que acepte nuestra enmienda.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Llamas): Para el turno de fijación de posiciones, ¿algún grupo quiere intervenir? **(Pausa.)** Entiendo que no.

Señor Delgado, tiene la palabra para señalar la aceptación o no de la enmienda.

El señor **DELGADO ARCE**: Hablaré con la diputada socialista y me manifestaré al final.

— **RELATIVA AL IMPULSO Y FOMENTO DE MEDIDAS QUE GARANTICEN Y MEJOREN LA CALIDAD DE LOS EDIFICIOS DE NUEVA CONSTRUCCIÓN O LA REHABILITACIÓN DE EDIFICACIONES PREEXISTENTES, MEDIANTE LA IMPLEMENTACIÓN DE LA OBLIGATORIEDAD DE SUSCRIBIR LAS GARANTÍAS PREVISTAS EN EL APARTADO 1.b) DEL ARTÍCULO 19 DE LA LEY DE ORDENACIÓN DE LA EDIFICACIÓN 38/1999, DE 5 DE NOVIEMBRE, Y LA EXTENSIÓN DE LAS GARANTÍAS REGULADAS EN EL APARTADO 1.c) DEL CITADO ARTÍCULO 19 A TODA CLASE DE EDIFICACIONES. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/001982).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Llamas): Pasamos al siguiente punto del día. Proposición no de ley del Grupo Parlamentario Popular, sobre el impulso y fomento de medidas que garanticen y mejoren la calidad de los edificios de nueva construcción o la rehabilitación de las edificaciones preexistentes mediante la implementación de la obligatoriedad de suscribir las garantías previstas en el apartado 1.b) del artículo 19 de la Ley de Ordenación de la Edificación 38/1999, de 5 de noviembre, y la extensión de las garantías reguladas en el apartado 1.c) del citado artículo 19 a toda clase de edificaciones. Para su defensa tiene la palabra el señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: El Grupo Parlamentario Popular con esta iniciativa que hoy debatimos pretende incorporar a nuestro régimen de garantías el denominado seguro trienal y, además, hacerlo extensivo no solo a la vivienda, sino también a todo tipo de construcciones. Los efectos positivos en la calidad de la edificación que se ha venido produciendo tras la aprobación, con un amplio consenso, de la Ley 38/1999 de Ordenación de la Edificación, son indudables tras estos catorce años de vigencia de la misma. Quiero recordar que la LOE, la Ley de Ordenación de la Edificación, planteaba actuar sobre la calidad de tres formas. En primer lugar, ordenando las competencias y responsabilidades de los agentes intervinientes; en segundo lugar, clarificando los requisitos básicos de la edificación, que se plasmarían

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 414

25 de septiembre de 2013

Pág. 19

más adelante en el código técnico de la edificación; y, en tercer y último lugar, estableciendo un mecanismo de garantías planteado de forma paulatina.

En relación con este último pilar de la ley, en una primera instancia se obligó al promotor a suscribir únicamente un seguro decenal, el conocido seguro decenal de daños, sobre la estructura, que el tiempo ha demostrado ser exitoso, y dejando a la discreción del Gobierno la regulación ulterior de los denominados seguros trienal y anual, que afectasen a los requisitos de habitabilidad y acabado, respectivamente. Tras esta experiencia, parece llegado el momento de iniciar y completar el gran paso dado en octubre del año 1999, por una gran mayoría de la Cámara, proponiendo al Gobierno que complete este proceso.

Como decimos en el texto de la PNL la situación actual de la actividad constructiva y su esperada reactivación paulatina, ofrece, a nuestro criterio, una oportunidad para iniciar el proceso de activación total de las garantías para el ciudadano que adquiera cualquier tipo de inmueble y que se contienen en ese texto tan largo que el señor presidente señalaba, la exposición de motivos de la LOE, previsto en su disposición adicional segunda, en un contexto que permita una paulatina incorporación de las citadas garantías en el mercado inmobiliario. También se aprobó el código técnico de la edificación en 2006 y se completó la regulación técnica prevista en la LOE para configurar todo el proceso constructivo del edificio al establecer exigencias básicas de habitabilidad, tales como la protección frente al ruido, el ahorro de energía, la salubridad, etcétera, que anteriormente o no estaban reguladas o lo estaban de forma incompleta.

Tener un código técnico fue fundamental para concordar los requisitos de habitabilidad con las garantías que aportaría el seguro trienal que posteriormente los habría de cubrir. Creemos que la experiencia positiva de la obligatoriedad del seguro decenal durante todo este tiempo ha servido para que ya tengamos en España una cultura del control, de la búsqueda de la calidad, que nos permite seguir avanzando por este camino.

Señorías, creo que hay una cuestión que debemos tener en cuenta porque es un factor determinante, y es el coste de la no calidad, que desde luego tiene trascendencia en nuestros productos constructivos. En Europa se habla de un 12% mínimo del alcance de este coste de la no calidad, creyendo que en España, aunque no existen estadísticas fiables, estamos en unas cifras sobre el 15%, cifras que desde luego creemos que deben reducirse y, evidentemente, con un coste infinitamente inferior, como pueda ser el de los seguros. El coste de la no calidad, señor presidente, hay que reducirlo, porque por definición es un coste insostenible, por lo que tenemos que propiciar esa reducción importante, mucho más en una época de crisis como la que tenemos y de la que queremos salir. Hay experiencias europeas como, por ejemplo, la francesa, en la que no me voy a detener, que ha establecido una doble obligación en cuanto a los seguros y que tiene unos resultados buenos ya desde hace treinta y cuatro años. En España, en el momento en que, como digo, la construcción debe comenzar a reactivarse y en la que el Gobierno está poniendo un especial empeño precisamente también en la rehabilitación de viviendas y en la potenciación del alquiler, la incidencia que pueda tener la implantación del denominado seguro trienal y su extensión a todo tipo de construcciones, será absolutamente positiva en todos los estadios, pero fundamentalmente en la reducción del coste de la no calidad y en la mejora de la oferta de vivienda y locales nuevos, tanto para compra como para alquiler.

La LOE, previsoramente, había dejado en manos del Gobierno la ampliación de las garantías a todos los daños o defectos y a todas las tipologías edificatorias. Creemos que ha llegado el momento de ello y sin dejar tampoco de señalar que debe llevarse a cabo con prudencia, considerando que cualquier modificación del régimen de aseguramiento obligatorio en la edificación es una medida que incidirá sobre un sistema complejo, con muchas variables e intereses contrapuestos, requiere un previo y riguroso análisis de todos los segmentos afectados y de las consecuencias que se derivarían de tal modificación, y así se le señala al Gobierno.

También —y con esto acabo, señor presidente—, en la línea con el consenso alcanzado en el año 1999, el Gobierno habrá de buscar igualmente el consenso del conjunto de agentes involucrados en el proceso de edificación, además de los operadores económicos como son las entidades del sector del seguro. **(El señor presidente ocupa la Presidencia)**. De la misma manera, el Grupo Parlamentario Popular invita a todos los grupos parlamentarios de la Comisión de Fomento a que apoyen esta iniciativa y mantengamos el consenso que en esta materia iniciamos en el año 1999 —también, por cierto, a propuesta del Grupo Parlamentario Popular—, y seamos un ejemplo para que también lo alcancen los distintos sectores implicados con el Gobierno de España.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 414

25 de septiembre de 2013

Pág. 20

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, tiene la palabra, para defender la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista, la diputada doña Paloma Rodríguez Vázquez.

La señora **RODRÍGUEZ VÁZQUEZ**: Quiero iniciar mi intervención haciendo un comentario —les aseguro que sin ninguna acritud— sobre la forma tan excesivamente prudente, por definirlo de algún modo, en que se ha redactado la presente proposición no de ley, incluyendo demasiados términos como impulsar, iniciar, implementar. Nos parece que carece un poco de determinación; no contiene una definición de plazos y nos sorprende también que se haya incurrido en la imprevisión en la actividad legislativa al no introducir estas cuestiones, que son realmente sustanciales, en el proyecto de ley de rehabilitación, regeneración y renovación urbanas de tan reciente tramitación, que se nos vendió y se defendió por parte del grupo proponente como un proyecto redondo, exhaustivo e integral y vemos que carecía de esta parte importante de las garantías de las edificaciones.

No obstante, quiero manifestar el interés del Grupo Parlamentario Socialista en la proposición que se presenta, por muchas cuestiones. La primera, sin duda, es la necesidad de avanzar hacia una unificación en la rehabilitación y regeneración del mercado de la vivienda y de edificaciones, una unificación, señorías, que tiene que garantizar la óptima utilización de los edificios tanto por parte de las personas propietarias o usuarias de viviendas como por parte de la ciudadanía en general en los casos de edificaciones de utilización pública o en relación con el uso de los locales comerciales e industriales.

Por otra parte, ese vínculo adverso establecido entre crisis económica y construcción o, mejor expresado, exceso en la construcción que se ha puesto de manifiesto como un bucle ascendente durante demasiado tiempo, tiene que dejar paso a una política de vivienda en la que necesariamente tenemos que hablar de economía y de garantías, de impulso del sector de la construcción y de incremento del empleo en este ámbito y, por supuesto, del ejercicio del derecho constitucional a una vivienda digna y a una utilización segura y confortable de los edificios de uso común.

En el proyecto de ley de rehabilitación, regeneración y renovación urbanas se introduce desde el inicio un elemento que es fundamental: la importancia de facilitar a las administraciones públicas competentes un instrumento que les permita disponer de la información precisa para evaluar el cumplimiento de las condiciones básicas legalmente exigibles, tanto en materia de conservación como de accesibilidad. Y es en este ámbito en el que el Grupo Parlamentario Socialista ha introducido una enmienda al texto. Proponemos la inclusión específica de las administraciones públicas entre las entidades en quienes debe recaer la obligación de suscribir las garantías previstas en los apartados citados del artículo 19 de la Ley 38/1999, de Ordenación de la Edificación. En el capítulo primero, artículo 1.3 de esta ley, se exime a las administraciones públicas a cumplir lo dispuesto sobre garantías de suscripción obligatoria.

En el Grupo Parlamentario Socialista creemos que es precisamente la Administración pública, en su función de promotora de viviendas protegidas quien está llamada a mostrar ejemplaridad y dar pasos firmes hacia la eficiencia y la calidad, hacia la mayor integración de la regulación y hacia la mejora de la supervisión. En este sentido, la introducción de un método de garantías y supervisión que esté unificado, evitando la fragmentación de estas garantías, es un factor que va a contribuir decisivamente a reducir los riesgos para las personas usuarias de los edificios. Por tanto, la inclusión de las administraciones públicas como estamentos obligados nos va a permitir: en primer lugar, garantizar la mejora de las calidades en la edificación o renovación, aspecto exigible, por cierto, a las entidades constructoras o promotoras; en segundo lugar, nos va a permitir evitar que la Administración incurra en competencia desleal con esas otras entidades constructoras; y, en tercer lugar y por último, pero no menos importante, va a posibilitar a los usuarios y usuarias el anticipo de los pagos en caso de vicios o defectos en la construcción, va a eliminar el impacto negativo en la solvencia de las personas más vulnerables y va a evitar que estas personas se vean obligadas a litigar contra la Administración durante tiempos excesivamente largos, sin la disponibilidad muchas veces de la liquidez necesaria y probablemente necesitando la intervención de intermediarios bancarios, con el consiguiente coste añadido. Por ello, insistimos, señorías, en que la Administración debe dar ejemplo para no dejar de nuevo en los márgenes a quienes más necesitan de su amparo.

Desde nuestro grupo ofrecemos una nueva redacción, si le parece bien al ponente, para mejorar conjuntamente la redacción y así llegar a un consenso, dada la voluntad de consenso que creemos que existe tanto por parte del grupo proponente como por parte de nuestro grupo. En todo caso, vamos a votar favorablemente porque nosotros no nos vamos a poner de espaldas al empleo, de espaldas a la seguridad y de espaldas al crecimiento del sector de la construcción en este país.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 414

25 de septiembre de 2013

Pág. 21

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, para fijar posiciones, por el Grupo Parlamentario de La Izquierda Plural, doña Ascensión de las Heras tiene la palabra.

La señora **DE LAS HERAS LADERA**: El artículo 19 de la Ley 38/1999, de Ordenación de la Edificación, establece en su artículo 19 la obligatoriedad de suscripción y pago por parte del promotor de la edificación de una serie de seguros con el objeto de proteger al consumidor. Sin embargo, la obligatoriedad de suscribir los seguros trienal y anual para viviendas y otros tipos de edificios que no fueran viviendas quedó diferida en el tiempo, como saben sus señorías, disponiéndose en el propio artículo que sería el Gobierno quien lo regularía mediante real decreto. La cuestión entonces debe centrarse en para qué piden la autorización en esta Comisión, si el Gobierno no la necesita, porque como ya he dicho existe una delegación legislativa. Entenderán que nos resulte chocante que el artículo que tiene por objeto proteger al consumidor final de la edificación de viviendas nuevas no haya tenido desarrollo en catorce años y sobre todo en los años del bum inmobiliario, donde se han batido récords históricos en la construcción de viviendas. Esto nos obliga a preguntarnos por qué vienen ahora con esto a esta Comisión. También cabe preguntarnos quién es el destinatario de la iniciativa, ¿los consumidores o las empresas aseguradoras y reaseguradoras que necesitan cubrir su facturación anual por el descenso de los volúmenes de construcción de obra nueva? Creemos que va encaminado para estos últimos.

En la proposición no de ley se habla de la madurez del sector de seguros para ofertar estos nuevos seguros, pero quizá convenga recordar aquí la sanción 1999 de la Comisión Nacional de la Competencia por una supuesta práctica de concertación de precios en las primas de seguros decenales. Independientemente de que aquella sanción se acaba de anular por la Audiencia Nacional, simplemente quiero recordar que en aquella ocasión —2007, ocho años después de la implantación del seguro decenal— la línea de defensa que arguyeron las propias empresas aseguradoras para justificar los desencuentros mutuos y el cruce de información era la necesaria investigación sobre estadísticas de riesgo que estaban cubriendo al carecer de datos suficientes. Esto es analizar el riesgo y no parece por tanto que el sector esté preparado para cubrir otros riesgos diferentes ni para extender el seguro para otro tipo de edificación distinta.

Esta proposición no de ley parece más bien —desde el punto de vista de La Izquierda Plural— una justificación, una excusa para incrementar los deberes de los ciudadanos y las empresas, que a buen seguro, nunca mejor dicho, se verán obligados a sufragar los sobrecostes de la edificación nueva o rehabilitada, a mayor gloria y beneficio del sector asegurador, sector que, como se ha visto, no parece haber tenido un comportamiento ejemplar en esta materia. Por ello, desde La Izquierda Plural tendremos que votar en contra.

El señor **PRESIDENTE**: Don Andrés, ¿tiene algo que decir al respecto?

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Señor presidente, señalo nada más que estamos en una Comisión de impulso a la acción del Gobierno, no con ninguna autorización de actuaciones normativas al mismo. Respecto a la enmienda que se ha presentado creemos que no comprende el alcance de la normativa, pero no obstante hablaremos con la representante del Grupo Socialista para intentar alcanzar un acuerdo o una explicación satisfactoria a la misma.

— **SOBRE LA SUPRESIÓN DE LAS RENOVACIONES DE LA SUBSIDIACIÓN DE PRÉSTAMOS CONVENIDOS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE IU, ICV-EUiA, CHA: LA IZQUIERDA PLURAL. (Número de expediente 161/001986).**

— **SOBRE LAS AYUDAS DE SUBSIDIACIÓN DE PRÉSTAMOS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/001991).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a debatir a continuación estas dos proposiciones no de ley acumuladas, que como saben corresponden a los puntos 6.º y 9.º del orden del día, sobre la supresión de las renovaciones de la subsidiación de préstamos convenidos, de La Izquierda Plural, y sobre ayudas de subsidiación de préstamos, del Grupo Parlamentario Socialista. Comenzamos con la defensa de la posición del Grupo Parlamentario de La Izquierda Plural. Tiene la palabra doña Ascensión de las Heras.

La señora **DE LAS HERAS LADERA**: Señorías, los planes de vivienda desarrollados en los últimos años venían estableciendo ayudas para la construcción y para la compra para los adjudicatarios de una

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 414

25 de septiembre de 2013

Pág. 22

vivienda protegida. Los beneficiarios por la adjudicación de vivienda debían cumplir unas determinadas condiciones socioeconómicas para poder obtener estas ayudas de subsidiación de préstamos convenidos. Estas ayudas consistían en un descuento en la cuota mensual que paga cada familia adjudicataria por su préstamo. Esta ayuda tenía una duración de cinco años y podía ser prorrogada por otros cinco, siempre y cuando las familias adjudicatarias siguieran cumpliendo con los requisitos que les hicieron precisamente beneficiarios de estas ayudas, requisitos de carácter social y económico.

Muchas familias de este país pudieron acceder así a su primera vivienda con protección pública gracias a estas ayudas.

Entre ese paquete de medidas de las políticas de austeridad, del austericidio que lleva a cabo el Gobierno, se encuentra la eliminación precisamente de estas ayudas, en un principio mediante el Real Decreto 20/2012, de medidas para garantizar la estabilidad presupuestaria y de fomento de la competitividad, que en su artículo 35 suprimía las ayudas del Plan estatal de vivienda y rehabilitación 2009-2012. Después ustedes han dilapidado, han terminado con todas las ayudas a la vivienda con protección pública mediante una disposición adicional en una enmienda que incorporaron en el Senado a la Ley 4/2013, de 4 de junio, de medidas de flexibilización y fomento del mercado del alquiler, cerrando definitivamente todas las posibilidades a estas familias de poder seguir accediendo o seguir manteniendo su vivienda.

La coordinadora de plataformas de afectados por la supresión de la subsidiación de préstamos de vivienda con protección pública ha calculado que la afectación es para más de 300.000 personas, que se van a ver afectadas en todo el territorio español, que al ver que va a incrementarse la cuota del pago de sus hipotecas entre 90 y 200 euros se van a encontrar en una situación muy grave que les puede abocar al desahucio. Se trata, y esto hay que resaltarlo, de personas que adquirieron su vivienda protegida y contrataron hipotecas porque tenían unas condiciones y cumplían con unos requisitos muy específicos. Además, dentro de esas condiciones, tuvieron que pagar precios de burbuja inmobiliaria, muy por encima del valor real cuando estamos hablando de vivienda de promoción pública y proporcionada por las diferentes administraciones con competencias: ayuntamientos, comunidades autónomas y el propio Estado. Nos podemos encontrar ante la situación del aumento de desahucios, con el escándalo y la gravedad que pueden suponer, promovidos precisamente por la Administración del Estado. Ya nos estamos encontrando con situaciones de desahucios que vienen precisamente promovidos por otro tipo de administraciones, como las de la comunidad y las del ayuntamiento, concretamente en Madrid, con consecuencias dramáticas. Estamos además ante la posibilidad de que la propia Administración, que este Gobierno, con sus medidas, esté incurriendo en el incumplimiento de un derecho constitucional. Por eso creemos que esto merece ser llevado al Tribunal Constitucional y así nos consta que lo ha hecho el Grupo Parlamentario Socialista. Tenemos once diputados y diputadas y por ello no lo hemos podido llevar nosotros, pero, como digo, ha sido llevado al Constitucional, porque creemos —y lo apoyamos— que se está vulnerando un derecho fundamental.

El sentido de nuestra proposición no de ley es claro. Requerimos, instamos, reivindicamos a este Gobierno a que reconduzca esta situación y que dé contenido a lo que figura como derecho constitucional, que es la protección a la vivienda y la garantía del derecho a una vivienda digna para todos los españoles y españolas.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra la diputada doña Leire Iglesias Santiago.

La señora **IGLESIAS SANTIAGO**: El motivo de la proposición no de ley, que también ha presentado el Grupo Parlamentario Socialista junto con el Grupo de La Izquierda Plural en dos iniciativas muy similares, ha sido explicado bastante bien. Es cierto —y merece la pena resaltarlo esta tarde una vez más en esta Comisión— que el uso y el abuso en la tramitación parlamentaria de las cuestiones relacionadas con la política de vivienda empieza a ser demasiado reiterado, demasiado abusivo por parte del grupo de la mayoría. No es la primera vez que lo denunciemos en esta Comisión, pero lo vamos a tener que seguir haciendo, porque se ha repetido de nuevo el jueves pasado a través de la ley de emprendedores, en la que en una de las medidas no solo se vulneran los derechos de los usuarios de las viviendas de promoción pública, sino que también seguimos empujando a la gente a la insolvencia mediante otro tipo de decisiones, como el régimen transitorio de los créditos IRPH. Lo fue y pasó también en la tramitación parlamentaria de la Ley 1/2013, de protección —pseudoprotección— de los deudores hipotecarios, en la que se ventiló la iniciativa legislativa popular; lo ha sido la Ley de rehabilitación, regeneración y renovación urbana, que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 414

25 de septiembre de 2013

Pág. 23

hemos visto en la PNL anterior que hemos debatido, que incorpora ahora enmiendas cuando curiosamente a la misma se incorporaron, vía Senado, cuestiones que no tenían nada que ver con la vivienda ni con la rehabilitación o la regeneración y la renovación urbana, y lo fue, mucho, la ley que es objeto o impulso de estas proposiciones no de ley, tanto por parte de La Izquierda Plural como del Grupo Parlamentario Socialista. Lo fue en la Ley 4/2013, de medidas de fomento y flexibilización del mercado del alquiler, que en el último tiempo de descuento, de manera burlona y tramposa en las enmiendas del Senado, vino no a condenar sino a recondenar una decisión que ya había sido tomada por el Gobierno mediante el Real Decreto-ley 20/2012, a recondenar a muchos ciudadanos y ciudadanas españoles que habían accedido a una vivienda de promoción pública a perder el préstamo subsidiado, a perder un derecho reconocido, a perder una ayuda que había sido reconocida por todos los planes de vivienda anteriores, por todas las políticas de vivienda anteriores en nuestro país. No lo decimos nosotros, ya hay sentencia, ya tenemos una primera sentencia del Juzgado Contencioso-administrativo número 2 de Castellón condenando a la Administración, condenando a la Generalitat Valenciana por la medida, por la decisión adoptada por parte del Ministerio de Fomento, y dándoles protección a los usuarios de los préstamos subsidiados mediante las viviendas de promoción oficial.

Todas estas leyes, tramitadas de forma tramposa, al final consiguen un mismo fin y es empujar, llevar a la ciudadanía a una situación de insolvencia en la que ya no es que sufran la crisis, es que sufren directamente la acción del Gobierno. Es el Gobierno, efectivamente, el que está inventando nuevas formas de insolvencia y, por tanto, nuevas formas de desahucio a las que está condenando a muchos ciudadanos y ciudadanas cambiándoles las reglas de juego a mitad de la partida. Es la característica de su política de vivienda y es la característica de su política de vivienda en todas las administraciones. A la muerte súbita de la vivienda de promoción pública, condenada por lo que se establece en la Ley de rehabilitación, regeneración y renovación urbana y en el Pitvi, se añaden políticas de vivienda que vemos reproducidas en algunos municipios, como la desaparición, la venta de las empresas municipales de vivienda y suelo, y cuando no hacen desaparecer directamente la empresa municipal de la vivienda y suelo, como ocurre en la Comunidad Valenciana, venden directamente su patrimonio, como en el caso de la Empresa Municipal de Vivienda y Suelo de Madrid, que ha vendido 1.860 viviendas, pertenecientes al censo de la empresa municipal, y condena directamente a 650 familias en régimen de alquiler a que reciban una notificación de desahucio, como hace una semana recibió una ciudadana que decidió quitarse la vida. Desaparece la VPO, desaparecen las políticas de alquiler, desaparecen los recursos que tienen las administraciones públicas para atender un derecho constitucional que debemos preservar, que es el derecho del acceso al techo, y lo hacen con el ausentismo del Ministerio de Fomento, que no garantiza, que no está presente en ninguna de estas decisiones.

Esta es una proposición no de ley que viene a sumarse a los recursos, a las iniciativas que ya hemos presentado desde el Grupo Parlamentario Socialista, a las proposiciones de ley, a los recursos ante el Tribunal Constitucional, pero sobre todo a cualquier iniciativa que sirva para revertir situaciones injustas como las que se están produciendo con la desaparición de los préstamos subsidiados de las VPO. Son 300.000 familias aproximadamente en nuestro país, efectivamente, 300.000 familias que tendrán que pagar unos 400 euros más al mes, cuando ha sido la Administración la que les mantiene las obligaciones y les quita los derechos que les había reconocido hasta la fecha; familias que no tienen ninguna alternativa, familias que no pueden alquilar su vivienda, familias que no pueden vender su vivienda y que en el mejor de los casos, cuando pueden venderla, será la Administración la que fije ese precio de venta, muy por debajo probablemente del precio por el que la compraron. Son familias, no lo olvidemos, que accedieron a una vivienda de promoción pública incentivadas por la Administración y que eran familias que contaron con pocos recursos, esos mismos pocos recursos que tienen que seguir demostrando para mantener la subsidiación del préstamo para que ese préstamo sea renovado.

Animamos a la ciudadanía a que presente nuevas denuncias, como la que se ha presentado en Castellón, pese a que cada vez también tienen mayor dificultad para acceder a la justicia con otras medidas que está tomando este Gobierno. Animamos a los grupos parlamentarios a tener en cuenta las sentencias y a tener en cuenta las iniciativas de las plataformas sociales y del resto de grupos parlamentarios para cambiar esta ley y les animamos sobre todo a no dejar a su suerte a quienes no han mejorado su situación económica para que puedan mantener este derecho a la subsidiación de préstamos. No olvidemos cómo se produjeron estas ayudas. Se trata de familias que tienen que planificar la compra de su vivienda. Son muy pocos los ciudadanos y las ciudadanas en nuestro país que pueden comprar una vivienda sin hacer una planificación a largo plazo, muy pocos, y pese a haberles obligado a hacer esa

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 414

25 de septiembre de 2013

Pág. 24

planificación a largo plazo y a seguirles exigiendo sus obligaciones, les quitamos la percepción de un derecho y lo hacemos con carácter retroactivo. Por todo ello, mediante esta proposición no de ley, les animamos a revertir las decisiones que el Gobierno ha tomado hasta la fecha, les animamos a cumplir con las sentencias, les animamos a cumplir con la iniciativa y a que permitan que se sigan prorrogando los préstamos subsidiados y que mantengamos una política de vivienda que permita el acceso a techo de todas las familias en nuestro país. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: A continuación fijamos posiciones. Por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), tiene la palabra la diputada doña Concepció Tarruella Tomàs.

La señora **TARRUEL·LA TOMÀS**: Simplemente voy expresar la posición de nuestro grupo parlamentario, que es la de apoyar muy decididamente estas dos proposiciones no de ley. Desde Convergència i Unió denunciarnos en su día todo lo referente a la no prórroga de estas subsidiaciones, a todo lo que son las ayudas a la vivienda. Desde Convergència i Unió nos hemos manifestado reiteradamente en que esta interpretación restrictiva —y no solamente restrictiva sino otorgándole carácter retroactivo— que se hacía de este artículo del real decreto debía corregirse. Por eso vamos a apoyar muy decididamente estas dos proposiciones no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: Finalmente, por el Grupo Parlamentario Popular, fija la posición don Teodoro García Egea.

El señor **GARCÍA EG·EA**: Van ya demasiadas ocasiones en las que el Grupo Parlamentario Socialista utiliza el dolor ajeno para hacer política. Creo que hace usted un flaco favor a la gente cuando utiliza temas tan sensibles con objetivos puramente electoralistas y demagógicos. Me veo en la obligación, señora Iglesias, de recordarle que la supresión regulada en este Real Decreto-ley 20/2012 no afecta a los derechos ya reconocidos con anterioridad a su entrada en vigor (**La señora Iglesias Santiago: Afecta a las renovaciones**), sino que lo que hace es impedir el reconocimiento de nuevas ayudas de subsidiación de préstamos, incluso aunque la solicitud estuviese en tramitación. La supresión regulada en este Real Decreto-ley 20/2012 no afecta a los derechos ya reconocidos con anterioridad a su entrada en vigor, sino que impide reconocer nuevas ayudas. Se lo repito porque veo que me está contradiciendo.

De hecho, cuando se presenta una solicitud de renovación, de acuerdo con los artículos de los distintos planes estatales de vivienda, debe acreditar el solicitante *ex novo* que cumple en ese momento todas las condiciones para obtener la prórroga de la subsidiación del préstamo y por tanto y en todo caso está presentando una nueva solicitud. Así, y en aplicación del artículo 35 del Real Decreto-ley 20/2012, de 13 de julio, no procede estimar ninguna solicitud de prórroga. No estamos hablando por tanto de suprimir retroactivamente una ayuda en vigor, sino que lo que se desestima es la prórroga solicitada, tal y como se establece desde un primer momento. Esto es así porque los programas de subsidiación de préstamos convenidos nacieron en un contexto hipotecario y de precios de la vivienda que han cambiado respecto de aquella situación a la situación actual. Por tanto, esta supresión de nuevo reconocimiento o de prórrogas reguladas por este Real Decreto mencionado, 20/2012, ha sido adoptada por el Gobierno valorando, y usted lo sabe, la tendencia a la baja en la evolución de los precios de vivienda, así como de los tipos de interés, que podrían en algunos casos compensar el no reconocimiento y la no renovación de esta prórroga.

La imposibilidad del nuevo reconocimiento de la ayuda de subsidiación de préstamos convenidos está notablemente compensada por la bajada de las cuotas de dichos préstamos, como consecuencia de la bajada de estos tipos de interés. Por ejemplo, si nos atenemos a los datos y no a la demagogia de la que usted hace gala cada vez que interviene relacionando estos temas de vivienda con personas, los beneficiarios del Plan estatal 2009-2012 operaban en el año 2009 con un tipo del 2,62% y en el año 2013 con un tipo del 0,5%. Los beneficiarios del Plan estatal 2005-2008 operaban en el año 2008 con un tipo del 5,09% y en el año 2013 con un tipo del 2,78%. A pesar de ello en ambos casos se sigue manteniendo la ayuda por el tiempo que se tiene reconocida, porque si, como usted dice, se eliminan todas las ayudas a los préstamos de subsidiación, ¿cómo puede ser que haya una partida en los Presupuestos Generales del Estado para pagar este tipo de ayudas? En ambos casos se sigue manteniendo la ayuda por el tiempo que se tiene reconocida, ayuda que no ha variado por tratarse de una cuantía fija por cada 10.000 euros de préstamo. Por ello, le pido que saque del debate político un tema tan importante como la vivienda.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 414

25 de septiembre de 2013

Pág. 25

Ha mencionado usted una serie de proyectos de ley que se han tramitado en esta Cámara. No se ha dejado usted ninguno sin mezclar y sin meter esa carga emocional y creo que a la hora de legislar tenemos que pensar en las personas, en la situación actual, en la situación futura y no en las próximas elecciones, en las que usted y desgraciadamente algunos otros grupos políticos tienen puesta la vista. Ustedes han contribuido a crear uno de los mayores agujeros presupuestarios que tenemos en toda Europa; han contribuido a crear una herencia que ahora el Partido Popular, el Gobierno de Mariano Rajoy está tratando de enderezar y se permiten venir ahora, desde la oposición, a dar lecciones de buena gestión. Es lamentable, creo que no hay oposición en Europa que esté siguiendo el camino que están siguiendo ustedes y, por el bien del país, por el bien de nuestros ciudadanos, deberían presentar sus iniciativas hablando más con todos los grupos, hablando más con el Gobierno y dejándose la demagogia en casa antes de venir al Congreso. **(Aplausos)**.

— RELATIVA AL IMPULSO DE LA INTERMODALIDAD EN EL SISTEMA DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/001988).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente proposición no de ley, punto 7.º del orden del día, relativa al impulso de la intermodalidad en el sistema de transporte de mercancías. Es del Grupo Parlamentario Popular y la va a defender la diputada doña Cristina Suárez-Bárcena, que tiene la palabra.

La señora **SUÁREZ-BÁRCENA BLASCO**: Señorías, desde el Grupo Popular traemos para su debate en esta Comisión la presente proposición no de ley relativa al impulso de la intermodalidad en el sistema de transporte de mercancías. La creciente movilidad de mercancías en las economías modernas cada vez más globalizadas, junto con la necesidad de contener gastos, plantean el reto de optimizar la utilización de los distintos medios de transporte existentes en general y para el transporte de mercancías en particular. Con la existencia de distancias crecientes y áreas de recogida y distribución muy distintas, la intermodalidad se presenta como indispensable para la consecución de ahorros en tiempo, seguridad y coste.

El sistema del transporte de mercancías, basado en las distintas infraestructuras específicas, así como los servicios realizados sobre las mismas, constituyen un eslabón clave para la consecución de este objetivo. Su eficiencia, calidad, nivel de servicios y su coste, así como una óptima utilización de sus recursos, son imprescindibles para dar una adecuada respuesta a las crecientes necesidades de transporte de la sociedad actual, sirviendo a las necesidades de la industria y de otros sectores productivos para ayudar a mejorar sus condiciones de competencia en el mercado global.

En este sentido, el nivel actual de desarrollo del sistema español de mercancías presenta una serie de carencias y debilidades y por otra parte también importantes oportunidades de desarrollo. Entre las primeras se puede citar en especial el escaso grado de desarrollo intermodal, con un predominio del transporte por carretera que supone más del 85% del total de todos los modos y del 96% del transporte por vía terrestre, carretera y ferrocarril, de forma que la tasa de utilización de este último resulte una de las más reducidas en el conjunto de los países europeos. La participación del transporte intermodal puede contribuir significativamente a la mejora de su eficiencia, a la utilización más adecuada de las potencialidades de cada modo en el conjunto, a un uso óptimo de los recursos disponibles, y con ello a aumentar su sostenibilidad reduciendo los impactos ambientales del transporte.

Se estima que los gastos logísticos en Europa alcanzan el 21% del PIB y el 14% del precio final de venta del producto. Aunque es muy variable la parte que dentro de ese porcentaje supone el transporte, no cabe duda de que todo lo que signifique una mejora de la cadena de distribución de las mercancías haciéndola más ágil y versátil tendrá un impacto considerable en el precio final y por tanto en la competitividad de nuestra economía. No se oculta sin embargo la complejidad que supone conseguir un adecuado trasvase modal. Para las mercancías los puntos de trasvase incluyen los cambios a realizar sobre todo cuando se trata de puertos y aeropuertos hacia el ferrocarril y la carretera y, ya en el territorio español, entre estos dos últimos. España precisa disponer de infraestructuras y equipamientos de trasvase complejos y costosos, aún más teniendo en cuenta la a veces escasa disponibilidad de suelo. Responder a esta demanda de mayor rapidez, eficiencia y seguridad en el transporte mediante la óptima combinación de los diferentes medios, teniendo en cuenta que cada uno de ellos es más adecuado que el resto en función de las diferentes circunstancias de distancia, coste y tiempo, es una de las tareas básicas de la adecuada planificación de los transportes.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 414

25 de septiembre de 2013

Pág. 26

La planificación de la infraestructura del transporte debe incluir una serie de medidas que van desde las inversiones a las adecuaciones regulatorias y organizativas necesarias para un funcionamiento óptimo del sistema. Por esto, en la implementación de cualquier plan, hay que considerar una estrecha colaboración entre el sector público y el privado, tanto en la detección de las necesidades como en el diseño y la puesta en marcha de las medidas. Por otro lado, aunque la inversión vía presupuestaria es fundamental, la actual situación económica hace difícil la asunción por parte de las administraciones públicas de la financiación de todas las infraestructuras necesarias, por lo que es conveniente encontrar mecanismos de colaboración con el sector privado para afrontar las inversiones entre la gran variedad de fórmulas existentes en función de las necesidades concretas de cada actuación.

Por todo lo expuesto, el Grupo Parlamentario Popular presenta esta proposición no de ley por la que el Congreso de los Diputados insta al Gobierno a desarrollar un plan de impulso a la intermodalidad en el transporte dirigido a facilitar la movilidad y el transporte de mercancías, con el objetivo de mejorar los tiempos, la seguridad y la eficiencia en los transportes y en particular en la cadena logística.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, por el Grupo Parlamentario Socialista, para defender su enmienda, tiene la palabra el diputado don Joan Ruiz i Carbonell.

El señor **RUIZ I CARBONELL**: Leyendo la iniciativa que nos presenta el Grupo Parlamentario Popular lo primero que se observa es que es un conjunto de obviedades en las que solo se puede estar de acuerdo. Que hay que optimizar la utilización de los medios de transporte para lograr ahorros en tiempo, seguridad y costes, ¿se puede estar en desacuerdo? Que en el precio final de los productos su transporte supone uno de los factores más importantes, ya sabemos que es así. Que conseguir tener conectadas las diferentes infraestructuras es complejo y requiere construir algunas nuevas pero sobre todo nexos adecuados entre ellas, también lo sabemos. Que para tener una red de infraestructuras que asegure la intermodalidad que necesitamos es obligada una cierta planificación —bueno, cierta no, mucha—, no lo discute nadie. Que para conseguir la inversión que todavía necesitamos la vía presupuestaria es fundamental, el grupo del que formo parte lo ha defendido siempre, algún otro tal vez no, pero nosotros sí.

He de serle sincero. Al leer la proposición no de ley, también me vino a la memoria otra cosa que, por si la memoria me fallaba, he buscado y comprobado. Fue la ministra de Fomento Ana Pastor quien en esta Comisión, presentándonos el Pitvi, dijo que la intermodalidad es otro enfoque global y fundamental de dicho Pitvi. Y más adelante, hablando del programa de actuación inversora, añadió: Todas las iniciativas de inversión, todos los nuevos desarrollos y capacidades tienen por objeto completar los grandes ejes estructurantes y los itinerarios de la red, el refuerzo de las conexiones intermodales. Hasta diecinueve veces, como consta en el acta de ese día, se refirió la ministra a la intermodalidad en su primera intervención en esa comparecencia. Por cierto, cuando hablaba de intermodalidad hablaba tanto de la de pasajeros como de la de mercancías. Como de lo que estoy diciendo precisamente mañana, día 26 de septiembre, hará un año y no tenemos noticias del Pitvi ni de que se haya hecho nada de nada, hasta he llegado a pensar que tal vez lo que pretendía el Grupo Popular con su proposición no de ley era premiar a la ministra, pero sinceramente fue un pensamiento pasajero que me duró muy poco.

Nuestro grupo está de acuerdo en que el Ministerio de Fomento redacte un plan de impulso, del que hablan en su proposición no de ley, pero nos parece que hace falta concretarlo un poco más ¿no les parece? Ni que sea porque ya estamos en la mitad de la legislatura —de su legislatura, esperamos que sea la última— y no quisiéramos pensar aquello de que una cosa es predicar y otra dar trigo. Y créannos, solo en aras de la eficacia hemos presentado nuestra enmienda, que primero pide dos cosas. La primera un plazo, que nos parece prudencial, para redactar el plan —de hecho, el ministerio dispone ya de toda la información que necesita—, y también pide una especial atención en dicho plan a las conexiones entre nuestras carreteras, nuestros trenes y nuestros puertos. Y luego, para no caer en lo que he dicho de que una cosa es predicar y otra dar trigo, hemos incluido en la enmienda algo que nos parece esencial y que es la prueba de que su grupo tiene la voluntad real no solo de redactar un plan intermodal sino además de llevarlo a cabo, y no hará falta que les diga qué es ¿no? Sencillamente, una obviedad más: que es necesario que en los presupuestos que dentro de pocos días conoceremos todos se vea reflejada esa voluntad. Y por cierto, no será nuestro grupo el que se oponga a la colaboración público-privada, aunque creemos, igual que suponemos que creen ustedes, que difícilmente habrá aportación de capital privado si no la hay del público. Y si no existe dicha aportación en el proyecto de presupuestos, autoenmiéndense ustedes, hagan servir su mayoría absoluta para aprobar una nueva partida que la contemple. Ya les digo que en este punto concreto cuentan con nuestro apoyo. Porque sin un plazo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 414

25 de septiembre de 2013

Pág. 27

para redactar el plan y sin que en los presupuestos exista partida o partidas necesarias para iniciar dicho plan, ustedes hoy, aquí, no son creíbles.

He de admitir que a lo mejor en mi caso ser diputado por Tarragona me influye poderosamente debido a los ejemplos de la acción de gobierno del Partido Popular en la circunscripción que he de decir, humildemente, que tengo el honor de representar. Les aseguro que no exagero, y les pondré tres ejemplos que afectan a la intermodalidad, no solo de mercancías, en mi provincia también de pasajeros, es verdad. Este Gobierno ha suspendido la construcción de una estación de AVE ya adjudicada, repito, ya adjudicada, junto al aeropuerto de Reus, al final de la autovía T-11, cuyo ámbito de influencia abarca la ciudad de Tarragona, su conurbación, la Costa Dorada, Cambrils, Salou y todo el sur de Cataluña. También este Gobierno ha decidido que entre Castellón y el límite con el municipio de Tarragona solo tendremos tren de ancho europeo, sin haber explicado todavía, por ejemplo, cómo podrán llegar los miles de personas, entre ellos muchos jóvenes del sur de la provincia que estudian en la ciudad de Tarragona, a los centros universitarios. O cómo podrán llegar los trenes de Barcelona más al sur de la ciudad de Tarragona, los de media distancia. Y esto está haciendo crecer la preocupación de ciudadanos, ayuntamientos, empresas, entidades de todo tipo, que ven cómo pasa el tiempo, avanzan los trabajos y no se nos da ningún tipo de explicación. Y si volvemos al objeto exacto de la moción, cómo llegaran las mercancías del puerto de Tarragona hasta Castellón, porque no creo yo que piense alguien que tengan que ir de Tarragona a Zaragoza, de Zaragoza a Madrid, de Madrid a Valencia y de Valencia a Castellón, pero no lo sabemos, no nos lo han dicho. Tercer ejemplo, y podría continuar con algunos más. Este Gobierno no ha puesto un euro en lo que llevamos de mandato en los tramos de la A-27, excepto en el primero que cuando llegaron al Gobierno ya se lo encontraron a medio terminar. La A-27 es una autovía que tiene que conectar el puerto de Tarragona, verdadero corazón económico de mi ciudad, Tarragona, con el valle del Ebro y desde allí con el norte y el centro de España. Ya ven por qué les decía que a lo mejor en mi caso ser diputado por Tarragona me influye poderosamente haciéndome desconfiar debido a los ejemplos de la acción de gobierno del Partido Popular por lo que hace a la intermodalidad en el territorio por el que estoy aquí como diputado y que intento representar de la mejor manera de la que soy capaz. Podemos hacer un esfuerzo, tal vez sí, podemos hacerlo, para creer que no será papel mojado, que esto de hoy no será solo un brindis al sol, pero para ello demuestren ustedes su voluntad de llevarlo a cabo aceptando nuestra enmienda, que recoge este doble gesto. Se lo resumo. Poner un plazo para redactarlo y, naturalmente, presentárnoslo, y luego que el plan esté reflejado en los Presupuestos Generales del Estado.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra la autora de la iniciativa doña Cristina Suárez.

La señora **SUÁREZ-BÁRCENA BLASCO**: La verdad es que diserta usted maravillosamente. Se han dicho muchas obviedades que también yo las conozco, pero el Grupo Popular no está de acuerdo con su enmienda y por eso la rechaza.

— POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A ELABORAR UN PLAN ESTRATÉGICO PARA MEJORAR EL TRÁFICO EN EL AEROPUERTO DE MADRID-BARAJAS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/001990).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la última iniciativa, que es la proposición no de ley por la que se insta al Gobierno a elaborar un plan estratégico para mejorar el tráfico en el aeropuerto de Madrid-Barajas. Es autor el Grupo Parlamentario Socialista. Antes de darle la palabra advierto que al finalizar llamaremos a votación, para que avisen a quienes crean conveniente avisar.

Tiene la palabra el diputado don Rafael Simancas Simancas.

El señor **SIMANCAS SIMANCAS**: Señorías, el propósito del Grupo Socialista en la presentación de esta iniciativa no es el de intercambiar nuevamente reproches con el Gobierno o introducir una controversia más en el debate político. Vamos a procurar atender el interés general en relación con una infraestructura de la que depende en buena medida el desarrollo económico, las posibilidades de desarrollo económico y la generación de empleo en la Comunidad de Madrid, circunscripción por la que el diputado que les habla es representante. Incluso estamos abiertos a llegar a acuerdos con otros grupos parlamentarios, con el propio Gobierno, si fuera posible.

Tres constataciones y una propuesta en la presentación de esta iniciativa. Primera constatación. La situación socioeconómica de la Comunidad de Madrid es delicada, por decirlo suavemente. El producto interior bruto regional cayó en el año 2012 en mayor medida de lo que cayó el producto interior bruto en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 414

25 de septiembre de 2013

Pág. 28

el conjunto de España. Esto no había ocurrido antes, ya no somos locomotora económica del país. El empleo regional está bajo mínimos también; la EPA del segundo trimestre del año 2013 refleja una caída del empleo de cerca del uno por ciento, más de 600.000 desempleados, según la encuesta de población activa, más de 500.000 registrados en las oficinas del INEM. El turismo en nuestra región cae; el turismo en el conjunto de España se incrementa y el turismo en Madrid cae un 7,7% en lo que va de año y un 22,2% en el último mes de agosto. La ocupación hotelera no supera el 42% este verano. Estamos en cifras de auténtica alarma. Las apuestas por el desarrollo socioeconómico de la Comunidad de Madrid que proceden del Partido Popular acaban todas en sonoros fracasos. Fue un fracaso apostar por la especulación inmobiliaria, fue un fracaso aquel Hollywood en Madrid del Parque de la Warner que nos prometía Gallardón, fue un fracaso desgraciadamente la apuesta olímpica y será un fracaso, nos tememos —ya se apunta en este sentido—, el gran proyecto de casinos de Eurovegas. Tenemos graves problemas socioeconómicos en la Comunidad de Madrid, y los problemas socioeconómicos y de caída del turismo en la Comunidad de Madrid tienen relación directa con los problemas en una de sus infraestructuras clave, el aeropuerto de Madrid-Barajas: cerca del 10% de nuestro producto interior bruto, 50.000 empleos directos, cientos de miles de empleos dependientes relacionados con el aeropuerto de Barajas en Madrid.

El aeropuerto de Madrid-Barajas atraviesa una situación crítica; la caída de sus tráficos en pasajeros y en mercancías es dramática, un 14,3% acumulado en lo que va de año, un 10,8% en este mes de agosto último. La caída del tráfico de pasajeros es importante, la caída del tráfico de mercancías es, además de importante, absolutamente constante y sostenida durante los últimos meses. En el año 2011 el aeropuerto de Barajas era el primero de España en tráfico de viajeros, el quinto de Europa; hoy es el segundo de España y vamos camino de ser el octavo de Europa. Entre las causas que cabe establecer para explicar los problemas del aeropuerto de Madrid-Barajas están desde luego aquellas relacionadas con la crisis económica, pero hay otras causas también, hay factores estructurales, hay graves fallos de estrategia en la gestión de AENA del aeropuerto de Barajas que deben identificarse y que deben corregirse de una manera urgente y eficaz. Es verdad que la crisis económica ha rebajado en general la actividad y los tráficos; es verdad que hay menos tráficos internacionales de inmigrantes, porque hay menos inmigrantes ahora que antes en Madrid y en el conjunto de España. Es verdad que la crisis tiene mucho que ver con los problemas de viabilidad de IAG Iberia; es verdad, ha descendido la actividad de IAG Iberia en su compañía matriz e IAG Iberia ha decidido derivar parte de su negocio, especialmente el negocio *low cost*, a otros aeropuertos. Todo esto es cierto y no quiero discutir en torno a Iberia. Es verdad que Iberia se fusionó con British Airways de forma cuestionable con un Gobierno del Partido Socialista, pero también es cierto que Iberia se privatizó con un Gobierno del Partido Popular y el Estado español, en concreto su banca nacionalizada, ha perdido participación e influencia en IAG Iberia porque así lo ha decidido un Gobierno del Partido Popular, por acción o por omisión. Es verdad que la crisis económica, Iberia incluida, ha tenido que ver con los problemas de Barajas. No podemos aceptar otros argumentos que se están dando desde el Gobierno del Partido Popular en España y en la Comunidad de Madrid, como esa alusión un tanto peregrina a las manifestaciones. Ha dicho la consejera del Partido Popular en Madrid que Barajas tiene problemas, que el turismo en Madrid tiene problemas porque hay muchos manifestantes, como si las manifestaciones se produjeran en la pista de Barajas o como si los manifestantes repelieran a los turistas en Madrid y sin embargo los atrajeran en Cataluña; es algo absurdo. No vienen turistas porque algunos domingos entre las doce de la mañana y las dos de la tarde los manifestantes no permiten hacer fotos en la Cibeles, sencillamente un argumento ridículo.

No; los problemas son más de fondo. Ha habido crisis económica, sí, pero ha habido también errores de estrategia, errores de gestión muy graves de AENA en el aeropuerto de Madrid-Barajas. En primer lugar, su política de tasas, que es un instrumento clave para atraer tráficos. Las tasas aeroportuarias en Madrid son muy altas; claro que son más bajas que en algunos otros aeropuertos europeos pero, señores míos, no hace falta estimular los tráficos con tasas bajas en Frankfurt, la gente ya va de por sí; donde tenemos que estimular los tráficos con tasas bajas es, por ejemplo, en Madrid-Barajas. Tasas demasiado altas, subidas desmesuradas durante los últimos ejercicios, más de un 50% en Madrid —y también Barcelona, por cierto— el año pasado, más de un 5%, al límite de lo establecido por la ley, este año. Incluso en la rectificación que han llevado a cabo mediante acuerdo con las compañías aéreas, todavía las tasas suben muchísimo, más de un 2,5 el año próximo, un 4,5 el siguiente, un 5,5 los subsiguientes. Tasas demasiado altas. De hecho, varias compañías *low cost*, las compañías que ahora prefieren en buena medida los usuarios del transporte aéreo, han decidido irse de Madrid porque las tasas son demasiado altas, y lo han explicado así en una carta remitida directamente a los portavoces de esta

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 414

25 de septiembre de 2013

Pág. 29

Comisión. EasyJet se fue por esta razón de Madrid. Ryanair ha suspendido muchas de sus operaciones en Madrid porque las tasas son demasiado altas. Y yo me pregunto: si rebajar las tasas constituye una estrategia interesante, útil y viable para atraer tráfico en los puertos de interés general del Estado, ¿por qué no lo hacemos en los aeropuertos? ¿Por qué la estrategia que vale para los puertos, que se aplica para los puertos por parte de este Gobierno, no se aplica para los aeropuertos? Yo tengo una explicación, y la explicación más convincente a mi juicio, y también la más lamentable, es que el presidente de AENA quiere hacer atractivo el producto para venderlo cuando antes, y quiere convencer a un eventual comprador de que hay margen para subir las tarifas en los aeropuertos de AENA y hacer caja año a año, incluso a corto plazo. Es decir, se anteponen los intereses coyunturales de AENA sobre los intereses generales del país. Nosotros no estamos de acuerdo.

Hoy AENA padece una gestión ineficiente, que se resigna a la caída de los tráfico en Madrid sin un gesto, sin mover un músculo, como si fuera normal que Madrid haya sufrido la mayor caída de tráfico de pasajeros de toda Europa; sin mover un músculo, no ha dicho nada el gestor aeroportuario, no ha dicho nada el director de Barajas. ¿Vamos a seguir así, cada año un 10%, un 11%? Gestión al tran-tran, sin imaginación, sin iniciativa, sin liderazgo; se limitan, eso sí, a echar trabajadores, subir tasas, subir el canon en las concesiones de los aeropuertos; recibir más, ofrecer menos. Así solo nos esperan bajadas aun más graves de los tráfico y más pérdidas para AENA, para Barajas y, lo que es aún más grave, para la Comunidad de Madrid, para su actividad económica y su empleo. Se ha perdido conectividad en Madrid-Barajas como *hub* internacional, y no basta con lanzar reproches a Iberia: No, es que me llevan los vuelos a través de Londres. Bueno, las compañías aéreas actúan en función de sus propios intereses y está en nuestra responsabilidad, en AENA, en Fomento, en el Gobierno de España, en esta Comisión, buscar nuevas oportunidades, como hacen otros aeropuertos de Europa, en nuevos mercados. Lo que no puede hacer uno es quedarse cruzado de brazos o subir las tasas a los que se quedan para compensar el dinero que se cae. Se van las compañías *low cost* a otros aeropuertos y aquí solo hay resignación; baja el tráfico de mercancías y solo hay resignación; baja el porcentaje de ocupación y de uso eficiente en la T-4 y aquí no hay ningún tipo de reacción.

En fin, hemos presentado, señorías, una propuesta puesta en razón, un plan estratégico con siete iniciativas concretas: más valor añadido de competitividad acelerando la conexión de Barajas con la alta velocidad europea, explorar nuevas rutas internacionales, revisar la política de tasas a la baja, incentivar el transporte de mercancías, revisar el uso de las distintas terminales para hacerlo más eficiente, mejoras en la estrategia turística, incorporar a la marca España el aeropuerto de Barajas y otros también, por supuesto.

Nos ha parecido interesante la enmienda que plantea Convergència i Unió, nos da que pensar la liberalización definitiva en el mercado del transporte de pasajeros, y solo tenemos un par de matices. Uno, riesgo. Podemos contribuir a acelerar el deterioro económico de las empresas de transporte aéreo que actualmente tienen base en España. Eso nos preocupa y nos resulta hasta cierto punto —me lo permitirá el señor Macias— contradictorio que por una parte en el discurso de CiU se pida derribar las fronteras económicas, que nos parece muy bien, y por otra parte se pida levantar fronteras políticas y administrativas. Nos parece un poquito contradictorio, con todo respeto.

Respecto al Grupo Popular queremos agradecer la voluntad de acuerdo que han expresado; reconocemos que nos cuesta darle crédito, estamos subrayando en Madrid los madrileños agresiones graves por parte del Ministerio de Fomento, el incremento de las tasas aeroportuarias, la paralización del Plan de cercanías ferroviarias, la quiebra de las radiales, el fin de las plataformas Bus-Vao en las carreteras de acceso a Madrid y ahora el cobrar por el uso de los aseos en la estación de Atocha, una iniciativa absurda, con riesgo sanitario, antihigiénica e injusta porque los ciudadanos pagan en su billete la utilización de estos servicios básicos. Esperamos que no quieran extenderlo al resto de las estaciones o al resto de los aeropuertos. Nosotros desde luego vamos a estar en contra.

La primera aproximación que hizo el Grupo Popular a esta iniciativa fue negar la mayor con una enmienda que hablaba de continuar haciendo. Si continuamos haciendo lo mismo nos hundimos. La segunda aproximación, que yo agradezco, ya acepta una nueva estrategia si bien en el marco de la Comisión de coordinación aeroportuaria; acepta cuatro de los siete supuestos que planteamos: no acepta mencionar explícitamente la revisión de la política de tasas si bien acepta hablar de medidas de carácter general para mejorar la eficiencia en el funcionamiento de Barajas; no acepta nuevas claves turísticas porque entiende, y es verdad, que es competencia en buena medida de otras administraciones aunque hay también marco para la actuación del Estado. En fin, acepta cuatro de siete, más vale esto

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 414

25 de septiembre de 2013

Pág. 30

que nada. Por eso vamos a aceptar el planteamiento de transaccional al que hemos llegado con el Grupo Popular; insisto, cuatro de siete. Somos algo escépticos en cuanto a su cumplimiento, por eso ya avisamos que en tres meses volveremos a plantear una iniciativa aquí en el caso de que no se haya cumplido lo hoy aprobado.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) tiene la palabra el diputado don Pere Macias.

El señor **MACIAS I ARAU**: Señor presidente, intervengo no para contestar al señor Simancas, ya le contestarán 1.600.000 catalanes por la vía catalana, pero sí para hablar de aeropuertos, y para hablar del aeropuerto de Barajas, y para hablar de conceptos aeroportuarios.

Comprendo perfectamente que el Grupo Parlamentario Socialista haya formulado esta proposición no de ley, que el Grupo Popular haya enmendado y que hayan llegado a un acuerdo, que no sabemos en qué consiste, ya nos lo contarán, pero básicamente me lo imagino. Me van a permitir que nosotros aportemos algunas ideas y espero que al menos se escuchen. Lo que está ocurriendo en el aeropuerto de Barajas, que yo considero negativo y que lamento, es fruto de una apuesta estratégica equivocada, una apuesta estratégica equivocada de vinculación absoluta del aeropuerto a una determinada compañía. Una apuesta que se podía haber hecho en un momento determinado, que muchos países han hecho, por cierto, lo ha hecho el aeropuerto Charles de Gaulle o el aeropuerto de Heathrow, aunque no en la intensidad que lo ha hecho Barajas. Y esto, que tiene indudables ventajas para el aeropuerto y para la compañía hasta cierto punto, tiene también riesgos importantes en el mercado actual de globalización del transporte aéreo, la navegación aérea. ¿Por qué? Pues lógicamente porque si esta compañía tiene músculo suficiente, funciona bien, es competitiva, toma decisiones acertadas, esta puede ser una buena simbiosis, no diré yo que no, no voy a formular una crítica, pero tiene riesgos que se están notando en estos momentos. Cuando esta compañía pasa por dificultades obvias por errores estratégicos de la propia compañía —una compañía que se ha equivocado de manera importante renunciando, por ejemplo, a tener presencia en los principales aeropuertos españoles y concentrando todo en Barajas, creo que este es un error gravísimo pero, en fin, esta es su decisión, es la decisión que tomó, y hay otros errores estratégicos importantes que la han llevado a la situación actual—, repito, fruto de estos errores estratégicos históricos de Iberia, resulta que el aeropuerto de Barajas sufre, y sufre de manera importante.

Situados en este momento, me parece que una cierta reflexión —y yo cuento esto por el sentido de nuestra enmienda— llevaría a que el aeropuerto de Barajas, evidentemente sin renunciar a la apuesta estratégica que hizo en su momento por Iberia —yo no renunciaría, intentaría que Iberia funcionara lo mejor posible— debería hacer algo que todos los principales aeropuertos del mundo, incluso estos que he citado antes, están haciendo, que es hacer lo que se llama política comercial, es decir, que los gestores del aeropuerto fueran a captar vuelos, cosa que nunca ha hecho AENA en su historia, y permítanme que diga historia y no le ponga un calificativo delante que se imaginan cuál es. Iberia nunca ha tenido una política comercial digna de este nombre. ¿Qué pasa? Pasa que como no ha ido a buscar vuelos, cosa que hacen todos los aeropuertos normales del mundo, no vienen estos vuelos. También ha sucedido aquí que algunos aeropuertos, más o menos de la mano de AENA, o intentando arrastrar a AENA, o de la mano de sus instituciones —y hay muchos ejemplos de aeropuertos gallegos— han llegado a acuerdos con compañías, casi al margen de AENA, para traer vuelos de ciertas compañías a estos aeropuertos. Y esto se ha hecho unas veces con más acierto que otras, es verdad, todos nos hemos equivocado en este sentido, pero se ha hecho en algunos casos con una cierta formalización. Voy a poner el ejemplo del aeropuerto de Barcelona. Hace unos años se constituyó el comité de rutas aéreas y este comité, liderado por el Ayuntamiento de Barcelona, liderado por la Generalitat y liderado por la Cámara de Comercio, y con AENA siguiendo a trancas y barrancas, simplemente ha hecho política comercial, y esta política comercial hecha muchas veces, repito, contra la voluntad de AENA, no siempre pero muchas veces contra la voluntad de AENA, ha conseguido algunos resultados. Si tú no sales a vender, nunca vas a vender nada. Por tanto, primera receta, amigo Simancas, ir a vender; comité de coordinación de rutas o lo que sea, pero no para sentarse a tomar un vino español y celebrar una reunión cada tres meses sino para ir a vender, para coger los bártulos e ir a vender. Me parece que esto es positivo y me parecería incluso bien que las autoridades de Madrid tomaran un papel activo en esta cuestión. Aquí nada que decir, yo creo que el que se haga política comercial está bien y estaría bien que a AENA algún siglo de estos se le ocurriera hacer política comercial sin que se la hagan las comunidades autónomas o los ayuntamientos. Esto estaría muy bien, pero hasta el momento no parece que haya nada de esto.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 414

25 de septiembre de 2013

Pág. 31

Cuando usted va a vender, señor Simancas, tiene que ofrecer productos y nuestra humilde propuesta es para que los productos que usted —aeropuerto de Barajas— vaya a vender los pueda vender. ¿Y qué tiene que vender usted? Pues quinta libertad. No, no haga así. ¿Qué significa la quinta libertad? Pues mire en estos momentos hay un mercado inmenso que está buscando aeropuertos, que es el de compañías asiáticas que necesitan volar haciendo puente, haciendo una parada en Europa, hasta América. Y este es un mercado que existe; no hace falta más que leer algo, que mirar algo, pero para esto hace falta quinta libertad. Nosotros, la península ibérica, y por tanto los grandes aeropuertos —y Canarias, que está en una situación privilegiada en este sentido—, cuando vaya a vender el señor presidente de la Comunidad de Madrid o la señora Botella, cuando vayan a vender con la maletita le van a pedir esto, la quinta libertad, y estoy seguro que de aquí a unos meses usted o la señora portavoz del Grupo Parlamentario Popular, como se lo ha pedido la señora Botella, van a pedir la quinta libertad. Entonces, espero que no se metan ustedes con el 1.600.000 catalanes sino, como mínimo, agradezcan lo que nosotros les hemos anticipado.

Por tanto, hay que ir a vender, pero tenemos que tener un buen producto. Lo tenemos geográficamente y tenemos magníficas instalaciones, Barajas es un aeropuerto sensacional. ¿Qué hace falta? Ganas de vender e instrumentos jurídicos para que si una compañía china quiere poner como base europea Madrid o Barcelona —es igual, que compitan—, que no venga aquí un funcionario de Exteriores. La quinta libertad es algo proteccionista que tenía sentido en el momento en el que Iberia era una línea del Estado, de todos, ahora no es ni suya ni mía —bueno, no sé si usted tiene acciones, yo no—. Por tanto, Iberia ahora es de unos señores accionistas ingleses que quieren el máximo rendimiento y por tanto van a tratar a Iberia como un objeto comercial pura y simplemente. Por tanto, lo de la quinta libertad, métanselo ustedes en la cabeza, es indispensable para el futuro de Barajas. ¿No quieren aceptar esto porque les han pasado un informe de Exteriores al Partido Popular ahora con otro concepto y con otra idea? Pues bueno, ya lo corregirán, pero creo que este es un tema importante. Voy acabando, señor presidente, pero este es un tema muy importante al que la Comisión tiene que dedicar mucho tiempo.

Otro tema. Ustedes piden —creo que se han puesto de acuerdo— que llegue la alta velocidad a Barajas. ¡Fantástico! El señor Ruiz se está riendo. Nosotros lo llevamos pidiendo quince años para El Prat y nos han dado ustedes todos los argumentos; ustedes, Partido Socialista y Partido Popular. El bueno de Álvarez-Cascos, cuando era del PP, y Magdalena, Pepe Blanco, todos, nos decían que esto era una barbaridad, que nos habíamos vuelto locos, que esto no servía para nada, que esto no se hacía en ninguna parte del mundo. Hay problemas en Barajas y ¡pum!, la solución catalana. Fantástico, Fantástico. Por tanto, yo voy a votar esto, pero lo voy a votar con entusiasmo. También le pido una cosa, señor Simancas, y que se lo pedirán seguramente sus compañeros del PSC: que el día que lo pidamos para Barcelona usted lo vote, y al PP igual, que si no a la señora Camacho, la pobre, la dejan tirada por ahí. Por favor, cuando hay un argumento de estos que sirve para Barajas, y sirve, y es verdad, sirva también para El Prat.

Por tanto, me alegro de que lleguen ustedes a un acuerdo; creo que hay que hacer cosas para Barajas y para la economía madrileña y española, y hay que hacerlas, pero vayan a vender y cuando les digan que les falta una pieza en su producto vuelvan aquí a decir: estos locos de CiU, que no sé cuántas cosas son, son tan malvados, tan perversos, tantas cosas, a lo mejor nos daban una solución que era una solución en beneficio de todos. Ese día tendremos nuestra pequeña satisfacción, como ahora yo la tengo cuando veo que ustedes ya apuestan por algo que nosotros llevamos quince años pidiendo, que es la conexión por alta velocidad con nuestros principales aeropuertos.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación para fijar su posición, tiene la palabra doña Concepción de Santa Ana.

La señora **DE SANTA ANA FERNÁNDEZ**: No pensaba contestar al señor Macías, pero quiero decirle que cuando haya que votar la conexión con la alta velocidad con el aeropuerto de El Prat no tendremos ningún inconveniente. Por cierto, la señora Sánchez-Camacho no está tirada por ahí, sino que sabe perfectamente donde está y estoy convencida de que también liderará esa importante iniciativa. Créanme que la filosofía que yo pretendo defender ahora es la de llegar a acuerdos, y me ha sorprendido cómo ha comenzado su intervención el señor Simancas, porque ha empezado diciendo que no nos tiremos los trastos a la cabeza cuando la verdad es que por encima del Grupo Parlamentario Popular ha volado algún que otro trasto lanzado por usted.

Habla de fracaso. Creo que, siendo rigurosos, el fracaso es la pésima herencia que, una vez más, tenemos que recordar que hemos recibido del Gobierno socialista (**Varios señores diputados: ¡Sí, claro,**

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 414

25 de septiembre de 2013

Pág. 32

lo de siempre!) Yo sé que a ustedes les duele, que no les gusta que se lo recuerden, pero es un auténtico fracaso. Y hoy, en la Comisión de Fomento, hemos reconocido ya ese fracaso con el agujero de 40.000 millones de euros que se le ha dejado al Ministerio de Fomento actual y concretamente, en el caso de AENA, de 14.000 millones de euros. Por cierto, señor Simancas, la privatización de Iberia nunca fue un problema, y de la fusión de Iberia-IAG saben ustedes mucho más que nosotros, como, por cierto, usted ha reconocido.

El señor Simancas ha dejado entrever lo que, según él, piensa hacer el presidente de AENA. Lo cierto es que el presidente de AENA quiere poner AENA en valor, quiere reducir esa cuantiosa deuda de 14.000 millones de euros. Es necesario recordar en esta Comisión de la que nos hemos librado, ¿o es que no nos acordamos de los planes que tenía el ministro Blanco para AENA?, ¿no nos acordamos de que el ministro Blanco lo que quería era vender las dos joyas de la corona, El Prat y Barajas? Por tanto, ¿cómo nos encontraríamos en estos momentos? Pero después de hacer estas puntualizaciones, pretendo que lleguemos a acuerdos, creo que es importante teniendo en cuenta la situación que en estos momentos sufre nuestra economía y porque a través del esfuerzo de todos tenemos que intentar que las cosas mejoren. Por eso hemos presentado una enmienda a esta PNL del Grupo Socialista, donde en una primera parte hablamos de la importancia que tiene la intermodalidad entre el sector aéreo y el sector ferroviario. Por eso apostamos por la conexión de alta velocidad. Pero no solamente apostamos, sino que el Gobierno de España en estos momentos está trabajando para que sea una realidad lo antes posible, como queda recogido en el actual plan del Ministerio, el Pitvi.

Me gustaría recordar que en el Ministerio de Fomento se está trabajando intensamente en el desarrollo de nuevas rutas aéreas intercontinentales, bien a través de los procesos de negociación bilateral con terceros países o también participando activamente en las negociaciones multilaterales que desarrolla la Unión Europea con esos terceros países. Y en esas negociaciones el Ministerio de Fomento siempre está buscando unos objetivos muy claros como la incorporación del principio de múltiple designación de empresas —¡faltaría más!—, permitiendo acceder al mercado a todas las compañías aéreas que puedan estar interesadas. También persiguiendo el objetivo de flexibilizar la capacidad de forma que esas compañías aéreas tengan libertad para poder decidir qué tipo de aeronave desean utilizar, qué número de frecuencias les interesa establecer, así como las rutas que considere más rentables u otras facilidades operativas como es la posibilidad de realizar acuerdos con otras compañías.

También es importante —y viene recogido en nuestra enmienda— la referencia al comité de coordinación aeroportuaria. Saben todos ustedes que el pasado 20 de septiembre el Consejo de Ministro aprobó un real decreto por el que se regula la organización y el funcionamiento de los comités de coordinación aeroportuaria, cuyo objetivo es facilitar la participación de las comunidades autónomas, de las administraciones locales y de las organizaciones empresariales y sociales más representativas en la gestión aeroportuaria para poder adoptar iniciativas conjuntas en cada territorio de manera que pueda impulsarse esa conectividad. Quiero recordar asimismo que en estos momentos está constituido un grupo de trabajo de rutas del aeropuerto Madrid-Barajas del que forman parte, como no puede ser de otra manera, la Comunidad de Madrid, el Ayuntamiento de Madrid, la Cámara de Comercio de Madrid y también Turespaña. En dicho grupo de trabajo se está elaborando en estos momentos un plan para el desarrollo del tráfico aéreo en el aeropuerto de Madrid-Barajas. Por ello, en nuestro texto, independientemente de este grupo de trabajo, pedimos la constitución a la mayor brevedad posible de ese comité de coordinación aeroportuaria, porque creemos que es muy importante y su desarrollo va a suponer beneficios para el aeropuerto de Madrid-Barajas.

Por último, me gustaría hacer una pequeña referencia —se ha hablado de ello— a la política de tasas del aeropuerto Madrid-Barajas, a la que ha hecho referencia el señor Simancas. Con el fin de incentivar la actividad, ya la Ley 17/2012, de Presupuestos Generales del Estado para 2013, aprobó con carácter general para todos los aeropuertos y, por tanto, para el de Madrid-Barajas, la bonificación para los pasajeros en conexión, en concreto, del 20 %, y la bonificación por la apertura de rutas a nuevos destinos, lo cual supone un descuento del 50 % en la tarifa de pasajeros en el primer año de operación y de un 25 % en el segundo año. Además, y esto lo sabe el señor Simancas, para los próximos años se ha pactado con las compañías aéreas un acuerdo mediante el que se ha fijado la evolución de las tarifas aeroportuarias. Este acuerdo permite moderar el incremento máximo de las tarifas aeroportuarias para los próximos cinco años con el objetivo de facilitar la recuperación del transporte aéreo y con ella también, cómo no, la del sector turístico español. El Real Decreto-ley 11/2013, de 2 de agosto, ha modificado la Ley de Seguridad Aérea con objeto de incluir este ajuste por déficit que va a suponer el incremento para el ejercicio 2014 de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 414

25 de septiembre de 2013

Pág. 33

las tarifas aeroportuarias, para que sea solo de un 2,5 %, cuando si se hubiese seguido aplicando la normativa aprobada por el anterior Gobierno la subida podría haber sido del IPC interanual más 5 puntos.

En cuanto a los incentivos económicos —y con esto termino, señor presidente— y fiscales para el tráfico aéreo de mercancías, quiero señalar que en el acuerdo con las compañías aéreas se han incluido bonificaciones a las tarifas correspondientes al transporte de mercancías que incluyen un descuento del cien por cien en las tarifas de mercancías de conexión y un 50 % en la tarifa para la mercancía internacional. Esto, por cierto, ha sido incluido en la propuesta del proyecto de ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2014, que previsiblemente va a ser aprobado en breves días y que pasaremos a debatir posteriormente en esta Comisión. Insisto, la voluntad del Grupo Parlamentario Popular es llegar a un acuerdo y presentar una enmienda transaccional que hemos hecho llegar a la Mesa para poder mejorar la situación del aeropuerto de Madrid-Barajas y con ello mejorar el turismo y la economía local, cómo no, de la Comunidad de Madrid. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a las votaciones. En primer lugar, vamos a votar la proposición no de ley para aumentar la masa máxima de los vehículos articulados. Es una iniciativa del Grupo Parlamentario Catalán, que se va a votar en los términos de una transaccional que dice: El Congreso insta al Gobierno a analizar la oferta de servicios de transporte por carretera para ajustarla a la demanda real, así como su contribución a la competitividad de los sectores productivos, a fin de evaluar la conveniencia del incremento de la masa máxima permitida de los vehículos articulados de cinco o más ejes. Asimismo considera conveniente la fijación por parte de la Unión Europea de un criterio único aplicable a todo su territorio.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 39; abstenciones, 2.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Proposición no de ley sobre el soterramiento del ferrocarril en la ciudad de Murcia, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista, en los términos de una transaccional entre el Grupo Parlamentario Socialista y La Izquierda Plural, que tiene tres puntos: 1. Aportar los fondos e iniciar las actuaciones necesarias para la adecuada integración del ferrocarril en la ciudad de Murcia, en cumplimiento del compromiso adquirido por la ratificación del convenio de 2006 entre la Comunidad Autónoma de Murcia, ADIF y el ayuntamiento, sopesando con criterios de eficacia, eficiencia y solidaridad el proyecto y tomando como instrumento de desarrollo básico el plan especial del Carmen. 2. Reiterar la importancia de la llegada del AVE, en el plazo establecido, al municipio de Murcia, sin que esto interfiera ni condicione el proyecto de soterramiento de las vías del tren, para lo cual deben realizarse las modificaciones necesarias en los proyectos básicos y constructivos que garanticen que la llegada del AVE en ningún caso se produzca en superficie en el tramo que estaba previsto soterrar. 3. Exigir al Ministerio de Fomento que, sobre el pago a los expropiados, la principal prioridad de este municipio en materia de inversiones sea el soterramiento de las vías del tren.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 15; en contra, 23; abstenciones, 2.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición no de ley relativa a la renovación y modificación del mecanismo de nombramiento de los miembros de la Comisión de investigación de accidentes ferroviarios. Es una iniciativa del Grupo Parlamentario Mixto que se vota en sus propios términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 17; en contra, 23; abstenciones, 1.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición no de ley relativa a la mejora de la señalización turística en las carreteras del Estado, presentada por el Grupo Parlamentario Popular. Se va a votar en los términos de una transaccional con el Grupo Parlamentario Socialista, cuyo texto es: Incrementar la ampliación del catálogo del sistema de señalización turística homologada en las carreteras estatales, garantizando los máximos niveles de seguridad vial, con la colaboración de las comunidades autónomas.

Estos son los términos exactos. Yo he sito el ponente de esta iniciativa y esperamos que las comunidades autónomas consulten a las administraciones locales y a otras entidades afectadas.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 40; abstenciones, 1.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 414

25 de septiembre de 2013

Pág. 34

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Proposición no de ley relativa al impulso y fomento de medidas que garanticen y mejoren la calidad de los edificios de nueva construcción o la rehabilitación de edificaciones preexistentes, mediante la implementación de la obligatoriedad de suscribir las garantías previstas en el apartado 1.b) del artículo 19 de la Ley de Ordenación de la Edificación 38/1999, de 5 de noviembre, y la extensión de las garantías reguladas en el apartado 1.c) del citado artículo 19 a todas las edificaciones.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 39; en contra, 1; abstenciones, 1.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Proposición no de ley sobre la supresión de las renovaciones de la subsidiación de préstamos convenidos. Se vota en sus propios términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 18; en contra, 23.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición no de ley relativa al impulso de la intermodalidad en el sistema de transporte de mercancías, presentada por el Grupo Parlamentario Popular.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor 39; en contra, 2.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Proposición no de ley por la que se insta al Gobierno a elaborar un plan estratégico para mejorar el tráfico en el aeropuerto de Madrid-Barajas. Es una iniciativa que se ha transaccionado, cuyo texto dice lo siguiente: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a: 1. Constituir a la mayor brevedad el comité de coordinación aeroportuaria de la Comunidad Autónoma de Madrid, a fin de disponer de un instrumento de concertación en el que las distintas administraciones públicas y los agentes sociales y económicos más representativos puedan impulsar estrategias orientadas a mejorar la actividad del aeropuerto de Madrid-Barajas, explorando la posibilidad de explotar nuevas rutas aéreas internacionales para el tráfico de pasajeros, estudiando nuevas iniciativas para aumentar el tráfico de mercancías y proponiendo igualmente mejoras en el funcionamiento eficiente de las instalaciones. 2. Realizar con la mayor celeridad posible la conexión de la red de alta velocidad ferroviaria con el aeropuerto de Madrid-Barajas, de forma que se logre una intermodalidad eficiente entre los servicios ferroviarios de alta velocidad, muy competitivos, con el transporte aéreo doméstico y el principal aeropuerto internacional español.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor 39; en contra, 2.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Proposición no de ley sobre las ayudas de subsidiación de préstamos, del Grupo Parlamentario Socialista.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 18; en contra, 23.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Se levanta la sesión.

Eran las siete y veinte minutos de la tarde.