



**CORTES GENERALES**  
**DIARIO DE SESIONES DEL**  
**CONGRESO DE LOS DIPUTADOS**  
**PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE**

Año 2015

X LEGISLATURA

Núm. 293

Pág. 1

**PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JESÚS POSADA MORENO**

**Sesión plenaria núm. 276**

**celebrada el jueves 25 de junio de 2015**

Página

**ORDEN DEL DÍA:**

**Dictámenes de la Comisión de Asuntos Exteriores sobre convenios internacionales:**

- Acuerdo sobre privilegios e inmunidades de la Agencia Internacional de Energías Renovables (Irena), hecho en Abu Dabi el 13 de enero de 2014, junto con una reserva y una declaración. «BOCG. Cortes Generales», serie A, número 397, de 24 de abril de 2015. (Número de expediente 110/000168) ..... 6
- Acuerdo entre el Gobierno del Reino de España y el Consejo de Ministros de la República de Albania para el intercambio y protección recíproca de información clasificada, hecho en Tirana el 17 de febrero de 2015. «BOCG. Cortes Generales», serie A, número 398, de 4 de mayo de 2015. (Número de expediente 110/000169) ..... 6
- Acuerdo entre el Reino de España y Ucrania para la protección recíproca de información clasificada, hecho en Kiev el 10 de febrero de 2015. «BOCG. Cortes Generales», serie A, número 399, de 4 de mayo de 2015. (Número de expediente 110/000170) ..... 6
- Acuerdo entre el Reino de España y el Gobierno de la República de India para el intercambio y protección recíproca de información clasificada, hecho en Nueva Deli el 4 de marzo de 2015. «BOCG. Cortes Generales», serie A, número 400, de 4 de mayo de 2015. (Número de expediente 110/000171) ..... 6
- Protocolo de adhesión del Gobierno de la Federación de Rusia al Convenio de 16 de diciembre de 1988 relativo a la construcción y explotación de una instalación europea de radiación sincrotrónica, hecho en Grenoble el 23 de junio de 2014 y en París el 15 de julio de 2014. «BOCG. Cortes Generales», serie A, número 401, de 4 de mayo de 2015. (Número de expediente 110/000172) ..... 6

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 293

25 de junio de 2015

Pág. 2

— Convenio entre el Reino de España y el Principado de Andorra para evitar la doble imposición en materia de impuestos sobre la renta y prevenir la evasión fiscal y de su protocolo, hecho en Andorra la Vieja el 8 de enero de 2015. «BOCG. Cortes Generales», serie A, número 403, de 8 de mayo de 2015. (Número de expediente 110/000173) .....	6
— Acuerdo sobre la transferencia y mutualización de las aportaciones al Fondo Único de resolución, hecho en Bruselas el 21 de mayo de 2014. «BOCG. Cortes Generales», serie A, número 404, de 8 de mayo de 2015. (Número de expediente 110/000174) .....	6
— Acuerdo entre el Reino de España y Georgia sobre cooperación en el ámbito de la lucha contra la delincuencia, hecho en Madrid el 21 de enero de 2015. «BOCG. Cortes Generales», serie A, número 405, de 22 de mayo de 2015. (Número de expediente 110/000175) .....	6
— Decisión del Consejo de 26 de mayo de 2014 sobre el sistema de recursos propios de la Unión Europea (2014/335/UE, Euratom), adoptada en Bruselas el 26 de mayo de 2014. «BOCG. Cortes Generales», serie A, número 406, de 22 de mayo de 2015. (Número de expediente 110/000176) .....	6
<b>Debates de totalidad de iniciativas legislativas:</b>	
— Proyecto de ley del sector ferroviario. «BOCG. Congreso de los Diputados», serie A, número 152-1, de 14 de mayo de 2015. (Número de expediente 121/000152) .....	9
— Proyecto de ley de régimen jurídico del sector público. «BOCG. Congreso de los Diputados», serie A, número 154-1, de 18 de mayo de 2015. (Número de expediente 121/000154) .....	34
— Proyecto de ley del procedimiento administrativo común de las administraciones públicas. «BOCG. Congreso de los Diputados», serie A, número 155-1, de 18 de mayo de 2015. (Número de expediente 121/000155) .....	34
<b>Mociones consecuencia de interpelaciones urgentes. (Votación) .....</b>	<b>55</b>
<b>Dictámenes de la Comisión de Asuntos Exteriores sobre convenios internacionales. (Votación) .....</b>	<b>56</b>
<b>Debates de totalidad de iniciativas legislativas. (Votación) .....</b>	<b>57</b>
<b>Avocación por el Pleno .....</b>	<b>57</b>
<b>Avocación por el Pleno .....</b>	<b>57</b>
<b>Avocación por el Pleno .....</b>	<b>58</b>
<b>Avocación por el Pleno:</b>	
— Proyecto de ley de sociedades laborales y participadas. (Número de expediente 121/000156) .....	58
— Proyecto de ley por la que se modifica y actualiza la normativa en materia de autoempleo y se adoptan medidas de fomento y promoción del trabajo autónomo y de la economía social. (Número de expediente 121/000157) .....	58

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 293

25 de junio de 2015

Pág. 3

### SUMARIO

*Se reanuda la sesión a las nueve de la mañana.*

	<u>Página</u>
<b>Dictámenes de la Comisión de Asuntos Exteriores sobre Convenios internacionales ....</b>	<b>6</b>
	<u>Página</u>
<b>Acuerdo sobre Privilegios e Inmunidades de la Agencia Internacional de Energías Renovables (IRENA), hecho en Abu Dabi el 13 de enero de 2014, junto con una reserva y una declaración .....</b>	<b>6</b>
	<u>Página</u>
<b>Acuerdo entre el Gobierno del Reino de España y el Consejo de Ministros de la República de Albania para el intercambio y protección recíproca de información clasificada, hecho en Tirana el 17 de febrero de 2015 .....</b>	<b>6</b>
	<u>Página</u>
<b>Acuerdo entre el Reino de España y Ucrania para la protección recíproca de información clasificada, hecho en Kiev el 10 de febrero de 2015 .....</b>	<b>6</b>
	<u>Página</u>
<b>Acuerdo entre el Reino de España y el Gobierno de la República de India para el intercambio y protección recíproca de información clasificada, hecho en Nueva Deli el 4 de marzo de 2015 .....</b>	<b>6</b>
	<u>Página</u>
<b>Protocolo de adhesión del Gobierno de la Federación de Rusia al Convenio de 16 de diciembre de 1988 relativo a la construcción y explotación de una instalación europea de Radiación Sincrotrónica, hecho en Grenoble el 23 de junio de 2014 y en París el 15 de julio de 2014 .....</b>	<b>6</b>
	<u>Página</u>
<b>Convenio entre el Reino de España y el Principado de Andorra para evitar la doble imposición en materia de impuestos sobre la renta y prevenir la evasión fiscal y de su Protocolo, hecho en Andorra la Vieja el 8 de enero de 2015 .....</b>	<b>6</b>
	<u>Página</u>
<b>Acuerdo sobre la transferencia y mutualización de las aportaciones al Fondo Único de Resolución, hecho en Bruselas el 21 de mayo de 2014 .....</b>	<b>6</b>
	<u>Página</u>
<b>Acuerdo entre el Reino de España y Georgia sobre cooperación en el ámbito de la lucha contra la delincuencia, hecho en Madrid el 21 de enero de 2015 .....</b>	<b>6</b>
	<u>Página</u>
<b>Decisión del Consejo de 26 de mayo de 2014 sobre el sistema de recursos propios de la Unión Europea (2014/335/UE, EURATOM), adoptada en Bruselas el 26 de mayo de 2014 .....</b>	<b>6</b>

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 293

25 de junio de 2015

Pág. 4

*Para fijar su posición sobre determinados convenios intervienen el señor **Nuet Pujals**, del Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural, y las señoras **Jiménez García-Herrera**, del Grupo Parlamentario Socialista, y **Miguélez Pariente**, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.*

	Página
<b>Debates de totalidad de iniciativas legislativas</b> .....	<b>9</b>

	Página
<b>Proyecto de ley del sector ferroviario</b> .....	<b>9</b>

*La señora ministra de Fomento (Pastor Julián) presenta a la Cámara el proyecto de ley de referencia.*

*En defensa de sus enmiendas a la totalidad de devolución intervienen la señora **Pérez Fernández** y el señor **Tardà i Coma**, del Grupo Parlamentario Mixto, así como el señor **Baldoví Roda**, en turno de fijación de posición, del mismo grupo.*

*En defensa de sus enmiendas a la totalidad de devolución intervienen las señoras **Sánchez Robles**, del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), y **De las Heras Ladera**, del Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural, y el señor **Gordo Pérez**, del Grupo Parlamentario Socialista.*

*En turno de fijación de posiciones intervienen los señores **Martínez Gorriarán**, del Grupo Parlamentario de Unión Progreso y Democracia; **Macias i Arau**, del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), y **Ayala Sánchez**, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.*

*Vuelven a hacer uso de la palabra los señores **Gordo Pérez** y **Ayala Sánchez**.*

	Página
<b>Proyecto de ley de Régimen Jurídico del Sector Público</b> .....	<b>34</b>

	Página
<b>Proyecto de ley del procedimiento administrativo común de las administraciones públicas</b> .....	<b>34</b>

*El señor ministro de Hacienda y Administraciones Públicas (Montoro Romero) presenta a la Cámara los proyectos de ley de referencia.*

*En defensa de las enmiendas a la totalidad de devolución intervienen las señoras **Castaño Rey**, del Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural, y **Sayós i Montilla**, del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), así como el señor **Serrano Martínez**, del Grupo Parlamentario Socialista.*

*En turno de fijación de posiciones intervienen los señores **Olabarría Muñoz**, del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV); **Calduch Cervera**, del Grupo Parlamentario de Unión Progreso y Democracia; y **Martín-Toledano Suárez** y **Matarí Sáez**, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.*

	Página
<b>Mociones consecuencia de interpelaciones urgentes. (Votación)</b> .....	<b>55</b>

*Sometida a votación la enmienda transaccional presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, el Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural y el Grupo Parlamentario Mixto (señora Enbeita) a la moción consecuencia de interpelación urgente del Grupo Parlamentario Mixto (señora Enbeita), sobre la postura del Gobierno en relación a la situación de crisis y el modo concreto en que afecta a las mujeres, se rechaza por 117 votos a favor, 173 en contra y 22 abstenciones.*

*Sometida a votación la moción consecuencia de interpelación urgente del Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural, sobre la necesidad de celebrar un debate parlamentario sobre los*

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 293

25 de junio de 2015

Pág. 5

*casos de corrupción política conocidos durante la presente legislatura y la financiación de los partidos políticos en los últimos veinte años, se rechaza por 121 votos a favor, 172 en contra y 16 abstenciones.*

Página

**Dictámenes de la Comisión de Asuntos Exteriores sobre Convenios internacionales. (Votación) ..... 56**

*Sometidos a votación conjunta el Convenio entre el Reino de España y el Principado de Andorra para evitar la doble imposición en materia de impuestos sobre la renta y prevenir la evasión fiscal y de su Protocolo, hecho en Andorra la Vieja el 8 de enero de 2015, y la Decisión del Consejo de 26 de mayo de 2014 sobre el sistema de recursos propios de la Unión Europea (2014/335/UE, EURATOM), adoptada en Bruselas el 26 de mayo de 2014, se aprueban por 286 votos a favor y 19 abstenciones.*

*Sometidos a votación conjunta el resto de convenios que figuran en el orden del día, son aprobados por asentimiento.*

Página

**Debates de totalidad de iniciativas legislativas. (Votación) ..... 57**

*Sometidas a votación conjunta las enmiendas a la totalidad de devolución presentadas al proyecto de ley del sector ferroviario, se rechazan por 122 votos a favor, 186 en contra y 5 abstenciones.*

Página

**Avocación por el Pleno ..... 57**

*Sometida a votación la solicitud de avocación por el Pleno del proyecto de ley del sector ferroviario, se rechaza por 142 votos a favor y 170 en contra.*

*Sometidas a votación conjunta las enmiendas a la totalidad de devolución presentadas al proyecto de ley de Régimen Jurídico del Sector Público, se rechazan por 133 votos a favor, 174 en contra y 5 abstenciones.*

Página

**Avocación por el Pleno ..... 57**

*Sometida a votación la solicitud de avocación por el Pleno del proyecto de ley de Régimen Jurídico del Sector Público, se rechaza por 141 votos a favor y 171 en contra.*

*Sometidas a votación conjunta las enmiendas a la totalidad de devolución presentadas al proyecto de ley del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, se rechazan por 135 votos a favor, 174 en contra y 3 abstenciones.*

Página

**Avocación por el Pleno ..... 58**

*Sometida a votación la solicitud de avocación por el Pleno del proyecto de ley del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, se rechaza por 139 votos a favor y 172 en contra.*

Página

**Avocación por el Pleno ..... 58**

*Sometida a votación la solicitud de avocación por el Pleno del proyecto de ley de sociedades laborales y participadas, se rechaza por 139 votos a favor, 173 en contra y 1 abstención.*

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 293

25 de junio de 2015

Pág. 6

*Sometida a votación la solicitud de avocación por el Pleno del proyecto de ley por la que se modifica y actualiza la normativa en materia de autoempleo y se adoptan medidas de fomento y promoción del trabajo autónomo y de la economía social, se rechaza por 141 votos a favor, 171 en contra y 1 abstención.*

*Se levanta la sesión a las dos y quince minutos de la tarde.*

Se reanuda la sesión a las nueve de la mañana.

### DICTÁMENES DE LA COMISIÓN DE ASUNTOS EXTERIORES SOBRE CONVENIOS INTERNACIONALES:

- ACUERDO SOBRE PRIVILEGIOS E INMUNIDADES DE LA AGENCIA INTERNACIONAL DE ENERGÍAS RENOVABLES (IRENA), HECHO EN ABU DABI EL 13 DE ENERO DE 2014, JUNTO CON UNA RESERVA Y UNA DECLARACIÓN. (Número de expediente 110/000168).
- ACUERDO ENTRE EL GOBIERNO DEL REINO DE ESPAÑA Y EL CONSEJO DE MINISTROS DE LA REPÚBLICA DE ALBANIA PARA EL INTERCAMBIO Y PROTECCIÓN RECÍPROCA DE INFORMACIÓN CLASIFICADA, HECHO EN TIRANA EL 17 DE FEBRERO DE 2015. (Número de expediente 110/000169).
- ACUERDO ENTRE EL REINO DE ESPAÑA Y UCRANIA PARA LA PROTECCIÓN RECÍPROCA DE INFORMACIÓN CLASIFICADA, HECHO EN KIEV EL 10 DE FEBRERO DE 2015. (Número de expediente 110/000170).
- ACUERDO ENTRE EL REINO DE ESPAÑA Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE INDIA PARA EL INTERCAMBIO Y PROTECCIÓN RECÍPROCA DE INFORMACIÓN CLASIFICADA, HECHO EN NUEVA DELI EL 4 DE MARZO DE 2015. (Número de expediente 110/000171).
- PROTOCOLO DE ADHESIÓN DEL GOBIERNO DE LA FEDERACIÓN DE RUSIA AL CONVENIO DE 16 DE DICIEMBRE DE 1988 RELATIVO A LA CONSTRUCCIÓN Y EXPLOTACIÓN DE UNA INSTALACIÓN EUROPEA DE RADIACIÓN SINCRÓTRONICA, HECHO EN GRENoble EL 23 DE JUNIO DE 2014 Y EN PARÍS EL 15 DE JULIO DE 2014. (Número de expediente 110/000172).
- CONVENIO ENTRE EL REINO DE ESPAÑA Y EL PRINCIPADO DE ANDORRA PARA EVITAR LA DOBLE IMPOSICIÓN EN MATERIA DE IMPUESTOS SOBRE LA RENTA Y PREVENIR LA EVASIÓN FISCAL Y DE SU PROTOCOLO, HECHO EN ANDORRA LA VIEJA EL 8 DE ENERO DE 2015. (Número de expediente 110/000173).
- ACUERDO SOBRE LA TRANSFERENCIA Y MUTUALIZACIÓN DE LAS APORTACIONES AL FONDO ÚNICO DE RESOLUCIÓN, HECHO EN BRUSELAS EL 21 DE MAYO DE 2014. (Número de expediente 110/000174).
- ACUERDO ENTRE EL REINO DE ESPAÑA Y GEORGIA SOBRE COOPERACIÓN EN EL ÁMBITO DE LA LUCHA CONTRA LA DELINCUENCIA, HECHO EN MADRID EL 21 DE ENERO DE 2015. (Número de expediente 110/000175).
- DECISIÓN DEL CONSEJO DE 26 DE MAYO DE 2014 SOBRE EL SISTEMA DE RECURSOS PROPIOS DE LA UNIÓN EUROPEA (2014/335/UE, EURATOM), ADOPTADA EN BRUSELAS EL 26 DE MAYO DE 2014. (Número de expediente 110/000176).

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

Dictámenes de la Comisión de Asuntos Exteriores sobre convenios internacionales, con números de expediente del 110/000168 al 110/000176. Algunos grupos han manifestado que quieren intervenir, por lo

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 293

25 de junio de 2015

Pág. 7

que, por el tiempo acostumbrado, tiene la palabra, en primer lugar, el señor Nuet, del Grupo de La Izquierda Plural.

El señor **NUET PUJALS**: Gracias, presidente.

Mi grupo ha pedido votación separada de dos convenios; el que figura en el número 32 del orden del día, el convenio entre España y el Principado de Andorra, y el que figura en el número 35, sobre el sistema de recursos propios de la Unión Europea. En los dos nos vamos a abstener y las razones son muy sencillas. En primer lugar, en el convenio que trata sobre los recursos propios que nutren la financiación de la Unión Europea hay un avance y un retroceso, por lo que no vamos a votar en contra. Concretamente, el convenio aborda por primera vez la idea de que un impuesto sobre transacciones financieras sea fuente de financiación junto con otras formas impositivas que financian también la Unión. Estamos de acuerdo con esa propuesta, que se estudie la posibilidad. Es un paso pequeño pero en la línea correcta. Con lo que no estamos de acuerdo, porque podría sentar un precedente, es con que ese concepto sea escogido por los países, esto es, que dentro de la Unión los países que quieran utilizar esa nueva forma de financiación la usen y los que no lo hagan. Si esto se consolidara, tendríamos, en el marco de la Unión Europea, países con impuestos y países sin impuestos a sus transacciones financieras. Es, pues, una situación de *dumpin* desde el punto de vista de la fiscalidad y de que algunos bancos tendrían un negocio asegurado en la medida en que determinados movimientos de capital se registrarían en algunos países y no en otros. Si España acepta que ese impuesto se utilice, va a salir perjudicada. Esa frase debería quitarse porque es el anuncio de un problema grave que existe en este momento. No podemos votar a favor de que el impuesto sobre transacciones financieras sea la carta de los Veintisiete. Debe ser para todos o para ninguno y nosotros, evidentemente, proponemos que sea para todos.

En cuanto al convenio con el Principado de Andorra quiero hacer primero una valoración positiva. Este convenio es un avance, no un retroceso. Sabemos que el convenio se ha negociado y que las negociaciones han sido difíciles y duras entre el Reino de España y el Principado de Andorra, por lo que valoramos positivamente que se haya llegado a este acuerdo, pero no podemos votar a favor porque aún quedan pasos por dar, por ejemplo, en lo relativo a la fiscalidad de artistas y deportistas. No voy a dar nombres, pero podríamos decir que el listado es para ponerse las botas. También tenemos otro problema respecto al intercambio de información. Como saben ustedes, ha habido un litigio público entre el Principado de Andorra, algunas entidades bancarias, el Reino de España y su judicatura en la medida en que se han iniciado procedimientos judiciales contra determinadas personas. En estos dos aspectos hay una serie de excepciones donde está la trampa; en las excepciones está la posibilidad de que aún persistan problemas de información y de que aún haya artistas y deportistas que usen el Principado de Andorra como refugio fiscal para evadir impuestos en el Reino de España. Repito, se ha mejorado, y en este momento la colaboración es mucho mejor, los mecanismos son más claros, pero sigue habiendo excepciones que, según el convenio, serán de negociación y de interpretación. Por tanto, podemos ir por una falta de claridad a conflictos en el futuro y pueden generarse ese tipo de titulares que de alguna forma hemos visto en las últimas semanas.

Quiero felicitar al Gobierno de Andorra y al Gobierno de España por este acuerdo, pero les pido que sigan mejorando esa relación porque sin duda es bueno para España, pero sobre todo es bueno para el Principado de Andorra, al cual le deseamos lo mejor del mundo.

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Socialista, tiene la palabra doña Trinidad Jiménez.

La señora **JIMÉNEZ GARCÍA-HERRERA**: Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, mi grupo parlamentario, el Grupo Socialista, como es habitual, votará favorablemente los convenios que hoy se someten a debate y votación. No ponemos en cuestión ninguno de los nueve tratados internacionales; no podría ser de otro modo, pues con todos estos países mantenemos relaciones diplomáticas y suscribimos de manera habitual acuerdos sobre diferentes materias y sectores. De estos nueve convenios internacionales que la Comisión de Asuntos Exteriores dictaminó en su última sesión quisiera centrarme en tres. En primer lugar, el protocolo que modifica el convenio entre España y Andorra para evitar la doble imposición en materia de impuestos sobre la renta de las personas físicas y para prevenir la evasión fiscal. Como con cualquier convenio de doble imposición —hemos firmado, quiero recordarles, en torno a ochenta—, con este se pretende dotar de seguridad jurídica a los inversores de los

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 293

25 de junio de 2015

Pág. 8

países firmantes y reducir —creo que es importante señalarlo— la fiscalidad de dichas inversiones y evitar la doble imposición, pero, sobre todo, facilitar el intercambio de información tributaria entre ambos países que sirva para prevenir la evasión fiscal. Este objetivo culminará con la futura incorporación de Andorra al sistema automático de intercambio de información bajo los estándares de la OCDE a partir de 2018. Quiero destacar que cualquier paso que demos en esta dirección, como se pretende en este convenio, debería ser bienvenido.

Asimismo, no por la materia a la que se refieren sino por los países con los que se rubrican, me gustaría hacer referencia a los convenios celebrados con Rusia de adhesión de este país al protocolo relativo a la construcción y explotación de una instalación de radiación sincrotrónica y con Ucrania para la protección recíproca de información clasificada. En ambos casos se aprecia el interés de estos convenios para España. En el caso del convenio con Rusia porque llevará una considerable aportación económica por parte de este país y en el caso del convenio con Ucrania porque aportará protección de los intereses españoles a la hora de someter determinada información a un régimen de utilización y manejo clasificado.

En cualquier caso, no va a suponer ningún impedimento a la hora de defender una posición de firmeza que la Unión Europea, y en consecuencia España, mantiene en relación con el conflicto entre Rusia y Ucrania. Una posición que debe pasar, en opinión de mi grupo parlamentario, por una solución europea a dicho conflicto que sepa combinar el respeto a la integridad territorial de Ucrania y el diálogo con Rusia para alcanzar un arreglo definitivo que garantice la estabilidad en la zona. Por todo ello, reitero el voto favorable de mi grupo parlamentario a los convenios que hoy se nos someten a consideración y votación.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Jiménez.  
Por el Grupo Popular, tiene la palabra la señora Miguélez.

La señora **MIGUÉLEZ PARIENTE**: Muchas gracias, presidente.

Traemos hoy a este Pleno la autorización al Gobierno de nueve convenios internacionales que han sido firmados con diferentes países. Hay tres acuerdos entre el Reino de España, sobre intercambio y protección recíproca de información clasificada, con la India, la República de Albania y Ucrania, y me quiero detener en este último.

El ministro de Asuntos Exteriores y de Cooperación viajó a Kiev en febrero de este año, donde tuvo lugar la firma de este acuerdo, acompañado de una delegación empresarial española con el fin de relanzar las relaciones bilaterales y, sobre todo, mostrar la solidaridad de España en un momento especialmente crítico para Ucrania. España, como aquí se ha dicho, ha defendido firmemente una solución política y duradera en el marco de la Unión Europea, siempre respetando la soberanía, la independencia y la integridad territorial de Ucrania pero sin por ello cerrar el diálogo con Rusia. Esa ha sido y será siempre la posición del Gobierno español, y así lo ha explicado el ministro en la Comisión de Asuntos Exteriores. El acuerdo entre Ucrania y España trata de preservar los intereses de España en sus relaciones internacionales, porque estas exigen a veces que en el intercambio de información, por afectar a la seguridad o intereses nacionales, el grado de clasificación de esa información tiene que ser especial. Es necesario establecer algunas normas, con arreglo a las cuales los Estados puedan compartir sin riesgo este tipo de informaciones delicadas. Otra muestra del compromiso español con Ucrania se refleja en el ámbito de la Unión Europea, puesto que en mayo de este mismo año España ya ha depositado en la Secretaría General del Consejo de la Unión Europea el instrumento de ratificación del acuerdo de asociación de la Unión Europea y Ucrania, que también ha sido debatido desde esta tribuna.

Otro de los convenios, en el grupo de estos nueve que hoy traemos al Pleno y al que también se ha hecho referencia por parte de la portavoz del Partido Socialista, es el protocolo de adhesión de la Federación Rusa al convenio firmado en 1988 para un proyecto europeo, el denominado coloquialmente ciclotrón, acelerador de partículas. Efectivamente, la aportación rusa es importante; son 10 millones de euros que se pagan de una sola vez, y con ello Rusia adquiere el 6 % de la sociedad francesa creada para el desarrollo del proyecto. De esta forma, sus científicos pueden participar de esta investigación multinacional, cuya sede está en Grenoble y que tiene más de cuarenta haces de luz de este acelerador de fotones y de átomos.

El señor Nuet ha hecho referencia a la decisión del Consejo sobre el sistema de recursos propios de la Unión Europea. Ha sido adoptado en Bruselas el 26 de mayo de 2014 y a nosotros nos parece un avance positivo. Tiene por objeto garantizar que la Unión Europea tenga un presupuesto equilibrado que garantice los recursos necesarios para financiar sus políticas y, por supuesto, que ningún Estado miembro

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 293

25 de junio de 2015

Pág. 9

sufra con ello una carga presupuestaria excesiva en relación con su prosperidad relativa. Este convenio fija los aportes de cada país, las correspondientes correcciones y límites para el período 2014-2020, y hay que señalar que para España supone un beneficio de 12 millones de euros anuales en su contribución.

El convenio con Andorra, que ha sido objeto también de atención por otros portavoces para, evitar la doble imposición en materia de impuestos sobre la renta y prevenir la evasión fiscal, es de enero del año 2015 y es fruto del compromiso de consolidar las relaciones bilaterales con este país en el ámbito tributario y, por supuesto, la intención de extender la red de acuerdos de intercambios de información. Su contenido es el propio de este tipo de convenios que España tiene firmados con muchos otros países. Contiene cláusulas antiabuso y las salvaguardas habituales. Otros convenios que han sido ratificados en esta Cámara por otros países tienen más o menos el mismo contenido. Incorpora importantes menciones al tratamiento de lo que se considera residentes a efectos impositivos. Es decir, en el caso de empresas, qué se considera un establecimiento permanente, cómo tributan las rentas inmobiliarias, cuáles son los beneficios empresariales, qué se considera dividendos, intereses, ganancias de capital, remuneraciones de consejeros, artistas y deportistas —como aquí se ha dicho—, funcionarios, estudiantes, etcétera. El señor Nuet ha reconocido que es un importante avance y así lo defendemos nosotros.

Durante la visita del presidente del Gobierno a Andorra, en enero de 2015, Mariano Rajoy firma este convenio y elogia esa histórica reforma fiscal y tributaria que ha acometido el principado y que ha supuesto un importante avance en este necesario proceso de homologación fiscal de Andorra con los países de su entorno. El convenio incluye un artículo importante sobre información fiscal que amplía los efectos del actual acuerdo de intercambio de información en vigor desde el año 2010, que ha tenido que ser reforzado debido a este nuevo marco fiscal del principado. A partir del 1 de enero de 2016, el deber de información que recoge el convenio es independiente de que la conducta objeto de investigación pueda constituir o no delito penal y puede incluir, si lo solicita la autoridad competente de uno de los Estados firmantes, la remisión de información fiscal y bancaria en forma de declaraciones de testigos y copias de documentos originales con el único requisito de que esta información sea previsiblemente relevante, de forma que los Estados no tengan una libertad indefinida para emprender búsquedas de pruebas ni para solicitar información de dudosa relevancia respecto a la situación fiscal de un determinado contribuyente. Así, se introduce una novedad importante porque no solamente un juez podrá hacer un requerimiento individual, sino también las denominadas peticiones grupales, de tal forma que desde enero de 2016, por ejemplo, España podría solicitar información a Andorra sobre un grupo de residentes en España que tengan suscrito un mismo producto financiero en una entidad bancaria andorrana que no hubiera sido declarado a la Hacienda española. Como también ha dicho la portavoz socialista, se prevé que Andorra se incorpore a partir de 2018 a ese sistema de intercambio automático de información de la OCDE por el que más de medio centenar de países tendrán sus cuentas financieras libres y transparentes unos con otros a partir de 2017. Este convenio con Andorra es muy importante y pretende impulsar las relaciones comerciales y de inversión entre los dos países.

Concluyo defendiendo la necesidad de convalidar todos y cada uno de los nueve convenios que figuran hoy en el orden del día por considerar que son favorables a los intereses de España y que las negociaciones realizadas por cada uno de los departamentos ministeriales que los han impulsado han estado marcadas sin duda por el esfuerzo de reforzar nuestra presencia en el ámbito internacional.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

### DEBATES DE TOTALIDAD DE INICIATIVAS LEGISLATIVAS:

#### — PROYECTO DE LEY DEL SECTOR FERROVIARIO. (Número de expediente 121/000152).

El señor **PRESIDENTE**: Vamos ahora a debatir las enmiendas a la totalidad del proyecto de ley del sector ferroviario. Para su presentación, tiene la palabra, en nombre del Gobierno, la señora ministra de Fomento.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO** (Pastor Julián): Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, lo primero que me gustaría hacer en defensa del proyecto de ley del sector ferroviario es agradecer a todos los grupos parlamentarios el trabajo que han realizado en estos años para entre todos mejorar y consolidar uno de los mejores sistemas ferroviarios del mundo. Agradezco también la oportunidad que me brinda esta mañana este trámite de enmiendas a la totalidad para volver a debatir sobre el

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 293

25 de junio de 2015

Pág. 10

presente y el futuro de uno de los modos de transporte con mayor proyección y futuro por su enorme capacidad y, sobre todo, por ser uno de los modos de transporte menos contaminantes y con limitadas emisiones de CO<sub>2</sub>. Además, me ofrece la oportunidad de explicar lo que hemos hecho desde el Gobierno en los últimos tres años y medio para poner las bases y garantizar la sostenibilidad de una de las redes ferroviarias más avanzadas del mundo, a la que todavía le queda un enorme recorrido por delante.

Señorías, si me permiten, quiero decirles que el sistema ferroviario no es patrimonio de ningún Gobierno, sino que es de todos los españoles. Digo esto porque lo que hemos hecho es aportar lo que hemos podido para consolidar este gran sistema. Hemos hecho una apuesta decidida por las infraestructuras ferroviarias y por este modo de transporte porque entendemos que genera retornos. El sistema ferroviario español genera un retorno especialmente social ya que es un modo prioritario de transporte —como hemos visto, es uno de los más elegidos por los ciudadanos— y está concebido sobre la base de las necesidades reales y cercanas de todos y cada uno de los ciudadanos de nuestro país. Bajo esta premisa comparezco en esta Cámara con una actitud de disposición permanente al diálogo, cuyo valor añadido reside en la suma de aportaciones constructivas, y desde la satisfacción alejada de cualquier tipo de triunfalismo de que esto es posible gracias a todos. Creo que todos compartimos la convicción de que el interés general de la mejora del transporte ferroviario es de todos. Nuestro modelo será un logro de todos si lo ponemos al servicio de los intereses de los usuarios, por ello, contribuir a la cohesión, a la accesibilidad y a la conectividad ferroviaria óptima para el desarrollo del tejido social pero también industrial de nuestro país es aprovechar las sinergias que da el sistema ferroviario y la concepción intermodal del sistema y de todo el conjunto del transporte en España.

Señor presidente, señorías, el ferrocarril ha sido y es —y con mayor motivo tiene que seguir siendo— un modo de transporte fundamental para la vertebración territorial y para el desarrollo social del país. El Foro Económico de Davos considera que la red ferroviaria española es la cuarta mejor del mundo. Creo que nos hemos ganado este puesto con el esfuerzo y el trabajo de mucha gente durante décadas, especialmente en los últimos treinta años, y ha llegado el momento de consolidar lo logrado y de pensar a largo plazo en el ferrocarril de este siglo XXI. La ley que hoy debatimos no es una ley para la próxima legislatura, ni siquiera para los próximos diez años, debería ser una ley con vocación de permanencia, orientada a definir el futuro del ferrocarril español de las próximas décadas. A eso nos hemos dedicado desde los últimos días del año 2011, a sentar unas bases sólidas, que no es una tarea sencilla.

En el año 2012 se produjo la supresión de FEVE, que recuerdo que tenía unas pérdidas de 138 millones de euros, y su integración en Renfe y en ADIF; en Renfe la parte de servicios ferroviarios y en ADIF la parte de infraestructuras. Esta integración se ha llevado a cabo de manera ordenada y ha permitido una mayor eficiencia en la gestión de los servicios ferroviarios y de las infraestructuras que realizaba la antigua FEVE gracias a la obtención de economías de escala. También se completó el traspaso de los tramos de la red ferroviaria de titularidad estatal a ADIF, unificándose las funciones de titularidad y administración de la red para una mayor eficacia y operatividad. Al haber transferido la red ferroviaria de titularidad estatal a ADIF, hemos transferido 12.000 millones de activos. Además, se procedió a reestructurar ADIF. Los objetivos de esa transformación fueron poder hacer una mejor gestión de las distintas redes que administra y de los recursos que emplea y garantizar la sostenibilidad financiera del sistema ferroviario. También reestructuramos Renfe-Operadora, estableciendo cuatro sociedades. ¿Para qué? Para hacer una gestión más eficiente en Renfe: Renfe-viajeros, Renfe-mercancías, Renfe-fabricación y mantenimiento y Renfe-alquiler de material rodante.

En el transporte de viajeros, señorías, iniciamos el proceso de liberalización del tráfico ferroviario nacional de viajeros. Establecimos que este será un proceso que se realice de manera ordenada y progresiva, distinguiendo los distintos segmentos de mercado, iniciando la liberalización de los servicios turísticos e indicando que la liberalización de los servicios comerciales se llevaría a cabo a través de la licitación de títulos habilitantes; insisto, exclusivamente de los servicios comerciales, nunca de las obligaciones de servicio público. Finalmente, establecimos la licitación de un título habilitante que permitirá a un nuevo operador ferroviario prestar servicios de transporte de viajeros junto con Renfe en el corredor de levante. Señorías, dar un título habilitante para un nuevo operador en un corredor significa dar más oportunidades para que los viajeros puedan escoger entre más servicios —comerciales, insisto—, que redundarán en una mejora de la calidad.

En cuanto al transporte ferroviario de mercancías, el objetivo básico ha ido enfocado a convertirlo en un verdadero elemento de la cadena logística. Desde el Ministerio de Fomento hemos impulsado muchas actuaciones para la mejora de este sector, como la creación de la unidad logística dentro del departamento;

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 293

25 de junio de 2015

Pág. 11

la inversión en infraestructuras del transporte de mercancías, especialmente la conectividad de los puertos; la mejora de la gestión de las infraestructuras; corredores ferroviarios de mercancías, como el número 4 o el número 6; aprovechamiento de las infraestructuras infrautilizadas; y la mejora de prestaciones de terminales logísticas por el ADIF. Asimismo, creamos y hemos puesto en marcha la Agencia de Seguridad Ferroviaria, dotando a la autoridad de seguridad de un mayor grado de autonomía e independencia y creando una entidad especializada que se constituye como referencia para el sector ferroviario y es semejante a la de otros países de nuestro entorno. También me gustaría destacar que hemos garantizado la prestación de los servicios de cercanías y media distancia, tanto en red convencional como en la red de alta velocidad y ancho métrico, que son los servicios declarados como obligaciones de servicio público, a través de la firma de un contrato entre el Ministerio de Fomento y Renfe. Les recuerdo que el Ministerio de Fomento destina a la financiación de servicios los recursos públicos necesarios para asegurar su prestación; de hecho, en toda la legislatura hemos destinado a OSP ferroviarias más de 2.700 millones de euros.

Señorías, señor presidente, como decía al comienzo de mi intervención, la ley que hoy debatimos quiere consolidar todas estas mejoras y, sobre todo, mejorar el sistema ferroviario del futuro. Algunos de ustedes se han preguntado, a través de sus enmiendas, cómo sabemos que los cimientos que hemos puesto en este tiempo son los más adecuados. Es fácil de entender puesto que ya tenemos los primeros resultados de todas esas reformas, y estos son, por decirlo de forma modesta, positivos para el conjunto de la sociedad española y prometedores de cara a la apertura de nuevas líneas que están previstas en los próximos meses. Permítanme que dé algunos datos. En el año 2011, en España, había una planificación de inversiones en la red ferroviaria a lo grande; es decir, teníamos miles de kilómetros de obras en ejecución y muchas de ellas estaban paradas porque no había financiación, como recuerdan ustedes bien, señorías. Desde 2010, la mayoría de las obras estaban ralentizadas o paradas. Les hablo, por ejemplo, de la T-1 en el Prat, de las obras de la alta velocidad a Jaén, de los tramos de la LAV Albacete-Alicante, de las obras de la línea Barcelona-Figueras, de la estación de Girona, del corredor mediterráneo entre Vandellós y Tarragona. También existían ejemplos muy claros de obras iniciadas sin la menor programación, sin saber cómo se iban a acabar y poner en valor, como, por ejemplo, los tramos de plataforma que estaban en construcción de la línea de alta velocidad Murcia-Almería, que no conectaban ni iban a ninguna parte. Además, se preveían licitaciones a través de contratos de colaboración público-privada que el Ministerio de Hacienda de entonces nunca llegó a autorizar. Se licitaron varios tramos de la línea Valencia-Castellón, cuyos contratos posteriormente se rescindieron para su licitación por CPP pero que nunca se llevaron a cabo. Había proyectos para estaciones faraónicas, la que menos de más de 200 millones, y las sociedades de integración urbana acumulaban una deuda de más de mil millones de euros. Se presentaron actuaciones en *power point* de redes de cercanías en Madrid y en Barcelona, que suponían una inversión de más de 15.000 millones de euros.

Frente a este complejo panorama, en el ministerio decidimos ordenar y sobre todo afrontar las necesidades con los recursos de que disponíamos y con las perspectivas que estaban por llegar. ¿Qué es lo que hemos hecho? Hemos puesto en servicio, por cierto, invirtiendo, poniendo en marcha las obras, adjudicando obras y terminando las obras y pagándolas, la línea entre Barcelona y la frontera francesa, completando esa conexión tan importante Madrid-Barcelona-frontera, constituyéndose como uno de los principales ejes de comunicación de España con Europa; la línea entre Albacete y Alicante, de la que se han visto beneficiados 3,5 millones de viajeros; los nuevos servicios ferroviarios del eixo atlántico, del que más de 427.000 usuarios se han beneficiado; o la prácticamente terminada Sevilla-Cádiz, por no hablarles del fuerte impulso que se le está dando a la Y vasca. Estamos acometiendo importantes mejoras en las líneas ferroviarias convencionales, señorías, como, por ejemplo, en la línea Palencia-Santander, donde, después de hablar tanto, tanto y tanto de que se iba a hacer una línea de alta velocidad, teníamos una infraestructura de 1929. Hemos llevado a cabo importantes actuaciones para el transporte ferroviario de mercancías, como es el caso del acceso provisional en ancho UIC del puerto de Barcelona, donde, como saben, estamos a punto de iniciar lo que será el acceso definitivo en ancho internacional, o el ramal de acceso al puerto de Alicante, o el desarrollo del plan de estaciones, en las que se llevaban más de veinte años sin haber invertido un euro en ellas —400 millones para mejoras en más de doscientas estaciones—. Muchas de esas actuaciones han terminado, tales como Pamplona, Almería, Sabadell, Bellavista, Meco en Madrid y Catarroja; cincuenta y una están listas ya en ejecución y el resto tienen proyectos planificados y están para su contratación. Hemos puesto en marcha un plan de cercanías que supera los 1.500 millones de euros, pero con obras en marcha. Y seguimos trabajando, como saben, para poner en servicio lo antes

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 293

25 de junio de 2015

Pág. 12

posible la variante de Pajares; la línea Valladolid-Palencia-León; el tramo Venta de Baños-Burgos; la llegada de la alta velocidad a Granada; el tramo Monforte del Cid-Murcia; el eje Murcia-Almería; la línea de alta velocidad a Extremadura; la conexión de la alta velocidad con Navarra; la importante Y vasca, a la que se han destinado más de 3.000 millones; la línea de alta velocidad Madrid-Galicia; el corredor mediterráneo; la electrificación del tramo Medina del Campo-Salamanca, o con la conexión, por poner algunos ejemplos importantes, en ancho UIC entre Atocha y Chamartín.

Señorías, en el caso de Renfe nos encontramos con multitud de servicios ferroviarios, especialmente de alta velocidad, cuya ocupación no llegaba en algunos casos al 35%. Miles de españoles no se habían subido nunca a un tren de alta velocidad porque no se lo podían permitir. En lo referente a los aspectos económicos, había una importante cantidad de deuda derivada del contrato-programa 2006-2010, que ascendía a 906 millones; la transferencia a Cataluña de los servicios de cercanías y media distancia estaba pendiente de regularizar; había un exceso de empresas participadas privadas, más de diecinueve, en las que participaba Renfe. Señorías, la deuda total de la compañía Renfe superaba los 5.300 millones, 3.000 más que en el año 2004. Les recuerdo que entre 2005 y 2011, en las legislaturas del Gobierno socialista, Renfe invirtió en numerosas sociedades participadas, exactamente en diecinueve. Y prefiero no hablar de la compra de esos trenes que no tenían vías por dónde ir o de la compra de locomotoras para mercancías que no se han usado.

Frente a esta situación, nos hemos empleado a fondo para revertirla. Hemos mejorado la política comercial y tarifaria de Renfe, haciendo el ferrocarril más asequible y democratizando —si me permiten— el acceso a los servicios más modernos y de más calidad de toda la oferta de la compañía. Hemos puesto en marcha nuevas rutas y servicios: el servicio de alta velocidad a Figueres y el Madrid-Alicante; los servicios Alvia y Avant en Galicia y Valencia; los nuevos servicios internacionales España-Francia y el tren celta Vigo-Oporto; el eixo atlántico y el Sevilla-Cádiz. Gracias a ello, el pasado año 2014 tuvimos 465 millones de viajeros. El comportamiento de la alta velocidad y la larga distancia fue especialmente positivo, con casi 30 millones de viajeros, un 16% más que en 2013, y en este año 2015 continúa la tendencia al alza. En el acumulado de los cinco primeros meses del año, el incremento en el número de viajeros de los servicios comerciales ha sido de un 8,2% respecto al año 2014 y de un 31,9% respecto al año 2011. El eixo atlántico ha sido utilizado por 427.000 usuarios que se han beneficiado ya de esos nuevos servicios ferroviarios, muchos de los cuales, por cierto, son de cercanías. Señorías, me gustaría resaltar la circunstancia de que el 15% de los viajeros que hoy en día utilizan la alta velocidad en España no se habían subido nunca antes a bordo de esos trenes más modernos y de esas vías del siglo XXI.

Por lo que se refiere al tráfico de mercancías, el año 2014 alcanzó los 21,3 millones de toneladas transportadas, con un importante aumento respecto a años anteriores: un 10,3% más que en 2013, un 24,7% más que en 2012 y 4 millones de toneladas más que en el año 2011. Hay mucho camino por recorrer, pero debo destacar que el tráfico ferropuerto que, como saben, entra y sale de los puertos, se ha situado en 2014 en 13,4 millones de toneladas, y que es un tráfico fundamental que queremos potenciar como puerta de entrada a nuestros puertos, como centro de tratamiento y como distribución de mercancías intercontinentales a toda Europa y a todo el mundo.

Espero no haberme extendido demasiado en explicar no solo lo hecho, sino también lo conseguido hasta ahora. Todos estos datos que les he ofrecido son necesarios para comprender hasta qué punto se está transformando el sector. Eso solo es posible, señorías, gracias a más de 30.000 profesionales, que, como saben, prestan sus servicios en el sector ferroviario español y a más de 400.000 empleos indirectos que el sector ferroviario aporta no solo a la economía, sino también al tejido social de nuestro país.

Quiero entrar ahora en detalles respecto a las principales novedades que contiene el proyecto de ley. Señorías, en materia de infraestructuras ferroviarias, se establece la obligación de una planificación rigurosa, con una estrategia basada en la eficiencia, en una financiación sostenible del sistema y desde una perspectiva intermodal. Se establecen tres instrumentos de planificación y programación de inversiones. En primer lugar, la estrategia indicativa, cuya elaboración y publicación corresponde al Ministerio de Fomento. Se trata de un instrumento de planificación de las infraestructuras a un plazo no inferior nunca a cinco años. En segundo lugar, un programa de actividad, cuya elaboración y publicación corresponde a los administradores de infraestructuras, renovable anualmente y que debe adecuarse a la estrategia indicativa. Este programa de actividad debe recoger la previsión de qué actuaciones hay que realizar y una previsión orientativa de sus cánones para los próximos cinco años. En tercer lugar, un convenio ADIF/ADIF-Alta Velocidad-Ministerio de Fomento que establezca los objetivos a alcanzar por el ADIF y las aportaciones económicas del Estado.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 293

25 de junio de 2015

Pág. 13

Debo destacar también que la ley incluye un nuevo sistema de cánones, centrado en el objetivo de incentivar el crecimiento del tráfico ferroviario, maximizando el uso de las excelentes infraestructuras ferroviarias españolas y a la vez garantizando los ingresos de los administradores de infraestructuras. En este nuevo sistema se eliminan barreras a la entrada y trabas, así por ejemplo se elimina el canon de acceso, que es un canon que se paga una vez al año por cada empresa ferroviaria y da derecho a la utilización de la red. La eliminación de este canon facilita la entrada en el mercado de nuevos operadores y se evita favorecer, como saben, a unos pocos. Por otra parte, se establecen bonificaciones que incentivarán la incorporación de nuevos servicios ferroviarios y que, por tanto, incrementarán la utilización de la red ferroviaria, por ejemplo en las horas de menor uso. Este tipo de bonificaciones ya existen tanto en tasas aeroportuarias como portuarias, pero no existían en el sector ferroviario y supondrán que el ciudadano podrá tener más servicios ferroviarios.

Respecto al transporte de mercancías, la ley incluye importantes novedades que mejoran la competitividad del sector. De esta manera, en primer lugar, se incluyen medidas liberalizadoras de los servicios que se prestan en terminales ferroviarias públicas, que supondrán una reducción de costes para las empresas operadoras y, por tanto, supondrán una mejora en la competitividad. En segundo lugar, se aseguran por ley las condiciones de no discriminación entre las empresas que utilizan las terminales ferroviarias. En tercer lugar, se imponen nuevas condiciones de transparencia para la actuación de los administradores de infraestructuras en el sentido de que tienen que someter a audiencia pública los documentos que van a condicionar la actividad de los operadores, como la denominada declaración de red. En cuarto lugar, se simplifica el régimen tarifario y las autorizaciones necesarias para operar en las terminales ferroviarias y se impulsa el papel de los puertos como administradores de las infraestructuras ferroviarias dentro de sus redes ferroviarias, lo cual también redundará en una mejora de la productividad y del tráfico aeroportuario, que, como ya les he dicho, es fundamental para el sistema y para nuestro país.

En los servicios de viajeros establecemos una mejora permanente de la calidad del servicio. En este sentido, esta ley garantiza los servicios denominados OSP. Garantizamos la movilidad de los ciudadanos de nuestro país al asegurar por ley la financiación por parte de las administraciones públicas de todos los déficits de explotación; me estoy refiriendo a nuestros excelentes servicios de cercanías y media distancia. Se obliga a aportar al Ministerio de Fomento no solo la información estadística, sino también la contable y a garantizar la transparencia de todas las cuentas. Se refuerza la obligación del operador de llevar cuentas separadas entre sus distintas actividades, entre los servicios comerciales y los servicios declarados obligación de servicio público, y se mantiene la obligación para todas las empresas de contar con un plan esencial de asistencia a víctimas y se recogen los derechos de las víctimas de los accidentes.

Hemos hecho un proyecto de ley que pone un gran acento en la seguridad. De hecho, ya es en sí —que no debería serlo— una novedad la inclusión en la ley de un nuevo título específico dedicado a la seguridad ferroviaria, que no existe en la ley vigente, dado que toda la normativa se establecía a través de órdenes ministeriales o reales decretos. Toda la normativa en materia de seguridad se adapta a la creación de la nueva Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, que es independiente de los administradores de infraestructuras, de las empresas o de cualquier entidad. Dotamos a la agencia de mecanismos propios de financiación con objeto de reforzar su independencia.

La ley recoge también un nuevo régimen sancionador en que se prevé mayor graduación en las sanciones, con el fin de que resulte un sistema más proporcional y, por tanto, más efectivo y más justo. Hemos reforzado las sanciones sobre derechos de los pasajeros y aspectos relacionados con la seguridad, y por su importancia elevamos a rango de ley el régimen sancionador relativo al transporte de mercancías peligrosas.

En relación con las enmiendas a la totalidad presentadas, he de decirles que las hemos analizado con mucho interés, como no podría ser de otra manera, y he visto las críticas que todos ustedes hacen al modelo que plantea la ley; pero, si me lo permiten, señorías, me he quedado con las ganas de conocer cuál es su alternativa, pues ninguno de los grupos ha presentado un texto alternativo a esta ley. A continuación, analizaré los aspectos generales de las enmiendas y aquellas cuestiones que se reiteran en muchas de ellas. En primer lugar, me ha sorprendido que algunas de las enmiendas indiquen que la ley tiene objetivos economicistas y que deja de lado otros —dicen—, como el equilibrio territorial, la calidad en el transporte, la seguridad, los derechos de los usuarios o el respeto medioambiental; y me sorprende porque al artículo 2 del proyecto de ley marca cuáles son precisamente los fines de esta ley: garantizar un sistema común de transporte para todos los españoles, satisfacer las necesidades de la sociedad con el máximo grado de eficacia y de eficiencia. Señorías, la eficiencia y la eficacia, ese uso

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 293

25 de junio de 2015

Pág. 14

adecuado de los recursos, es lo que nos piden todos los ciudadanos de nuestro país. Ser eficaz significa dar los mejores servicios, dar servicios de mayor calidad, hacer más accesibles los servicios ferroviarios a todos los ciudadanos, promover la prestación de servicios en condiciones de seguridad, como dice la ley, o proteger los intereses de los usuarios garantizando sus derechos de acceso a los servicios de transporte en condiciones de calidad y seguridad. Pero la ley no solo fija estos objetivos, sino que también establece los medios para cumplirlos. En primer lugar, introduce mecanismos que aseguren una planificación sostenible, porque, si aseguramos su sostenibilidad, aseguramos su futuro, asegurando, en segundo lugar, la prestación de los servicios para la movilidad de los ciudadanos, servicios de cercanías, de media distancia, tanto en red convencional como en la de alta velocidad, y los servicios prestados en la red de ancho métrico a través de la declaración de obligación de servicio público.

Esta ley también se preocupa de la calidad de los servicios del transporte de viajeros, habilitando al Gobierno a establecer los niveles de calidad y los derechos a los usuarios y obligando a las empresas a establecer medios para su cumplimiento. También he leído críticas al proceso de apertura a la competencia de los servicios ferroviarios de viajeros por considerar que se hace de forma abrupta —se dice— y antes de que se obligue. Puedo decirles que precisamente esta ley consagra los principios que han guiado el proceso que hemos iniciado para que sea un proceso progresivo y ordenado. De esta forma podremos garantizar el adecuado control por parte de la Administración de la calidad y la seguridad; además, permitirá a Renfe prepararse para el nuevo escenario de competencia de los servicios exclusivamente comerciales. No podemos permitirnos dejar algo en lo que nos jugamos tanto para el último minuto, y el mejor modo es hacerlo de manera progresiva y ordenada, hacerlo de acuerdo con las organizaciones sociales, como lo estamos haciendo, asegurando, como afirma el proyecto, la prestación de los servicios, la seguridad y la ordenación del sector. Y me gustaría reiterar que la apertura es exclusivamente en servicios comerciales, y no lo es —porque así lo garantiza esta ley— en las obligaciones del servicio público, es decir, en las cercanías, en la media distancia, Renfe, ADIF y ADIF-Alta Velocidad son y seguirán siendo públicas. Por tanto, cuando alguno habla de la privatización debe saber que no existe. No es solo la palabra, no es solo el concepto: no existe; al revés, la ley garantiza que las obligaciones del servicio público en nuestro país son públicas y seguirán siendo públicas.

Asimismo, algunos de ustedes indican que esta ley no pone el foco en la seguridad. Pues esta ley donde precisamente ha puesto el foco —y lo ha elevado a rango ley— es en la seguridad. Señorías, lo hace estableciendo mecanismos y financiación necesaria para que la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria ejecute sus funciones con eficiencia y eficacia mediante un régimen sancionador proporcional y efectivo que se centra en la seguridad, consagrando los derechos de las víctimas de los accidentes ferroviarios. Y por supuesto el texto respeta al máximo las competencias de las comunidades autónomas, y las respeta porque así lo dice expresamente nuestro Consejo de Estado. Déjenme leerles textualmente —abro comillas—: Examinado el contenido del anteproyecto consultado a la vista de lo expuesto por el Tribunal Constitucional, el Consejo de Estado considera que respeta el reparto constitucional de competencias y que sus previsiones se ajustan a la interpretación del bloque de constitucionalidad en materia ferroviaria hecha por aquel. Cierro comillas. No veo posible una afirmación más contundente.

Voy a analizar ahora algunas de las enmiendas de sus señorías. He analizado la enmienda a la totalidad del Grupo de La Izquierda Plural y me gustaría resaltar que el proyecto apuesta por todos los modos de transporte, pero apuesta por la media distancia, por las cercanías. Que haya vías del siglo XXI, que haya trenes más modernos, no significa que sean excluyentes. A día de hoy hay personas que están utilizando servicios que ya son de alta velocidad para acercarse más pronto a su lugar de trabajo. Los servicios no son excluyentes, son todos en servicio a los ciudadanos. Además, cualquiera que les oyera entendería que ustedes reniegan de los servicios de alta velocidad. La prueba más evidente de su necesidad son los casi 30 millones de viajeros que se registraron el año pasado en los servicios comerciales de Renfe. Alguien que no conozca el sistema ferroviario español puede ignorar tal vez que más de 400 millones de personas utilizan cada año los servicios de cercanías y media distancia. ¿Alguien lo puede ignorar? Esos más de 400 millones de personas dan prueba de que están mejorando día a día los servicios de OSP en nuestro país, que estamos atendiendo las dos vertientes —si quieren llamarlo así, porque para mí es un todo único— del servicio ferroviario. No está de más reiterar también que por cada euro que paga el usuario de los servicios de cercanías y de media distancia en nuestro país los Presupuestos Generales del Estado ponen más de otro euro, es decir, ponen más del 50 %.

En el caso de la enmienda presentada por el Bloque Nacionalista Galego, no coincido con su planteamiento al decir que vamos en el camino del debilitamiento del ferrocarril público cuando las cosas

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 293

25 de junio de 2015

Pág. 15

que se están haciendo son justo para lo contrario. En el eixo atlántico todas las estaciones mantienen o mejoran todas las paradas actuales y se incrementan las plazas más de un 40%. La mejora de estos servicios no supone un incremento de las tarifas. Gracias a ello, el primer día de estos servicios entre A Coruña y Vigo fueron utilizados por 6.200 viajeros con una puntualidad del cien por cien y prácticamente también con el cien por cien de ocupación. Así desde su puesta en marcha. Son 427.000 viajeros, 427.000 razones para decir que hay más servicios en Galicia, mejores servicios en Galicia, más rápidos y de proximidad. Hablamos de 7.100 viajeros en días laborales y 9.200 en vísperas de festivo. Otro ejemplo es la relación Madrid-Galicia, que ha crecido un 150% en conjunto entre el año 2011 y el año 2014. Han sido los nuevos servicios diurnos Alvia o Intercity los que han conseguido este incremento magnífico, cuadruplicando los viajeros en estos tres años. Así estos servicios Alvia constituyen la oferta más elegida en Galicia en sus desplazamientos hacia el sur y suponen ya el 87% de la oferta total Madrid-Galicia.

En relación con la enmienda presentada por el Grupo Vasco, tengo que preguntarle, con todo el respeto y aprecio que les tengo, cuál es su modelo. El nuestro es el modelo de conectar con mayor calidad y de forma más eficiente todas las ciudades de nuestro país donde existe esa demanda. No es trocear la red de interés general, no solo porque perjudicaría la eficiencia del servicio, sino porque va en contra de la cohesión y vertebración de nuestro país. Además, no parecen ustedes comprender que la tendencia es justamente la contraria. Desde julio de 2014, por primera vez, hay un servicio directo, por ejemplo, Vigo-Oporto sin necesidad de que cambie un maquinista en la frontera portuguesa. Desde diciembre de 2013, tenemos servicios internacionales Francia-España, que no paran en la frontera porque hay un servicio directo. Tenemos otras iniciativas como, por ejemplo, la ventanilla única de gestión de surcos de transporte internacional de mercancías de los corredores ferroviarios 4 y 6, o los acuerdos de aceptación cruzada de material móvil que tenemos en este momento con Portugal, con Países Bajos, con Bélgica, con Francia, con Luxemburgo o con Suiza. Señorías, se lo digo con todo el respeto, yo defiendo un sistema integral de ferrocarril en mi país y no defiendo ponernos fronteras dentro de mi propio país.

En el caso de la enmienda presentada por Esquerra Republicana de Cataluña, contraria al modelo ferroviario que proponemos, y también con todo mi respeto, señoría, he de decir que es fácil oponerse a la red de alta velocidad cuando uno vive en un lugar donde todas las capitales están unidas por un servicio de máximas prestaciones. Ese servicio deberían tenerlo todos los ciudadanos de nuestro país. Y quiero decirle también que en este momento, en España, en nuestro país, hay, y lo sabe usted bien, un empeño por mejorar de forma permanente los servicios ferroviarios, y también por mantener y mejorar el servicio de cercanías. Por cada billete vendido en cercanías a un promedio de 1,34 euros, el Estado paga 2,12 euros por cada uno de los más de 105 millones de viajeros. Hemos llevado a cabo obras de mejora en setenta y cuatro estaciones. Hemos puesto en servicio doce actuaciones de mejora de infraestructura. Hemos llevado a cabo actuaciones de mejora de accesibilidad. Renfe ha continuado con su plan de accesibilidad, de manera que ha actuado sobre cuarenta y un trenes utilizados por cercanías. En marzo de 2014, en colaboración con la Generalitat, pusimos en marcha el nuevo servicio de cercanías de Girona y Tarragona, que no existían, y la mejora de los servicios de cercanías de Barcelona. Esto se ha traducido en un aumento de frecuencias, en una mayor cobertura de los servicios de cercanías. Por ejemplo, se han aumentado frecuencias en el servicio del aeropuerto-Sants con un primer servicio diario, en Manresa-Hospitalet con trenes semidirectos o entre Arenys de Mar o Calella, entre otros.

Sin duda, señoría, y en eso coincido con usted, tenemos todavía mucho que mejorar. Estamos dando un impulso a las cercanías en Cataluña. Hemos licitado la implantación del ERTMS en el tramo Hospitalet-Mataró, con una inversión de 92 millones de euros, incluyendo el mantenimiento de las instalaciones. Comenzamos las actuaciones para desdoblamiento de la R-3. Licitamos las obras de remodelación de la estación de Paseo de Gracia. Aprobamos la licitación del contrato para la instalación de un nuevo sistema informático en el centro de control de tráfico de Barcelona con una inversión de más de 10 millones. Además, el próximo mes de julio, vamos a iniciar las obras de la plataforma de acceso ferroviario a la T-1 del aeropuerto de El Prat, 268 millones de euros que se adjudicaron en 2010 y que, antes de empezar, se pararon.

Para finalizar, en la revisión de la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, he de comenzar diciendo que no comparto su motivación en relación con la práctica legislativa. No olvidemos que muchos de los reales decretos-ley que mencionan fueron tramitados después como proyectos de ley y debatidos en la Cámara. En segundo lugar, el anteproyecto de ley fue tomado en consideración por el Consejo de Ministros, el 13 de marzo, y su texto, de fecha 16 de marzo, fue enviado a informe los días 17 y 18 de ese mes. ¿Donde se envió? A todas las entidades y órganos, incluidas las entidades y organizaciones sindicales y empresariales: al Consejo Nacional de Transporte Terrestre, Mercancías y Viajeros; a las

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 293

25 de junio de 2015

Pág. 16

asociaciones ferroviarias, a la Asociación de Empresas Ferroviarias, a la Asociación de Propietarios y Operadores de Vagones; a Renfe-operadora, a ADIF, a Puertos del Estado, a la SFF-CGT, sector federal ferroviario de la Confederación General del Trabajo; al Sindicato Español de Maquinistas y Ayudantes Ferroviarios; a Comisiones Obreras, sector estatal ferroviario; al Sindicato Ferroviario Intersindical; a la UGT-SMC, sector federal ferroviario; al Consejo del Transporte y la Logística; a la Confederación Española de Organizaciones Empresariales; a todos los directores generales de transporte de las 17 comunidades autónomas; a las empresas ferroviarias con licencia para el transporte de viajeros y mercancías. Por último, el 30 de marzo se envió el informe a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, que lo emitió el 29 de abril. El Ministerio de Economía y Competitividad emitió informe el 27 de abril. El Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas también formuló sus consideraciones en el trámite de elaboración del anteproyecto de ley.

Señorías, señor presidente, la Comisión Permanente del Consejo de Estado emitió el 30 de abril de 2015 el dictamen sobre el anteproyecto de ley, en él se formulan dos observaciones con carácter de esenciales: a los artículos 3 y 50, que han sido atendidas, y un buen número de observaciones, propuestas y sugerencias de carácter no esencial a distintos preceptos de esta ley, la mayoría de los cuales han sido recogidos en el texto. Por tanto, una tramitación realizada con diligencia y celeridad para cumplir el calendario legislativo del Gobierno no debe confundirse nunca con precipitación. Señorías, en esta ley se lleva trabajando ya más de un año, especialmente se ha dado audiencia y participación a todos los sectores interesados y relacionados con la norma, y a aquellos órganos consultivos cuya intervención es preceptiva.

Por otro lado, en cuanto a la supuesta falta de una memoria económica, me gustaría destacar que en la memoria de impacto normativo se recoge en el apartado 3.2 el impacto económico y presupuestario de la ley. No es objeto de la ley establecer las cuantías de los cánones, sino fijar su marco general y su definición. Se reitera que las cuantías de los cánones deben establecerse por los administradores de infraestructuras de acuerdo con la normativa europea, someterse a trámite de audiencia e informe de la CNMC, y deben aprobarse por ley al tratarse de un tributo. En todo caso, durante los trabajos realizados para establecer el marco general recogido en el presente texto legislativo, se realizaron una serie de cálculos con el objeto de que los ingresos de ADIF y de ADIF-Alta Velocidad, así como los pagos de los operadores ferroviarios, se mantuvieran en este capítulo en un orden de magnitud similar al del año 2014. A partir de esa condición básica, la aplicación de bonificaciones y adiciones a las modalidades básicas está concebida para ser incentivadora del tráfico, es decir, que el coste marginal de poner un nuevo tren para un operador ferroviario sea decreciente, a la vez que supone unos mayores ingresos netos para ADIF o para ADIF-Alta Velocidad y para lograr una explotación sostenible y eficiente de la red.

Respecto de las tasas, en sentido estricto existe una valoración económica para cada una de ellas. Por cierto, yo, que he estado en la Mesa de esta Cámara y he leído durante una legislatura —antes leía la parte que me correspondía como portavoz o como responsable— todas las memorias de impacto en esta Cámara, creo que el Grupo Socialista cuando habla de memoria tendría que tener memoria —si me permiten decirlo así—, porque no lo voy a hacer, ya que no quiero abrumarles a ustedes, pero podría leerles las memorias económicas de algunas de las normas que se han traído a esta Cámara.

Señor presidente, señorías, señores portavoces, después de todo lo expuesto, les ruego que me perdonen si he sido minuciosa y me he alargado excesivamente, pero espero que no les queden muchas dudas acerca de que el objetivo de este proyecto de ley es completar las reformas que hemos introducido en el sistema ferroviario español para que los ciudadanos puedan disfrutar de uno de los sistemas ferroviarios más modernos y de mayor calidad del mundo. La ley permitirá la evolución y la mejora progresiva de los servicios más próximos y al mismo tiempo el desarrollo de una red de alta velocidad que nos sitúa ya como uno de los países más avanzados del mundo en este modo de transporte, con mayor proyección de futuro, y, como les decía antes, con un muy bajo volumen de emisiones, respetuoso con el medio ambiente.

No quiero terminar sin rogarles que en el trámite de hoy y también en el de enmiendas sigamos —yo la primera— contribuyendo a mejorar el texto que hemos elaborado, con la experiencia de muchos profesionales que la han acumulado a lo largo de muchos años, con las aportaciones de muchos de ustedes y con las aportaciones de todo el sector. Estoy segura de que su interés, igual que el mío, es mejorar todos los servicios al ciudadano —seguro que muchas veces no he acertado—, permitiendo acortar las distancias y ofreciendo un servicio de calidad. Si además ello nos sitúa como un país productor de la más alta tecnología ferroviaria y nos permite seguir creando empleo en un sector con enorme futuro,

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 293

25 de junio de 2015

Pág. 17

todos habremos contribuido a mejorar la situación de nuestro país y a sentar las bases de la economía que todos queremos para España. En definitiva, consideramos que el proyecto de ley presentado permite establecer mecanismos para asegurar la sostenibilidad de nuestro sistema ferroviario, atender como prioridad la seguridad ferroviaria y, finalmente, trasponer a nuestro ordenamiento jurídico la Directiva Recast, pero lo más importante es dar un transporte ferroviario de alta calidad.

Señorías, la aprobación de esta ley impulsará el crecimiento del sector, aumentará su eficiencia y la utilización y fomentará la innovación en el mismo. La ley que presento es el marco de nuestro sector ferroviario para el siglo en el que vivimos y por eso es tan importante esta fase. Está en tramitación parlamentaria, pero sin duda va a salir muy enriquecida de esta Cámara porque lo hará con la ayuda de todos ustedes. Viendo hace pocos días los datos de cómo ha influido la alta velocidad en la ciudad de Córdoba, me encontré con que su capacidad hotelera ha crecido más del doble en estos años. Sin duda no todo es por la alta velocidad, pero estoy segura de que ha sido un elemento clave; alta velocidad, por cierto, que utilizan tantas personas todos los días del año.

Por todo ello vuelvo a ofrecerle mi voluntad, la voluntad de diálogo del Gobierno con todos los grupos. Espero que entre todos podamos alcanzar grandes puntos de encuentro para lograr que el ferrocarril siga siendo un modo de transporte fundamental para la vertebración y el desarrollo económico de nuestro país.

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

El señor **PRESIDENTE**: A este proyecto de ley se han presentado cinco enmiendas a la totalidad de devolución, que han sido rebatidas extensamente por la señora ministra, y ahora vamos a dar a los grupos la oportunidad de que las defiendan. Empezamos por el Grupo Mixto y tiene la palabra la señora Pérez Fernández.

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

Señorías, señora ministra, la estrategia liberalizadora y privatizadora del sector ferroviario en el Estado español comenzó hace más de diez años con la Ley 39/2003, del Sector Ferroviario. Al igual que en otros servicios y empresas públicas, se ha mantenido por parte de este Gobierno el discurso de la falta de rentabilidad de servicios en los que se han invertido miles de millones de euros públicos y que finalmente se malvenden o cuasi se regalan a inversores y empresas privadas que se lucran de lo realizado con el dinero de todos. La liberalización del sector ferroviario es, señorías, el caballo de batalla de la mayoría de las enmiendas a la totalidad que se han presentado a este proyecto de ley, también de la del BNG, que desde hace años viene criticando la consolidación de un modelo del que aún están por demostrarse sus beneficios y las virtudes de las que la ministra de Fomento y el Gobierno en su conjunto son fans incondicionales. Los expertos de la Comisión técnico-científica para el estudio de mejoras en el sector ferroviario español, que el Ministerio de Fomento creó tras el accidente de Angrois de 2013, reflejan en su informe sus dudas sobre la rentabilidad del sector una vez se haya completado la liberalización —son ellos, la propia Comisión técnico-científica y no el BNG, quienes claramente hablan de un posible empeoramiento del servicio y del consiguiente deterioro de la imagen del ferrocarril—, una liberalización en la que podríamos mirarnos en el espejo de otros países y ver sin mucho detenimiento que no ha tenido ni de lejos las beneficiosas consecuencias en las que insistieron muchos gobernantes. Véase el caso más llamativo, el de Inglaterra. Además, la liberalización de otros servicios en el propio Estado español, caso de Correos, del sector aéreo y del eléctrico, por poner solo algunos ejemplos, han sido nefastos para millones de usuarios que han visto cómo a la vez que se encarecían desorbitadamente esos servicios disminuía la calidad de la prestación de los mismos en la misma proporción. Podríamos hablar incluso de la liberalización del propio servicio ferroviario de mercancías que no ha supuesto que ese sector haya salido de donde estaba, del vagón de cola y nunca, mejor dicho, del último puesto en porcentaje de transporte de mercancías de toda la Unión Europea. Por cierto, situación que creemos que no se va a ver mejorada con este proyecto de ley.

Señorías, nosotros seguimos pensando que, al igual que están haciendo países como Francia o Alemania con uno de los servicios ferroviarios más potentes del mundo, la gestión, el mantenimiento, la creación o la renovación de infraestructuras ferroviarias son un servicio público que debe ser garantizado por empresas públicas. Esto lo pensamos basándonos en un principio muy elemental y es que el interés de las empresas privadas no es el servicio a la comunidad, sino el lucro y el beneficio de sus accionistas y para esto pocos miramientos se tendrán con los cierres de líneas que no se consideren rentables económicamente o con la concentración sobre los mercados más productivos y, por tanto, el abandono de los tráficos regionales y, desde luego, con la máxima calidad en la seguridad ferroviaria.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 293

25 de junio de 2015

Pág. 18

Además, la liberalización iniciada hace ya años ha demostrado precisamente que ha servido para debilitar el ferrocarril convencional y ha trasladado la práctica totalidad de las inversiones a la alta velocidad, justamente como paso previo para favorecer la entrada de operadores privados en este segmento de mercado. Esto está perjudicando gravemente a territorios como el gallego donde se está abandonando, si es que algún día se contempló seriamente, el papel del transporte ferroviario en la vertebración y cohesión del territorio.

En definitiva, este proyecto de ley es el *sprint* final hacia una liberalización del sector ferroviario en la que, por cierto, el Gobierno español se está quedando solo en Europa, adelantándose sin justificación a las fechas establecidas por la Unión Europea y, desde luego, alejándose cada vez más del modelo ferroviario que otros países europeos, verdaderamente relevantes en este ámbito, siguen manteniendo. Francia y Alemania se resisten fuertemente a esta liberalización y al cumplimiento de las directivas europeas, mientras que, sin embargo, tendrán la oportunidad de entrar en el sector español sin ningún tipo de problema.

Señorías, el BNG tampoco comparte la priorización absoluta de las líneas ferroviarias de alta velocidad y la falta de potenciación de las redes convencionales que son las que promueven una movilidad más cercana. En el caso de Galiza hemos visto con claridad cómo la red de conexión entre sus ciudades más pobladas se ha subordinado por completo a las conexiones con la meseta, precisamente por la implantación de este modelo. Esto ha traído como consecuencia la práctica desaparición de los servicios ferroviarios en muchas localidades intermedias, por no hablar del abandono de la ciudad de El Ferrol en el cumplimiento de la planificación del Eixo Atlántico.

Este proyecto de ley no corrige este modelo. Las obligaciones de servicio público se han reducido y esto está implicando la reactivación del transporte ferroviario en muchas zonas en las que ha ido desapareciendo paulatinamente. De acuerdo con las obligaciones de servicio público se han eliminado en los últimos años 45.000 servicios anuales de trenes de media distancia en el Estado, 172 estaciones quedaron sin parada y a otras 165 se las ha dejado con una parada diaria. Sin duda, es un modelo que no compartimos y que tiene como objetivo único la rentabilidad económica, muy por encima de la cohesión territorial y del equilibrio social.

Por otro lado, el BNG tampoco puede compartir la visión centralista y centralizadora que se sigue manteniendo. Como en otros sectores, por un lado, se apuesta sin rubor por entregar los servicios públicos al sector privado y, por otro lado, se mantiene férreamente la negativa incomprensible a que las comunidades autónomas puedan acceder a la gestión de sus servicios ferroviarios, manteniendo su carácter público en las conexiones dentro de sus territorios.

Tampoco podemos pasar por alto la regulación que el proyecto de ley hace de la seguridad ferroviaria. También nos resulta paradójico, incluso contradictorio, que se efectúen ingentes inversiones en infraestructura ferroviaria pública y, sin embargo, se actúe de una forma cicatera a la hora de dotar de los medios más avanzados de seguridad en la red ferroviaria. En este aspecto concreto de la seguridad ferroviaria, la propia ministra ha repetido hasta la saciedad que el siniestro de Angrois —que acabó con la vida de ochenta personas y que puso de manifiesto graves deficiencias en seguridad ferroviaria, tal y como se demostró con las actuaciones que se llevaron a cabo pocos días después de ese accidente— es el siniestro que suponía un antes y un después en materia de seguridad ferroviaria. Sin embargo, señora ministra, menos de dos años después de esa tragedia se inaugura el Eixo Atlántico A Coruña-Vigo y se hace sin la instalación del sistema más avanzado de seguridad, el ERTMS.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Pérez, tiene usted que terminar.

La señora **PÉREZ FERNÁNDEZ**: Voy terminando, señor presidente.

Señorías, coincidirán conmigo en que estas actuaciones, sobre todo después de los anuncios que se han hecho a bombo y platillo, no son de recibo.

Señor presidente, termino manifestando que hemos denunciado en varias ocasiones la composición de la Agencia de Seguridad Ferroviaria, que se ha puesto en marcha el pasado mes de abril y que está presidida y conformada por cargos del Ministerio de Fomento y de otros ministerios. Nosotros entendemos que esta composición no garantiza la seguridad de sus decisiones y no contribuye a la credibilidad de un órgano que debiera tener absoluta independencia.

Señora ministra, por estas razones y otras que no tengo tiempo de exponer, hemos presentado enmienda a la totalidad para la que solicitamos el apoyo de los distintos grupos.

Gracias, presidente.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 293

25 de junio de 2015

Pág. 19

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señora Pérez Hernández. Dentro del Grupo Mixto, tiene ahora la palabra el señor Tardà.

El señor **TARDÀ I COMA**: Gracias, señor presidente.

Señora ministra, creo que buena parte de la indignación de la ciudadanía catalana, que cuajó posteriormente en aquello que hemos llamado proceso o movimiento soberanista, se fraguó en el año 2010 cuando, hastiada por el derrumbe del servicio de cercanías y por el agravio que representaba el mantenimiento de la política radial de Madrid km 0, mientras se invertía a destajo en alta velocidad, salió a la calle. Por primera vez, centenares de miles de personas salieron a la calle ante una situación provocada por un funcionamiento deficiente de una infraestructura, lo cual era absolutamente novedoso en la historia reciente en nuestro Estado.

Al cabo de los años, todo sigue igual. Y si decir igual es exagerado, al menos sí un tanto parecido. Las incidencias continúan siendo muy frecuentes en cercanías. Fíjese que, incluso, un periódico, *Ara*, ha abierto una página web a fin y efecto de que, diariamente, la ciudadanía pueda auditar las incidencias. Esto es inconcebible en cualquier otro lugar de Europa. Y respecto a las inversiones, cuando se ejecutó el traspaso de cercanías, en el Gobierno de Rodríguez Zapatero se comprometieron 4.000 millones; después de tanto tiempo se ha ejecutado una décima parte, y hace dos años usted comprometió una inversión de 400 millones.

Ha hablado de treinta y seis estaciones. Quizás soy yo el que está equivocado, pero me gustaría saber cuáles son, sinceramente. En Manresa usted anunció hace dos años que se iba a ejecutar la reforma de la estación; comprometieron 6 millones de euros y tengo entendido que no se ha iniciado absolutamente nada. Esta situación de falta de inversión nos lleva a una falta de seguridad; además, impide mayor frecuencia de tránsito, con lo cual menos posibilidad de poder acoger a más ciudadanos que utilicen el servicio de cercanías, por no hablarles de otros déficits: por ejemplo, en la línea Barcelona-Puigcerdà los trenes circulan a velocidad del siglo XIX; hay grandes retrasos en las obras en la estación de La Sagrera, etcétera. A todo ello hay que sumar la falta de inversión en mercancías y una insistencia —políticamente enfermiza a mi entender— en el corredor central en la medida en que se están desmarcando sin ningún complejo del corredor mediterráneo. Con ello no solamente castigan la economía catalana —quizás aquí incluso hay un posicionamiento político previo—, sino que castigan la economía del País Valencià, castigan la economía andaluza y castigan la economía de todo el arco mediterráneo. No solamente estamos hablando de situaciones que colapsan la vida económica, sino que también tienen perjuicios de carácter medioambiental en la medida que provocan colapsos en las carreteras. De hecho, nosotros no debemos nada a ADIF ni a Renfe; al contrario, somos víctimas de ADIF y de Renfe, que están tuteladas por los gobiernos españoles.

Ahora usted nos presenta un proyecto de ley para modernizar el sistema ferroviario, pero yo le pregunto: ¿cómo resuelve esta ley la situación que diariamente se sufre en cercanías de Cataluña? ¿Cómo resuelve esta ley el perjuicio que representa para la economía catalana no tener una red ferroviaria a la altura de su potencial productivo? Si en cuarenta años el Estado solo ha hecho una inversión importante en cercanías —que fue la transformación de la línea de mercancías del Vallès en una línea de pasajeros— y ha renunciado a sus obligaciones inversoras, con su proyecto de liberalización me pregunto cómo espera que inviertan en el mantenimiento y mejora del servicio empresas que buscan el interés económico estricto y no el interés general. Ustedes condenarán a la desaparición a las líneas convencionales que a ojos del capitalismo no son rentables. A no ser que exista gato encerrado. A no ser que detrás estén los *florentinos* y toda la gente del palco del Bernabeu y aquí exista una operación encubierta a medio plazo. Repito que la sociedad ha sido víctima de las políticas megalómanas aplicadas al sistema ferroviario de alta velocidad. Hablamos de 24.000 millones de deuda de ADIF y de más de 5.000 millones de deuda de Renfe. Por cierto, respecto al déficit de Renfe, Comisiones Obreras argumenta con razón que buena parte de la falta de funcionalidad obedece a la falta de una plantilla suficiente.

En definitiva, la ley que usted nos presenta hoy, en lugar de liberalizar, lo que debería hacer es afrontar la trágica situación que se sufre. Sin embargo, ustedes presentan un proyecto de ley —repito— sin concretar los fundamentos sobre los que pivota la liberalización del mercado ferroviario en el Estado español, razón por la cual insisto en que aquí hay gato encerrado. El mismo Consejo de Estado ya ha dejado bien explícito que estos fundamentos sobre los que se basa la liberalización no existen. Además, lo presentan de manera urgente, a alta velocidad —voy terminando, señor presidente—, antes de que se emitiera el informe parlamentario de la subcomisión, antes de poder contrastar y evaluar las consideraciones

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 293

25 de junio de 2015

Pág. 20

a realizar por los sectores afectados y adelantándose —insisto en el gato encerrado— a los plazos establecidos por la directiva europea, incluso antes de conocer cómo debe estructurarse la normativa de aplicación que actualmente se está tramitando en Bruselas. ¿Por qué Grecia, Portugal, Holanda, Irlanda y Austria han manifestado su oposición a la aplicación total de la normativa? ¿Por qué Francia y Alemania se mantienen a la expectativa? ¿Por qué tantas prisas? ¿Por qué hacerlo ahora precisamente a las puertas de la disolución de este Parlamento? Porque hay gato encerrado. Esta es nuestra teoría. Aquí detrás hay grandes grupos de capital que intentan lo siguiente —como siempre, todo está inventado—: intentan quedarse con los beneficios, privatizar los beneficios para que el pueblo pague los déficits. Les recuerdo los miles de millones de deuda de ADIF y de Renfe. Por cierto, con esta deuda...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Tardà, tiene que terminar.

El señor **TARDÀ I COMA**: Le agradezco su indulgencia una vez más.

... los cánones serán altos, de manera que me pregunto qué operadores tendrán interés en intervenir; no los de fuera: los amigos, los *florentinos*.

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

Por el Grupo Parlamentario Mixto, finalmente interviene el señor Baldoví.

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

Acaba la legislatura y apenas hay avances en la línea Gandía-Oliva-Denia, que debía ser una de esas líneas de interés general a las que alude el proyecto, un tren que se cerró hace cuarenta años, en el año 1974 —como muchos otros a lo largo de las últimas décadas— y que servía para vertebrar el territorio valenciano por la costa, donde está la gente y donde está el turismo. Con esta ley líneas como esta seguirán cerradas, porque no tiene vocación de servicio público o tiene muy poca, más bien tiene vocación de servicio privatizador. Eso sí, prima una visión sesgada del transporte ferroviario. **(La señora vicepresidenta, Villalobos Talero, ocupa la Presidencia).**

Se habla mucho de costes, de rentabilidad económica y, sobre todo, de operadores privados, pero no se habla —o se hace de forma cicatera— de vertebración del territorio, de movilidad cercana, de participación de las comunidades autónomas en la toma de decisiones o de seguridad. A un mes del II aniversario del accidente de Santiago y con el recuerdo de las víctimas del metro de Valencia siempre presente —por cierto, anunciamos que en la sesión de investidura de hoy el nuevo presidente valenciano ha dicho que lo primero que hará el nuevo Gobierno será recibir a sus allegados y pedirles perdón, una cosa que durante muchos años el Gobierno del PP no hizo—, el capítulo de seguridad ferroviaria que se propone con esta ley nos parece insuficiente.

En primer lugar, porque cuando se cita el control de los riesgos no se especifica que los riesgos pueden ser técnicos, humanos y organizativos. En segundo lugar, porque cuando se habla de formación no se especifica qué formación y parece excluir a quien toma las decisiones de seguridad. En tercer lugar, porque la supuesta independencia de órganos no es tal, puesto que tanto en la Comisión de investigación de accidentes ferroviarios como en la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria es la ministra quien nombra y revoca cargos. Además, créanme, la independencia es necesaria y debe ser una garantía democrática. En cuarto lugar, porque se sigue insistiendo en responsabilizar de los incidentes a los trabajadores sin avanzar en el desarrollo de los sistemas de gestión de seguridad ni en metodologías de investigación de accidentes que incluyan el análisis de los errores humanos y fallos organizacionales contando con aspectos en la materia. En este país no se sancionan incumplimientos de ADIF o Renfe y las conclusiones de la comisión de investigación ni siquiera son obligatorias.

Por último, señora ministra, en seguridad le debemos a la ciudadanía un paso de gigante reconociendo errores cuando se evidencian y proponiendo una ley valiente y de futuro, porque quien olvida sus errores está condenado a repetirlos. Por eso, espero sinceramente que esa voluntad de diálogo manifestada por la señora ministra sea cierta y esta ley cambie notablemente en el periodo del trámite de enmiendas.

Muchas gracias, señora presidenta.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Villalobos Talero): Gracias, señor Baldoví.

Por el Grupo Vasco, PNV, señora Sánchez Robles.

La señora **SÁNCHEZ ROBLES**: Presidenta, señorías, querida ministra, su intervención de hoy me ha sonado inevitablemente a despedida, y quizá por eso, de la hora que ha destinado a su exposición, haya

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 293

25 de junio de 2015

Pág. 21

dedicado una parte pequeña a la presentación del proyecto de ley y una parte importante a hacer balance de su gestión al frente del ministerio y a dedicarnos un turno de réplica anticipada, sin darnos ocasión a presentar previamente nuestras enmiendas. Quizá por eso le hayan surgido algunas dudas con respecto a la nuestra, que procuraré aclarar.

Señora ministra, compartimos con usted las bondades del ferrocarril. Como nos ha escuchado decir en numerosas ocasiones, el futuro viaja en tren. Precisamente por eso somos tan insistentes con la Y vasca, en concreto, la alta velocidad y la conexión con Europa y con el resto del Estado. Y porque creemos que es terriblemente relevante, no podemos comprender qué han estado haciendo y a qué han estado esperando para traer esta ley, haciéndolo al final de la legislatura, en los minutos de descuento, sin darnos tiempo para el debate y la reflexión. Me preguntaba por nuestro modelo, ministra. Usted lo conoce muy bien. Sabe perfectamente que defendemos un modelo integral de ferrocarril, no solo para el Estado, sino para Europa. Creemos que es muy relevante por esa premisa general que antes le he expuesto de que el futuro viaja en tren, y por eso creemos que se puede conseguir también desde el respeto a lo previsto en la Constitución y a los estatutos autonomía. Y, ministra, no me mezcle usted la conexión Portugal-España con aquello que hace referencia esta iniciativa y nuestra enmienda de totalidad, desde el respeto absoluto a las competencias que el Estado tiene en esta materia, que son fundamentalmente los servicios de cercanías e Intercity. Me gustaría que me explicara qué tiene que ver eso a lo que usted ha hecho referencia con la línea Santurtzi-Abando, con la línea Muskiz-Barakaldo, con la línea Bilbao Mercancías-Santurtzi, con la línea Ariz-Basurto-Hospital, con la línea Ltxana-Barakaldo-Irauregi. No tiene nada que ver.

En todo caso, me voy a ceñir al texto de la iniciativa que hoy hemos formulado. Para comenzar, señora ministra, quisiera decirle que para este viaje no hacían falta tantas alforjas. La entidad de cambios propuestos por este proyecto de ley del sector ferroviario no justifica la elaboración de una nueva ley, porque en gran parte reproduce la Ley de 2003; podríamos haber abreviado tramitando una modificación de la ley anterior. Sinceramente, esperábamos más y, después del tardío anuncio que usted hizo en rueda de prensa en plena campaña electoral, precisamente en esos minutos calderilla de esta legislatura, confiábamos en que el proyecto hubiera contenido medidas más brillantes. Pero nos felicitamos por que al final y por fin hayan asumido la necesidad de trabajar en términos de planificación, de priorización, de rentabilidad socioeconómica y de eficiencia, después de estar, durante el tiempo que ha durado este periodo de sesiones, machaconamente insistiendo en esta cuestión.

Quiero decirle también, ministra, que este proyecto de ley posee un barniz profundamente centralizador y, además, reproduce criterios a los que el propio Tribunal Constitucional ha formulado importantísimas objeciones, durísimos reproches y matizaciones varias, especialmente sobre cuestiones relativas al reparto competencial. En este sentido, y en relación con las competencias sobre ferrocarriles, el artículo 149.1.21.<sup>a</sup> de la Constitución establece que el Estado tiene competencia sobre ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una comunidad autónoma, mientras que, a su vez, el 148.1.5.<sup>a</sup> dice que las comunidades autónomas pueden asumir competencias cuando el itinerario de los ferrocarriles se desarrolle íntegramente en el territorio de la comunidad autónoma. Por su parte le recuerdo que el artículo 10.32 del Estatuto de Autonomía del País Vasco establece como exclusiva la competencia en materia de ferrocarriles —por supuesto sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 149.1.20.<sup>a</sup> de la Constitución—, mientras que el 12.9 dispone que la comunidad autónoma tiene competencia de ejecución de la legislación del Estado en ordenación del transporte de mercancías y viajeros que tengan su origen y destino dentro del territorio de la comunidad autónoma, aunque discurran sobre las infraestructuras de titularidad estatal a que hacía referencia el número 21 del apartado 1 del 149 de la Constitución, sin perjuicio de la ejecución directa que se reserva el Estado. He citado literalmente.

Señora ministra, la importantísima sentencia 245/2012, del Tribunal Constitucional, recuerda que la distribución de competencias en esta materia se basa en dos ejes fundamentales: el territorial y el del interés general. Si bien el primero no es el único, sí es fundamental o esencial, y esto significa que a pesar de ser necesario completar este título competencial con los de obra pública o los de interés general, el criterio territorial sigue siendo el primordial. Por ello no es posible desvirtuarlo con otros títulos estatales, por lo que siguiendo la doctrina del Tribunal Constitucional deberían ser aplicados únicamente como excepción, y no es lo que está ocurriendo. Por tanto, como le decía, no cabe la sustitución del criterio territorial por el de interés general a la hora de aplicar el reparto de competencias. De hecho hay numerosos pronunciamientos anteriores a esta sentencia del Tribunal Constitucional que vienen a avalar dicha doctrina, entendiendo así esta materia sometida —y cito literal— a un doble canon sucesivamente: el de territorialidad y el de interés general, en el entendimiento de que el criterio de interés general complementa

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 293

25 de junio de 2015

Pág. 22

y modula el puramente territorial, pero sin excluirlo de forma sustancial, y cierro comillas. Por tanto el Estado no es competente para actuar en el ámbito interno de las comunidades autónomas, y cualquier intervención en el mismo se tendrá que fundamentar en otros títulos habilitantes expresamente previstos en la Constitución española. Precisamente en la intencionalidad manifiestamente abusiva en la utilización del concepto de interés general tiene su principal causa la formulación de la presente enmienda de totalidad para su devolución al Gobierno del proyecto de ley.

Hablemos del transporte ferroviario. En relación con las competencias en este ámbito la doctrina del Tribunal Constitucional ha advertido que el transporte es una materia con entidad propia y diferenciable de la infraestructura, y que la competencia sobre el transporte no atrae en principio la relativa a la infraestructura. Totalmente de acuerdo, pues se trata de funciones públicas diferenciadas a los efectos de la distribución de competencias entre el Estado y las comunidades autónomas. La principal particularidad en materia de transporte terrestre del sistema de distribución competencial es la que resulta de la distinción que se produce entre las competencias normativas y las competencias de ejecución de la legislación estatal, si el objeto de la competencia autonómica de ejecución es en principio más amplio que el de la competencia autonómica exclusiva sobre transportes intracomunitarios, pues mientras en la primera, como decíamos antes, se refiere a transportes ferroviarios cuyo origen y destino se hallan dentro de la comunidad autónoma, con independencia de que en su recorrido se rebase en algún momento el territorio autonómico, la segunda se circunscribe a transportes que discurren íntegramente por el territorio de la comunidad autónoma, con independencia de a quién corresponda la titularidad de la infraestructura y de la reserva de la acción directa por parte del Estado. Lamento hacer una intervención de este carácter, pero es que cuando defiendo con criterios políticos se me rebaten, por lo que he preferido hacer una intervención más jurídica. Disculpeme si les está resultando algo pesada. Le decía que en este sentido la doctrina del Tribunal Constitucional, en su famosa sentencia 245/2012, ha señalado que si los servicios de transporte ferroviario discurren íntegramente por una comunidad autónoma, la entera ordenación de esos transportes ferroviarios debe corresponder a dicha comunidad autónoma, la cual tiene plena libertad para organizar la gestión y la financiación de los servicios de transporte ferroviario de interés público, atendiendo a la importancia del criterio territorial en la distribución de competencias.

En cuanto a los otros títulos competenciales que resultan concurrentes es preciso señalar que efectivamente el carácter estratégico de los transportes en general y del ferroviario en particular es incuestionable, tanto en lo que afecta a la infraestructura como al servicio de transporte de viajeros, y que esto tiene una indudable dimensión económica que puede justificar que otros títulos competenciales también entren en juego, algo que no negamos. No obstante el contenido de los números 13 y 14 del apartado 1 del artículo 149 de la Constitución relativos a las bases de coordinación de la planificación de la actividad económica en general y de la Hacienda pública deben ser claramente definidos. No se pueden crear prestaciones patrimoniales de carácter público para uso de las infraestructuras ferroviarias u otros conceptos, y de cualquier medida que incida en los ingresos y en los gastos del Estado, sin manifestar clarísimamente cuáles son los conceptos por los que se realiza. No les voy a relatar en esta Cámara una vez más la variedad de manifestaciones y retorcidos usos que el Gobierno ha dado, y que sospecho que en el tiempo que le queda pretende seguir dando del título competencial del artículo 149.1 de la Constitución, pero hay abundantísima jurisprudencia constitucional que viene a decir que la invocación de tal competencia no puede provocar el vaciamiento de las competencias autonómicas, que no pueden quedar en ningún caso vacías de contenido a causa de la intervención estatal. Creo que es meridianamente claro y lo hemos defendido en reiteradas ocasiones. Y como le decía es absolutamente necesario, si hace uso de ese título, que concrete los preceptos, capítulos o títulos a los que se refieren cada una de las materias, y ustedes en esta ley no lo hacen, hacen una referencia genérica. Y esta determinación es absolutamente necesaria por una razón clara: por exigencias de seguridad jurídica que afectan al fundamento mismo del proyecto de ley, que ha de partir de la correcta identificación de las competencias que el Estado tiene para aprobarla. Además, ministra, no hay que olvidar que en un Estado compuesto como es el Estado español la lealtad institucional obliga a primar el escrupuloso respeto al orden de competencias, y eso no solo significa que cada nivel territorial deba fundamentar debidamente su competencia, sino que también debe facilitar el ejercicio de las de los demás, más aún cuando las nuestras deben ejercerse en el marco de las suyas.

Creo que al hilo de las anteriores consideraciones, en primer lugar, debemos llamar la atención sobre la definición de la Red ferroviaria de interés general del artículo 4 del proyecto de ley, que es idéntica a la del artículo 4 de la Ley del Sector Ferroviario vigente, si bien con tres apartados más, el 4,

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 293

25 de junio de 2015

Pág. 23

el 5 y el 6, que tratan sobre el catálogo de infraestructuras ferroviarias de la Red de interés general que debe aprobar el Ministerio de Fomento, y en cuya elaboración deben ser oídas las comunidades autónomas correspondientes, puesto que supone la puesta en servicio de nuevas infraestructuras mediante un sistema de inclusión automática —repito, automática— en el citado catálogo. A la vista de lo anterior podemos afirmar que en esta cuestión no se produce ninguna variación relevante, por lo menos de los criterios empleados en el precepto para considerarla como una infraestructura de interés general, y continúan siendo los mismos que en la Ley del Sector Ferroviario. Por lo tanto merecen el mismo juicio que estos. En mi opinión es una clara chapuza, porque no define los límites precisos ni traza una línea clara sobre la realidad a la que se refieren, al tiempo que elude, que hacen caso omiso a los pronunciamientos del Tribunal Constitucional sobre la distribución de competencias en materia ferroviaria a la que anteriormente me he referido. Estas son precisamente las razones que han conducido al contencioso que la Administración de la Comunidad Autónoma de Euskadi mantiene en la actualidad con el Ministerio de Fomento, puesto que la discusión radica en cuáles son esos tramos y esas líneas que deben tener esta consideración en el ámbito de nuestra comunidad autónoma, de Euskadi. Y lo peor de esta historia es que es un problema que se podía haber solucionado en este proyecto de ley si hubiera definido el catálogo de lo que se considera interés general de otra manera, es decir, si lo hubiese delimitado de una manera más clara y respetando la doctrina que el Tribunal Constitucional ha ido elaborando en la materia.

Por otra parte, como les decía, la previsión del nuevo apartado 5 de que la puesta en servicio de nuevas infraestructuras suponga la inclusión automática en el catálogo constituye un perjuicio clarísimo respecto a la normativa actual, a la Ley del Sector Ferroviario, porque si bien, tanto en la Ley del Sector Ferroviario como en el proyecto de ley, es preciso que para acordar su inclusión en la Red ferroviaria de interés general de las nuevas infraestructuras concurren razones de interés general, este proyecto de ley también dispone que todas las nuevas infraestructuras que se pongan en servicio se incluyan en el catálogo de manera automática. Con lo que al final, ¿dónde está el criterio de territorialidad? ¿Dónde están las previsiones del Estatuto de Autonomía del País Vasco? ¿Dónde están las previsiones del bloque de constitucionalidad? En ningún sitio. En realidad esto debería significar que la Administración General del Estado solo puede construir y administrar tramos o líneas de redes que en verdad tengan las características propias de la Red de interés general...

La señora **VICEPRESIDENTA** (Villalobos Talero): Señora Sánchez Robles, tiene que finalizar.

La señora **SÁNCHEZ ROBLES**: Presidenta, voy terminando.

... y que vayan a formar parte de esta, y no a la inversa, es decir, que todas las infraestructuras que sean de titularidad de la Administración General del Estado o que esta construya tengan que tener esa consideración, con independencia de que cumplan o no con los requisitos correspondientes, como les decía. De hecho veo que la posición ministerial no ha variado, a pesar del duro reproche que ha recibido reiteradamente su planteamiento del Tribunal Constitucional.

A la vista de lo anterior creemos que subsisten las razones que en su día fundamentaron las alegaciones que fueron formuladas al proyecto de catálogo por el Gobierno vasco, y consideramos que además este proyecto de ley debería formular una redacción alternativa de definición cuya interpretación no deje lugar a dudas. Son muchas más las cuestiones de las que podríamos hablar, igual de menor entidad para nosotros, que justifican esta enmienda de devolución.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Villalobos Talero): Señora Sánchez Robles, tiene que finalizar.

La señora **SÁNCHEZ ROBLES**: Finalizo.

Señora ministra, como supongo que las enmiendas de totalidad no saldrán adelante, confío en que en el plazo de tramitación de las enmiendas parciales podamos llegar a ententes y a acuerdos que permitan aclarar todas estas cuestiones que son de sencilla resolución.

Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Villalobos Talero): Gracias, señora Sánchez Robles.

Por La Izquierda Plural, para defender su enmienda, señora De las Heras.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 293

25 de junio de 2015

Pág. 24

La señora **DE LAS HERAS LADERA**: Gracias, presidenta.

Señora ministra, lo primero que tendría que explicar, y no lo ha hecho, es cómo faltando apenas tres meses para terminar la legislatura el Gobierno nos trae un nuevo proyecto de ley del sector ferroviario que deroga la anterior, argumentando la necesidad de incorporar al ordenamiento jurídico español las normas de la Directiva 2012/34 de la Unión Europea, pues, aun siendo cierto —se dice en el texto y en los informes— que debía ser traspuesta antes del 16 de junio de 2015, forma parte como todas y todos ustedes saben del cuarto paquete ferroviario, que junto con otros reglamentos y directivas ya ha sido aprobado en primera lectura por el Parlamento Europeo, y contempla modificaciones sustanciales a la directiva que ahora se traspone, quedando patentes las prisas del Gobierno para concluir los procesos de liberalización y la entrada del capital privado en el sector ferroviario de nuestro país antes de que las urnas puedan impedirlo. Tales han sido las prisas que el propio Consejo de Estado ya advierte en su informe que este proyecto de ley —antes anteproyecto— no debería haberse aprobado por el Consejo de Ministros, ante la premura y brevedad de plazos para elevar los informes preceptivos imprescindibles para poder formarse un juicio adecuado de la idoneidad y oportunidad que, atendiendo al interés público, debe tener esta ley.

La memoria del análisis normativo carece de informe económico y de memoria económica, a pesar de lo que ha dicho la ministra —porque así lo dice el Consejo de Estado—, evitando de manera intencionada que podamos hacer una valoración en cuanto a la incidencia que va a traer en términos de rentabilidad económica para las arcas públicas una operación de este calado, donde los intereses del capital privado pueden poner en peligro los intereses públicos, como ya ha quedado demostrado en otros procesos de liberalización del sector llevados a cabo en otros países de la Unión, como es Gran Bretaña, puestos de ejemplo aquí por otros intervinientes. Esto ya, señora ministra, es de una gravedad suficiente como para justificar la devolución de este proyecto de ley al Gobierno. Pero como decía anteriormente existen otros motivos de peso que tienen que ver con la aprobación inicial en el Parlamento Europeo del cuarto paquete ferroviario y la aplicación precipitada del mismo que el Gobierno ha ido desarrollando durante toda la legislatura, a golpe de decretazo y a espaldas de la ciudadanía, para satisfacer única y exclusivamente las demandas de unos sectores empresariales ávidos de hacer negocio con el transporte ferroviario de nuestro país.

Así en julio de 2013 se liberalizó el transporte turístico de viajeros y en 2014 el resto del transporte de viajeros. Ahora con esta ley se pretende dejar completamente blindada la entrada del capital privado para la explotación de nuestras infraestructuras de transporte ferroviarias, tanto en mercancías como en viajeros, incluidas las obligaciones de servicio público. También aquí debería explicar, señora ministra, por qué España está adelantándose a los procesos de liberalización marcados en esta directiva, modificada en el cuarto paquete ferroviario, y que da de plazo hasta 2019 para la apertura del mercado ferroviario de viajeros, y hasta 2023 para la licitación de los contratos para la obligación de servicios públicos, reconociendo además que el proceso de liberalización del sector debe realizarse con las precauciones necesarias y a largo plazo. También nos tendría que decir si verdaderamente cree que se está respondiendo a los intereses estratégicos de nuestro país en cuanto al transporte ferroviario cuando quince de los veintiocho países miembros rechazan abrir sus trenes a la competencia, y entienden que para que el servicio se preste en condiciones adecuadas de calidad y seguridad es necesaria una operadora en forma monopolística, o sea, que tendrían que cambiar monopolio público por otro privado, siendo algo a lo que no están dispuestos. Tampoco la Comisión Nacional de la Competencia está dispuesta. En la reunión europea del pasado marzo —señora ministra, usted lo sabrá— los países de la Unión con operadores pequeños, como Luxemburgo, marcaron sus reservas ante la liberalización y la posible injerencia que desde las empresas ferroviarias —la francesa o la alemana— podrían sufrir, manifestando también que abrir la competencia llevaría a la quiebra al cuarto empleador de su país. ¿Qué opinión le merece esto, señora ministra? ¿Qué nos tendría que decir respecto a esto?

A la aplicación de esta directiva y del cuarto paquete ferroviario se han negado, como he dicho antes, quince de los veintiocho países miembros, países como Bélgica o Países Bajos, que siendo países pequeños, como lo es Luxemburgo, tienen un operador ferroviario muy potente. Todos los países coinciden a la hora de afirmar que el modelo de Reino Unido, tras treinta años de ser liberalizado, ha supuesto un desastre económico para el Estado y un aumento de precios para los pasajeros, poniendo en grave peligro la seguridad, y esto —dicen— les debe servir de ejemplo de lo que nadie quiere hacer. Nadie salvo usted, señora ministra; nadie, salvo la señora Pastor y el Gobierno. Las grandes operadoras europeas —la alemana y la francesa— no se plantean ni debatir sobre el asunto de la liberalización al menos hasta 2019. Mientras que Europa no exige la separación de las empresas de transporte salvo a nivel

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 293

25 de junio de 2015

Pág. 25

contable, aquí el operador de transporte, Renfe, se ha dividido en cuatro empresas, y la infraestructura, ADIF, en dos empresas. En el texto aprobado del cuarto paquete ferroviario se dice claramente que se puede mantener un *holding* empresarial, lo recomienda, para que haya una coherencia entre la operadora y la infraestructura. O sea, todo lo contrario de lo que está haciendo el Gobierno.

En la ley se contempla —paso ahora específicamente a la ley— la regulación de catálogos de línea y tramos de la red ferroviaria de interés general, y los procedimientos de inclusión y exclusión de las infraestructuras en la red ferroviaria de interés general. El artículo 4 marca qué líneas se pueden incluir o excluir de esa red ferroviaria de acuerdo al catálogo, y el artículo 11 habla de la posibilidad de clausurar líneas y tramos siempre que no resulten rentables a nivel económico y social. Estos términos quedan poco definidos en la ley y al arbitrio de los intereses económicos de los operadores. Esto también lo dice el Consejo de Estado, pero es obvio que no se marcan los parámetros de cuándo una línea no es rentable a nivel económico y social. Las comunidades autónomas y los ayuntamientos aquí podrían asumir el coste del mantenimiento de la línea o de ese tramo que Fomento piensa eliminar porque no cree suficientemente rentable. En ese momento, cuando las comunidades autónomas y los ayuntamientos pasen a tener el coste, se recupera automáticamente el interés general que había perdido, según Fomento, quedando relegado a los intereses puramente económicos y a los beneficios esperados por las empresas operadoras, dejando el peso de los costes a las comunidades autónomas y ayuntamientos, pero poniendo en peligro el equilibrio territorial del transporte ferroviario.

Con esta ley se debilita el derecho al transporte de los ciudadanos a través de la obligación de servicio público, porque la entrada de la libre competencia y la búsqueda de mayor beneficio harán que las empresas pujen por quedarse las líneas y horarios más rentables. Es de primer curso de política neoliberal, señora Pastor, ese que usted se sabe de memoria. ¿Qué va a pasar con las menos rentables? Que terminarán cerrándose y no habrá ninguna garantía o alternativa —porque no lo marca adecuadamente esta ley— para proporcionar un transporte a muchas personas que se quedarán incomunicadas. El mantenimiento del material ferroviario queda también privatizado totalmente, y la calidad y la seguridad de ese material no queda suficientemente asegurado en la ley, poniéndolo en peligro. En cuanto a seguridad ya se ha dicho aquí que quedan sin definir de manera adecuada las competencias y la composición de la Agencia de Estatal de Seguridad Ferroviaria. Respecto a la modificación y reducción del canon entendemos que se haya hecho atendiendo al informe de la Comisión Nacional del Mercado de la Competencia cuando asegura que si se aumenta la demanda, aunque baje el canon, subirán los ingresos para ADIF. Ustedes tienen que hacer caja, eso está claro, máxime si tenemos en cuenta que la apuesta por la alta velocidad frente a un tren más social y eficiente nos ha llevado a que ADIF tenga un déficit de 15.000 millones de euros, que suponen el 1,5% del déficit público total de España. Pero ni siquiera se demuestra con esta ley si el cobro de esos nuevos cánones aligerará la deuda, cuando además —me remito también al Consejo de Estado— carece de ese informe económico que lo justifique. En cuanto al mantenimiento y la creación de empleo en el sector me limitaré a repetir —porque lo compartimos plenamente, y usted, señora ministra, a la hora de poner las alegaciones de la información pública también lo ha oído— la petición que hacen los representantes de los trabajadores del sector cuando apuestan por un modelo ferroviario público y social, algo incompatible si se atiende al beneficio de las empresas privadas, que es a las que ustedes están privilegiando con esta ley. Además dejan claro que las políticas liberalizadoras del Gobierno van a suponer una pérdida de empleo y la precarización de los puestos de trabajo existentes.

En definitiva —y acabo, señora presidenta— desde La Izquierda Plural creemos que sería más rentable a nivel social y económico buscar estrategias para fortalecer a las empresas públicas ferroviarias, apostar por un tren social, el tren que use la mayoría de las personas para garantizar el derecho a la movilidad, para garantizar el derecho de acceso a bienes y servicios que tiene todo el mundo. Por ello tenemos razones de sobra para pedirle al Gobierno que detenga este proceso de liberalización, que atienda a lo que le están diciendo en Europa, y se ajuste a los plazos del cuarto paquete ferroviario europeo. Le pedimos que retire este proyecto de ley.

Gracias. **(Aplausos).**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Villalobos Talero): Gracias, señora De las Heras.  
Por el Grupo Socialista, señor Gordo.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 293

25 de junio de 2015

Pág. 26

El señor **GORDO PÉREZ**: Gracias, señora presidenta.

Señoras y señores diputados, señora ministra, he estado escuchando atentamente y he de decirle que no me ha sorprendido; de los cuarenta minutos que usted ha utilizado, ha usado veinte en autobombo, propaganda y un discurso que permítame que califique de populista, porque usted está visitando el territorio, me consta, pero los demás también, y le tengo que decir que cualquier parecido con la realidad de su descripción en materia de infraestructuras es mera coincidencia. Siento decirle esto, pero es la realidad. Mire, el corredor mediterráneo, salvo el ancho UIC de entrada al puerto de Barcelona, el resto es un desastre; hable usted con responsables de plataformas logísticas, de puertos, porque ustedes ahí tienen un importante problema sin resolver. Pero nos ocurre lo mismo con las promesas de la Y vasca y del resto de corredores. Y qué decir en materia de carreteras, si es que en mantenimiento se ha invertido el 50% de lo que debieran invertir, están ustedes en 900 millones, con un grave problema de seguridad y fiabilidad de la seguridad vial. Y en aeropuertos, que es donde han avanzado un poquito, es una consecuencia de la herencia recibida (**Risas**), de las inversiones del Gobierno socialista, díganlo, y de las condiciones de financiación, con una pseudoprivatización incompleta que no han llegado a avanzar. Y le ocurre lo mismo en materia de puertos: son auténticas islas donde no se ha avanzado nada en la conectividad. Esta es la situación. Pero además el endeudamiento ha crecido en ADIF un 32%, de 16.000 a 18.000 millones, con tendencia a llegar a 24.000. Pasa lo mismo en Renfe y pasa lo mismo en otros ámbitos.

Señora ministra, no nos venda humo, no venda humo. Es más, le invito a que, ante todas esas interpelaciones que hemos presentado reiteradamente en este tiempo, acuda y nos informe detalladamente de cada una de las actuaciones. Usted sabe que en este último año solamente ha comparecido una vez para hablar de seguridad operacional, un tema exclusivamente técnico, donde además utilizó el turno de réplica, cuando ya este portavoz no podía contestar, para hablar de AENA. La invito, venga al Parlamento, venga a la Comisión ahora que está terminando la legislatura, y venga a dos o tres sesiones para informarnos de todos y cada uno de los puntos que en estos momentos tenemos en la agenda política en materia de infraestructuras.

Yo vengo aquí a hablar de la ley, usted no ha hablado de la ley, pero yo vengo aquí a hablar del proyecto de ley. Voy a ir al grano, directamente el grano: retire el proyecto de ley. Es un proyecto de ley inconsistente, mal diseñado, irrespetuoso con el procedimiento establecido, es un proyecto de ley que genera inseguridad jurídica, y no lo digo yo, sino que lo dice el Consejo de Estado; y al mismo tiempo desde el punto de vista material no da respuesta a los grandes retos que estos momentos tiene el sector. Además tiene una fuerte carga ideológica. Por eso le pido que retire el proyecto de ley, como se lo pidió Pedro Sánchez al presidente del Gobierno; es un proyecto de ley que ustedes nos van a imponer con su mayoría absoluta, pero que no van a gestionar porque van a perder las elecciones.

Me voy a referir a algunos aspectos generales para después entrar en cuestiones nucleares de lo que debiera ser este proyecto. Ustedes tramitan este proyecto de ley bajo el pretexto de trasposición de la Directiva del Espacio Ferroviario Único, la Directiva Recast, una directiva de 2012 que ustedes han incumplido en distintos ámbitos, como es la publicación de la estrategia indicativa, que debería haber estado el 16 de diciembre de 2013, o la notificación de acuerdos transfronterizos el 16 de junio de 2013. Lo que han hecho ha sido no dar traslado de acuerdos importantes o hacerlo de forma parcial. En este proyecto de ley, en relación con el cual ha manifestado que quiere que tenga vocación de permanencia en el tiempo —nosotros también, lógicamente—, no se recoge el reglamento del servicio de viajeros por ferrocarril y carretera —se hace de manera muy parcial— ni el de mercancías. Sin embargo, dan traslado de cuestiones tan procelosas como la asignación a empresas privadas de la gestión de la red ferroviaria española —no se puede entender— o la liberalización del transporte interior de viajeros por ferrocarril. El Gobierno ha ignorado deliberadamente dictámenes e informes de órganos constitucionales en este proyecto de ley, como son el Tribunal de Cuentas y el Consejo de Estado, y ha llevado a cabo una tramitación muy precipitada. Voy a leer expresamente lo que apostilla el Consejo de Estado. Dice: La audiencia a las organizaciones y los informes recabados lo han sido con tal premura y brevedad de plazo que la mayor parte de los solicitados no han sido emitidos o lo han sido tardíamente. No lo digo yo, sino el Consejo de Estado. Le recuerdo, señora ministra, que la calidad del sistema democrático se mide por el respeto a las instituciones que lo forman y lo conforman, pero también por el respeto a los procedimientos para elaborar las normas. Mi partido, el PSOE, va a exigir siempre al Gobierno que observe con rigor las normas y reconozca la trascendencia de la elaboración, porque el procedimiento de elaboración constituye una clara garantía para que la norma sea oportuna y acertada y además aporte

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 293

25 de junio de 2015

Pág. 27

visión plural, condiciones que no se dan en este proyecto de ley. El dictamen del Consejo de Estado lo deja claro, constituye una enmienda a la totalidad.

Hace un rato ha hecho usted referencia desde esta tribuna a que hay una memoria económica y no es así. Lo dice el Consejo de Estado, que determina —leo—: La falta de todo estudio económico de lo que la nueva regulación comporta y su incidencia en la economía... Y continúa: ... y palmariamente insuficiente resulta el examen de la incidencia de las figuras parafiscales. No se puede considerar cumplida la exigencia legal de que la norma vaya acompañada de una memoria económica. Lo dice el Consejo de Estado. Estará conmigo en que, dada la trascendencia de este proyecto por su magnitud económica es necesario hacer referencia a la sostenibilidad y el proyecto de ley tampoco hace referencia a ella, un anteproyecto que, como explica el Consejo de Estado, no llegó maduro al Consejo de Ministros y pone en evidencia la calidad jurídica del mismo. Traspone la directiva de un modo parcial, sesgado y partidista, incorpora términos nuevos y ambiguos carentes de concreción que aportan inseguridad jurídica y contiene un excesivo desarrollo reglamentario en algunas normas y en las que tienen reserva de ley no. Señora ministra, si yo estuviera en su lugar sentiría vergüenza, se lo digo con todo respeto (**Aplausos**), vergüenza democrática. No se puede traer un proyecto de ley exclusivamente por tener en el currículum la tramitación de una ley, un proyecto de ley que queremos que nazca con continuidad y permanencia en el tiempo, pero su inconsistencia hará que dure muy poco. Nosotros lo derogaremos cuando gobernemos, que será en la próxima legislatura.

Me he referido hasta aquí a los aspectos formales. Ha perdido usted una oportunidad magnífica para trasladar un proyecto de ley que dé respuesta a los grandes retos del sector con sosiego, con consenso con las distintas fuerzas políticas. Nos encontramos ante un sector que requiere una cantidad ingente de recursos para invertir en infraestructuras estratégicas y es necesario proporcionar seguridad jurídica a los inversores. Pues bien, con este proyecto de ley no lo hacen. Ya tenemos suficiente experiencia, una experiencia acumulada en la construcción y explotación de líneas de alta velocidad, conocemos los resultados económicos, y esta experiencia debiera contribuir a una necesaria y correcta trasposición de la directiva, cosa que no se ha hecho, y, al mismo tiempo, a que el Gobierno tuviera claros cuáles son los aspectos estratégicos. Esto ha sido imposible, en primer lugar por la improvisación. Usted ha hecho referencia aquí a que llevan un año trabajando en este proyecto de ley. Le admito sus palabras, pero usted sabe que en el ministerio este trabajo se ha hecho de una manera muy precipitada, con falta de diálogo. También ha hecho referencia al diálogo, pero una cosa es enunciar el diálogo y otra cosa es cristalizar el diálogo recogiendo las distintas aportaciones. Y, al mismo tiempo, muy influido esto por decisiones ideológicas. Sin duda este proyecto frustra un objetivo de país, importante no solamente para el Estado, sino para el sector estratégico.

Hay cinco aspectos cruciales. Planificación. Apenas hace referencia. El proyecto de ley no considera la planificación, mientras que la directiva le da una importancia supina. Lógico. Para este proyecto las infraestructuras son un fin en sí mismo, pero no se consideran los estudios de demanda que es piedra angular de toda planificación porque, si no, nos seguirá ocurriendo lo que nos está ocurriendo: capacidad instalada infrautilizada y costes que pueden llegar a ser insostenibles. No ha habido participación. ¿Y qué decir de la sostenibilidad? Ni los fines ni el objetivo de la ley contemplan la sostenibilidad y la sostenibilidad también es piedra angular. El Gobierno del Partido Popular en estos años no ha dotado suficientemente de financiación, la deuda se nos está disparando, casi 19.000 millones con tendencia a 24.000, con venta de activos en el peor momento y concesiones como son los aparcamientos y la fibra óptica, que es lo más rentable. (**El señor Ayala Sánchez hace gestos negativos**). Sí, es lo más rentable y lo están regalando ustedes sin responsabilidad. ¡Y con la creación de un ADIF de alta velocidad que solamente ha contribuido a empeorar! Ahí está el informe del Tribunal de Cuentas donde dice que en cuanto a las cercanías en estos momentos los fondos percibidos no tienen correspondencia con la depreciación o la financiación escasa del sistema convencional, lo que pone en riesgo, como he dicho antes, la seguridad y la fiabilidad. Los cánones vigentes son insuficientes para cubrir costes y ustedes plantean unos cánones que además reducen el umbral de recuperación, con lo cual nos vamos a ir a un déficit mucho mayor. La Directiva Recast recoge la necesidad de proyectar en los cánones los costes y ustedes lo que incorporan es una recomendación, lo cual lógicamente nos va a llevar a una insuficiencia. En definitiva, en el ámbito de la sostenibilidad falta un capítulo maduro, un capítulo concreto que trasponga la directiva y le dé consistencia. Es una chapuza, permítame que le diga, lo que han hecho en materia de sostenibilidad. Otro punto es el de incentivos y fomento del sector ferroviario. También pasan de puntillas. Ignoran la filosofía de la directiva, que es el incremento y el equilibrio del transporte moderno. Hoy estamos en España en una

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 293

25 de junio de 2015

Pág. 28

cuota de un 3 % de transporte de mercancías por ferrocarril, mientras que la media europea es del 10 % y países como Alemania llegan al 20 %. Es imposible mejorar la competitividad. Ustedes no le han dado prioridad. Y de liberalización ya se ha hablado suficientemente, una barbaridad que nos va a llevar a sufragar a todos los españoles un capricho no maduro porque al final vamos a pagar vía Presupuestos Generales del Estado una iniciativa que está inmadura.

Por último, también han hecho recortes en derechos y le quiero plantear una cuestión que nos preocupa tremendamente: la privatización de las funciones propias del administrador de infraestructuras ferroviarias, recogidas en los artículos 19.4 y 20. No obedece a ningún modelo. Ustedes lo que quieren hacer es trocear la red para abrir las puertas a la privatización a empresas privadas. Así se recoge, de una manera indefinida, en el anexo 1 de la ley, donde se habla de los administradores de infraestructuras ferroviarias, con el agravante de que no se fija requisito alguno que deban cumplir los solicitantes de licencias de empresas ferroviarias. Ni en la memoria de impacto ni en la referencia del Consejo de Ministros han hecho ustedes referencia a esta cuestión y ha tenido que ser el Consejo de Estado el que haga una valoración preocupante, porque no es lo mismo que la actividad de administración, que la ley considera de interés general, sobre bienes de dominio público la realice un ente privado que un ente público. No es lo mismo; y no es lo mismo una gestión integrada en red que una segmentación o troceo.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Villalobos Talero): Señor Gordo.

El señor **GORDO PÉREZ**: Voy terminando, señora presidenta.

Señora ministra, por responsabilidad, por la consistencia del futuro del sector ferroviario, por la unidad de mercado, retire este proyecto de ley. Es un capricho del Gobierno que no aporta valor añadido y que lo único que generará es inseguridad jurídica e incertidumbre a los inversores.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Villalobos Talero): Muchas gracias, señor Gordo.

Pasamos al turno de fijación de posiciones. En primer lugar, por el Grupo Parlamentario de Unión Progreso y Democracia, tiene la palabra el señor Martínez Gorriarán.

El señor **MARTÍNEZ GORRIARÁN**: Gracias, señora presidenta.

La verdad es que para ser un debate sobre un modelo ferroviario centrado en la alta velocidad, su desarrollo ha parecido a veces más propio de aquellos trenes que tardaban nueve horas en atravesar 400 kilómetros o la lista de apeaderos y estaciones desde Irún hasta Madrid. En fin, entrando en el fondo de la cuestión, mi grupo no ha presentado una enmienda de totalidad pero tampoco compartimos ni acabamos de entender las prisas del Gobierno por aprobar una ley en un momento en el que, además, está habiendo un debate en el propio Parlamento Europeo sobre el desarrollo de normativas o de reglas europeas para el desarrollo de un sistema ferroviario europeo, valga la redundancia. Por eso, no acabamos de comprender exactamente esto, salvo que haya una explicación de fondo —ya lo ha explicado con muchísimo detalle la señora ministra—, como es el enorme orgullo y satisfacción que le produce al Gobierno el desarrollo de sus actuaciones ferroviarias. Y mi grupo no comparte —como hemos dicho muchas veces— ni esta satisfacción ni este orgullo. Seguimos pensando que el modelo ferroviario que se está desarrollando es profundamente equivocado; seguimos pensando que se deja una onerosa deuda a las generaciones venideras por el desarrollo de un sistema que nunca se ha preocupado por la rentabilidad ni por la sostenibilidad económica de lo que no deja de ser —eso sí— uno de los sistemas ferroviarios no sé si de los mejores del mundo, que eso me suena un tanto pretencioso, pero desde luego sí de los más lujosos del mundo, ya que somos el segundo país del mundo que, incomprensiblemente, tiene más kilómetros de AVE construidos, por delante de países como Francia, Alemania, Estados Unidos y otras economías mucho más potentes que la nuestra y con una mayor demanda de transporte ferroviario.

Por otra parte, según se ha dicho aquí, no hay ninguna preocupación desde el punto de vista económico —desde luego no lo hemos encontrado en la ley por ninguna esquina— por hacer algo con el atraso incomprensible o que se ha ido acumulando durante muchos años —no es, por supuesto, responsabilidad solo de este Gobierno— en transporte de mercancías, lo cual sí tiene una gran importancia para la competitividad económica; no solo transportar ejecutivos, sino transportar las mercancías, los productos que fabrican las empresas de esos ejecutivos. Esto tiene su importancia, porque la señora ministra ha explicado con mucho entusiasmo —o al menos con mucha extensión— los grandes retornos que el sistema ferroviario está trayendo a España e incluso ha puesto ejemplos de

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 293

25 de junio de 2015

Pág. 29

ciudades que se han beneficiado mucho del AVE, etcétera. Sí, pero se le ha olvidado un retorno fundamental, que es la enorme deuda que se está acumulando por la amortización de unas inversiones a muy largo plazo, que además se mantienen en la más absoluta de las opacidades. Se sigue sin informar a la opinión pública del verdadero coste del AVE y sus implicaciones, y de otros desarrollos y retornos que se han abandonado para favorecer la construcción de esas líneas, que muchas veces tienen un interés básicamente electoral y que además conducen a ninguna parte. Por ejemplo, el llamado AVE a Extremadura, planeado y en ejecución, con sus características y peculiaridades técnicas porque no es un verdadero AVE, y otras cosas así.

Habla de que es un sistema ferroviario al servicio de los usuarios. Pues mire, tampoco, porque hay quejas permanentes en muchas áreas metropolitanas, la de Madrid sin ir más lejos, porque el sistema de cercanías, aunque efectivamente tiene mucha calidad, todavía no es suficiente, no es una red completa que permita a toda la gente del área metropolitana de Madrid —6 millones de habitantes— tener la misma capacidad de acceso, etcétera, lo cual también tiene que ver con intereses de los usuarios. O en Barcelona. En fin, en las grandes áreas metropolitanas. Ustedes lo saben: han abandonado o invertido mucho menos en media distancia y en cercanías porque los recursos que había se han ido al AVE. Igual que todavía sigue habiendo comunidades autónomas completas, como la Región de Murcia, que siguen teniendo trenes de diesel porque no se ha electrificado el sistema. ¿A qué están esperando? ¿A que el AVE solucione los problemas de cercanías? Evidentemente no, porque no se hace para eso ni esa es su finalidad, aunque a veces parezca que sí.

En conclusión, que este Gobierno y también el anterior, pese a la enérgica enmienda a la totalidad que ha presentado el Grupo Parlamentario Socialista, han embarcado al país en un modelo ferroviario que además ya tiene difícil vuelta atrás, difícil corrección. Ya se ha invertido tanto y de tal manera que el problema que habrá en el futuro será ver de qué modo podemos sacar rendimiento a un tren que se hizo sin ningún tipo de estudio de sostenibilidad y sin ninguna previsión de demanda, y ya no digo nada sobre la articulación del territorio, porque, por mucho que ustedes se empeñen, articular el territorio no es unir todas las capitales con un mallado de trenes de alta velocidad, sino que es algo bastante diferente, bastante más importante y bastante menos frívolo. Por tanto, esta ley tiene algunos aspectos positivos que nosotros reconocemos. Por ejemplo, mejora de una manera importante la previsión de la seguridad creando una agencia de seguridad ferroviaria, que hacía falta, por ejemplo, para extraer consecuencias de accidentes tan trágicos como el de Angrois de hace dos años, que exigen que exista una agencia independiente y que no sea la propia empresa ADIF la que se encargue de hacer de juez y parte en cosas así. Eso está bien, señora ministra, y se lo reconocemos, pero no es suficiente motivo ni razón para hacer una ley nueva, dejando de lado otras cuestiones fundamentales. ¿Cuáles? Por supuesto, una es el modelo ferroviario. ¿Cuál es la segunda que nos parece fundamental? La de cómo entienden ustedes la liberalización de los servicios ferroviarios. Una vez más nos volvemos a encontrar con un problema de fondo —ya sabe usted lo que le voy a decir, porque ha aparecido también en los medios que le han dedicado algún espacio a esta importante cuestión—: ha vuelto a aparecer aquí en toda su gloria y esplendor el fenómeno del capitalismo de amiguetes. Nos encontramos ahora enfrentados a algo que muchos expertos ya advirtieron que iba a ocurrir: el fracaso de la línea de AVE Barcelona-París. Fue llevada a cabo por una empresa llamada TP Ferro en la cual está —¡oh, casualidad!— ACS de Florentino Pérez y una pequeña empresa francesa, Eifagge. Esa empresa se ha puesto a explotar una línea de tren que no tiene rentabilidad porque no había demanda, ya que ni siquiera es una línea de AVE al cien por cien, pese a la propaganda permanente y engañosa de su ministerio y de las empresas implicadas, y como no tiene demanda, ahora esa línea de explotación se ha encontrado con una deuda de nada menos que 428 millones de euros. ¿Quién los va a pagar finalmente? ¿Por qué fórmula? No sabemos qué fórmula van a escoger ustedes, si finalmente será la nacionalización u otra, pero el hecho es que este tipo de contratos abusivos que garantizan al que toma la explotación que no va a tener pérdidas —exactamente el mismo modelo escandaloso del almacén de gas Castor— lo único que hacen es esquilmar los bolsillos de los ciudadanos. Va a ser finalmente el Estado —es decir, todos nosotros— el que pague un negocio que en ningún momento lo fue, pero que sirvió —eso sí— para hacer un acuerdo con Artur Mas y también con Francia y ocupar portadas de periódicos y minutos de telediario. Sin embargo, para lo que realmente ha servido al final es para crear un negocio ficticio que solo es auténtico para el que, debido a sus relaciones políticas, consigue una explotación que no tiene rentabilidad ni sostenibilidad económica. Desde luego, nosotros no vamos a apoyar esta ley si no queda claramente establecido que no puede haber ningún tipo de liberalización digna de tal nombre si no va precedida de un estudio realista de las

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 293

25 de junio de 2015

Pág. 30

condiciones de explotación y de su sostenibilidad económica. Si no, lo que se estará haciendo, como se ha hecho en el caso de este *bluff*, de este falso AVE Barcelona-París, es crear las condiciones para que determinados expertos en extraer recursos del erario público sigan haciendo negocios que solo lo son para ellos y que son pésimos para el interés general y para el Estado.

Dicho esto, durante la tramitación de la ley presentaremos enmiendas esperando que se pueda mejorar y, en el caso de las enmiendas de devolución que se han presentado, nos abstendremos.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Villalobos Talero): Gracias, señor Martínez Gorriarán.

Por el Grupo de Convergència y de Unió, señor Macias.

El señor **MACIAS I ARAU**: Gracias, señora presidenta.

Voy a fijar la posición del Grupo de Convergència y de Unió respecto a las enmiendas a la totalidad al proyecto de ley del sector ferroviario. De todas las señoras y los señores diputados y de la señora ministra es conocido el interés de mi grupo por las cuestiones ferroviarias. De hecho, yo quiero reivindicar aquí la acción decisiva que han tenido mis antecesores en esta tribuna en relación con la paternidad de temas tan importantes como el ancho de vía internacional en España, a propuesta precisamente de don Miquel Roca Junyent, y asimismo quisiera recordar al impulsor de la modernización de la red de alta velocidad, Albert Vilalta, en su etapa de secretario de Estado de Planificación de Infraestructuras. Por tanto, para nosotros la cuestión ferroviaria es absolutamente clave y, en relación con este tema, nos preguntamos por qué esta ley, qué puede hacer esta ley.

Me permitirán que empiece haciendo nuestro diagnóstico de lo que supone hoy la red de transporte ferroviario en España. A nuestro juicio tenemos un gran problema, y es que tenemos una red importante, muy extensa, en buena parte modernizada, pero severamente infrautilizada. Por tanto, yo creo que el primer objetivo de la política ferroviaria debe ser poner en valor el hecho de utilizar la red, porque este patrimonio es de todos, pero si no nos sirve a todos, objetivamente esto no funciona. Por otra parte, a pesar de tener esta gran red, hay una persistencia de estrangulamientos y muchos tramos a lo largo de toda la geografía a medio construir. Hasta hace pocos días el corredor atlántico gallego estaba a medio construir; felizmente ya está acabado, pero todavía hoy persiste una sola vía entre Vandellós y Tarragona, cosa absolutamente vergonzosa a estas alturas. Uno no comprende cómo a pesar de haber sido iniciado este proyecto en el año 2001 —yo lo viví directamente—, catorce años después no hemos sido capaces de terminar 40 kilómetros de vía única en terreno llano. Por tanto, existen graves estrangulamientos y además problemas endémicos, como el de la red de cercanías de Barcelona. Yo siempre digo lo mismo, aquí podemos decir grandes palabras, pero en estos momentos —vayan ustedes a las redes— hay ciudadanos que nos están diciendo que, como cada día —el otro día se me enfadó el presidente del Gobierno pero es cada día—, miles de ciudadanos en Cataluña están embotellados, sufren retrasos, sufren mal servicio en la red de cercanías de Barcelona. Y debo decir que en muchos casos incluso a pesar de Renfe, pero es que la red es insuficiente, durante mucho tiempo ha estado mal conservada, no tiene capacidad y esto lo sufren los ciudadanos. Por tanto, cuando digamos palabras altisonantes de que es la mejor del mundo y blablablá, estemos al tanto, porque en estos momentos hay ciudadanos a los que estamos dando un pésimo servicio.

Finalmente, en este somero análisis tenemos otro grave problema, y es que no acabamos de resolver el tema del transporte ferroviario de mercancías. Aún hay demasiadas rigideces, no somos capaces de invertir en pequeñas cosas como unos pocos apartaderos ferroviarios para dar rentabilidad, sacar a concurso unas determinadas terminales ferroviarias, etcétera. Y hay otro problema importante que se ha hablado hoy aquí y que a mí me preocupa mucho, y es que el administrador de la red está sometido a un estrés importantísimo porque en lugar de ser el administrador de la red le hemos dado el papel de constructor de la red y, por tanto, la construcción de la red prima sobre la administración. Me parece que es un problema importantísimo el estrés al que están sometidas las personas que están trabajando en ADIF, el estrés financiero que pondrá en riesgo a la propia compañía en los próximos años. Fíjense ustedes en cómo todo este análisis somero y seguramente poco profundo nos lleva a la necesidad de que con la nueva ley o con cualquier instrumento de política seamos capaces de resolver la gran ecuación, dar mayor uso a la red. Desde ese punto de vista, nosotros, que no hemos presentado enmienda a la totalidad a pesar de que no compartimos algunos aspectos de la ley, creemos que en el trámite de la ley —tomamos las palabras de la señora ministra de que hay voluntad de hablar; nosotros, como sabe perfectamente, vamos a participar a través de enmiendas constructivas— se pueden resolver algunos de los problemas

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 293

25 de junio de 2015

Pág. 31

que conlleva que la red no sea suficientemente utilizada. Voy a poner algunos ejemplos. Respecto al tema de los cánones, el esquema legal me parece mucho mejor que el que tenemos, es evidente, pero aún tiene cosas raras. Por ejemplo, al que hace circular un tren más eficiente, en lugar de ser premiado, se le castiga. Es decir, si yo hago circular un tren que tiene más plazas y que me consume la misma energía, lo normal es que se me premie. Un país normal premiaría la eficiencia, pero aquí no. Como usted tiene mayor capacidad, yo le castigo. Esto no tiene sentido. También se castiga al que transporta con más índices de ocupación porque que se preocupa y hace mejor política comercial. No, por favor. La obsesión tiene que ser la competitividad, la productividad, aunque hablemos de empresas públicas. Estoy hablando de Renfe, que es el gran operador. Hay que acabar de perfeccionar los mecanismos de los cánones para primar la productividad. Repito que estoy hablando, en primer lugar, de Renfe.

Otro aspecto muy importante. Señora ministra, por favor, no me sea usted una fan de la CORA, este invento terrible. El mundo es cooperativo. Deje usted que puedan cooperar las comunidades, los privados. Por ejemplo, hay un tema singular: los ferrocarriles turísticos. España es un país turístico. ¿Sabe en qué tema está peor el sector turístico español en comparación con nuestros rivales? En los ferrocarriles turísticos. ¿Por qué? Porque no están regulados, y la ley, encima, los castiga. Por tanto, le pido una atención especial, un gesto para que en la ley —nosotros vamos a presentar un paquete de enmiendas— podamos darles la mano a los ferrocarriles turísticos, porque hay muchas líneas donde no hay nada. La antigua línea de Madrid a Burgos prácticamente tiene servicio. Alguien, cerca de Madrid, intentó, e incluso se gastó dinero rehabilitando un tren, poder hacer un servicio y no pudo porque estaba atado de pies y manos. Antes de que esto se pudra, por favor, dé una oportunidad a un tema tan importante como es el turismo. También le pediría, como hacía la portavoz del Grupo Vasco —cuya enmienda, por cierto, es la única a la que vamos a dar apoyo de todas las que hay—, que cuente con las comunidades autónomas, que tienen competencias. Ha habido sentencias del Tribunal Constitucional que creo que dibujan claramente el panorama. Sea usted generosa. Si una línea está en desuso, antes de desmontarla o antes de dejar que se pudra con el paso de los años deje que una comunidad intente gestionarla. Esta voluntad debe notarse, y aquí va a tener, señora ministra, nuestras enmiendas con la voluntad de colaborar.

Señora ministra, sé que esta ley ha sido algo precipitada, y no lo digo yo sino que el Consejo de Estado creo que habla de insuficiente grado de maduración. Es lo que hay, pero aquí nos entran leyes y nuestra obligación es perfeccionarlas. Le pido, señora ministra, que intente compensar este insuficiente grado de maduración que tuvo la ley en su proceso inicial con una mayor generosidad a la hora de atender las demandas de los grupos. Por nuestra parte, no va a quedar. Además, le pido que lo haga teniendo en cuenta algo muy importante. Hoy mismo, señora ministra, he visto que el sector ferroviario español en su conjunto —fabricantes, constructoras, las propias empresas públicas— está compitiendo por la línea de alta velocidad británica. Esto es positivo, es dar puestos de trabajo y no podemos renegar de ello, señora ministra, pero el mismo día en el que tuvimos estas noticias tan positivas, teníamos trenes parados y retrasados en cercanías de Barcelona, y no sé si en Madrid. Por tanto, señora ministra, cuando tramitemos esta ley pensemos en este ferrocarril que a todos nos gusta y que nos hace quedar bien por el mundo, pero pensemos también en el ferrocarril social. Desde luego, el Grupo de Convergència y de Unió va a hacerlo.

Muchas gracias. **(Aplausos).**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Villalobos Talero): Gracias, señor Macías.  
Por el Grupo Popular, señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Muchas gracias, señora presidenta.

Señoras y señores diputados, señora ministra, debatimos hoy las enmiendas de totalidad presentadas a la ley del sector ferroviario que sustituye a la Ley 39/2003. No voy a glosar ni a apostillar a la ministra, que ha hecho una exposición absolutamente clara y contundente en defensa del proyecto y de su gestión y, por tanto, el Grupo Parlamentario Popular lo apoya en su totalidad. Estamos ante un buen proyecto, en el momento necesario, para sustituir una ley de doce años que se tiene que adaptar a las nuevas circunstancias y a los nuevos requerimientos. Como he dicho, modifica y sustituye a la Ley 39/2003, con base —creo que hay que destacarlo— a una planificación rigurosa, estrategia indicativa, programas de actividad, convenios ADIF-Ministerio de Fomento para una financiación sostenible. Quiero recalcar que supone el mayor avance en las coberturas técnicas y de rentabilidad social y también económica en la constitución de infraestructuras en España, le pese a quien le pese. Establece un nuevo sistema de cánones, que ha explicado la ministra, que suponen una liberalización de los servicios progresiva y ordenada, como marca

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 293

25 de junio de 2015

Pág. 32

Europa y como marcaba la comisión creada por el ministerio para el futuro del sector ferroviario —progresiva y ordenada—, realizada con transparencia, simplificación y propiciando y potenciando el papel de los puertos, garantizando los servicios esenciales y de las obligaciones de servicio público —lo tendré que recalcar varias veces— que van a ser prestadas permanentemente por Renfe —no hay ninguna transferencia ni liberalización en esta materia—, primando la seguridad por encima de todo y dando cobertura a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria. Por cierto, lo digo aunque ya se haya ido el representante de UPyD, aprobada en diciembre del año 2014 y puesta en funcionamiento el 1 de abril de 2015. Quiero recordar que el que controlaba la seguridad antes no era ADIF sino la Dirección General de Ferrocarriles. Hay que tener algo de conocimiento sobre cuáles son nuestras instituciones. También establece un nuevo régimen sancionador y hace una trasposición de la Directiva Recast. Es verdad que en nuestro sistema ferroviario tenemos que mejorar la ocupación —naturalmente—, pero en el año 2014 hemos tenido 465 millones de pasajeros, es decir, un 32% más que en 2011. Y en materia de mercancías, por la que evidentemente también tenemos que luchar, hemos crecido por primera vez en una década; por tanto, hoy estamos en eso.

Vamos a debatir las cinco enmiendas a la totalidad que se han formulado al proyecto de ley, que tengo que decir que se han presentado por estrategia política y no por fundamento legislativo. Tanto es así, que algunos argumentos están absolutamente inventados. El trámite no se ha realizado con precipitación, sino con diligencia, y creo que hay que contestar a las intervenciones que han hecho aquí esta mañana algunos de los portavoces. Señor Gordo, si usted quiere decir que hemos trabajado, sí; si usted quiere decir que ustedes no hicieron nada, también; si quiere decir que España estaba hecha un solar por la desidia socialista, sí. Lo que nos tienen que decir es por qué perdieron las elecciones: por irresponsables e ignorantes. ¿Cómo se atreven ahora a dogmatizar y a dar lecciones? He repasado los debates de 2003, relativos a la Ley 39/2003 —cosa que usted no ha hecho— y dijeron lo mismo, críticas y dogmatismo y que iban a derogar la ley, y luego la aplicaron sin rechistar. En el debate de totalidad dijeron que la iban a derogar y luego la aplicaron sin rechistar. Es más, aprobaron los reglamentos que les dejamos hechos. Esta es su credibilidad, señor Gordo, esta es su credibilidad. Ni siquiera hicieron modificaciones sustanciales, dos veces la modificaron y la podrían haber derogado, atendiendo al debate, no le cabía otra. Esa es la consistencia de sus argumentos. Esta ley va a estar vigente muchos años, no porque ustedes no la van a derogar sino porque va a seguir gobernando el Partido Popular. Por tanto, caprichos de cara a la galería, señor Gordo.

El informe del Consejo de Estado —si usted se lo hubiera leído bien lo hubiera visto, pero no se lo ha leído— dice que hay crítica esencial a dos artículos, artículos que se han corregido, que se puede elevar al Consejo de Ministros. Creo que no ha llegado usted a leer lo suficiente hasta llegar a la hoja que lo dice. Obvia, es decir, oculta de forma artera, que la ley no fija la cuantía de los cánones sino solo su definición. Si usted se hubiera leído el apartado 3.2 de la memoria de impacto normativo —si quiere se la leo, la tengo aquí— sabría que dice que no hace falta. Por tanto, todo lo basa usted en lecturas parciales... **(El señor Gordo pronuncia palabras que no se perciben).**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Villalobos Talero): Un momento, señor Ayala.

Señor Gordo, usted ha argumentando como le ha parecido oportuno y ha sido respetado. Le exijo que respete usted exactamente igual.

Señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Insisto, lecturas parciales e interesadas de un informe. Además, dice usted cosas que no se sostienen, porque si le parece que poner en el mercado unas acciones es vender activos, hay que saber un poquito más de economía de lo que usted presume. Y decir que había que haber incorporado los reglamentos europeos, cuando son de aplicación directa, perdóneme, señor Gordo, pero demuestra una ignorancia supina. Y no solo demuestra ignorancia en estas materias, sino también al no conocer que en el corredor mediterráneo ustedes no hicieron ni un solo contrato y que se va a acabar en 2016; que AENA, señor Gordo, en 2004 tenía 5.000 millones de deuda y 12.200 en 2011, o que ADIF pasó de 800 a 9.300. Esa es la gestión de la que ustedes pueden presumir.

Con respecto a la señora De las Heras, señoría, no les gusta la alta velocidad, creo que por ideología decimonónica y soviética. Por eso ahora los soviets les han pasado por encima. Quítense la venda, la alta velocidad es buena para el conjunto de España y de los españoles. La ley no va de todo lo que usted ha dicho aquí, la ley es otra cosa. Eso sí, como siempre tenemos que sacar los fantasmas económicos. Y decir que la ley es poco exigente con la seguridad, es un verdadero sarcasmo.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 293

25 de junio de 2015

Pág. 33

Señora Sánchez Robles, trasladan aquí su contencioso de transportes, que sacan a pasear a la menor ocasión, cualquier ocasión es buena. ¿Se ha leído usted la página 25 del dictamen del Consejo de Estado? ¿Se la ha leído? Se la ha leído antes la ministra. Respeta el reparto constitucional de competencias, se ajustan al bloque de constitucionalidad establecido por el Tribunal Constitucional. Eso es lo que ha dicho el Consejo de Estado. No entendemos que haya perdido usted quince minutos hoy tratando de decir lo contrario cuando, con una frase que le ha leído la ministra, tenía usted bastante. Eso sí, ya sabemos, erre que erre. Nadie, señora Sánchez Robles, nadie discute las competencias de las comunidades autónomas en materia de transporte, nadie las elimina, pero por supuesto la red ferroviaria de interés general es lo que es, de interés general, y no otra cosa. Por lo tanto, no creo que venga a cuento. Y no creo que tengan queja de las obligaciones de servicio público precisamente en el País Vasco. Otra cosa sería ser insolidario.

Con respecto a la intervención del señor Tardà, me gustaría saber cuáles son los motivos de verdad que ha señalado. Ha hablado de cercanías, y me gustaría saber qué pasó para que los ferrocarriles o el metro de Cataluña tuvieran las mismas averías en el mismo día, porque de eso no dice nada; o me gustaría que dijera por qué la Generalitat no paga la deuda que tiene con el Estado de la explotación de los ferrocarriles y las cercanías. Me gustaría saberlo porque, vistas las inversiones en Cataluña, lo que hace es tener una insolidaridad y un desprecio con el resto de España impresionantes. Ustedes son víctimas ¿de qué? ¿De que se hayan invertido 8.895 millones de euros en la legislatura, de los cuales 2.900 son para infraestructuras ferroviarias o 640 para cercanías? ¿De eso son ustedes víctimas? Entonces vamos a preguntar al resto del Estado español, al resto de España qué piensa de esas inversiones que ustedes tienen. De víctimas, nada; al contrario, mimados por el Estado español y los presupuestos de un Gobierno del Partido Popular; esa es la realidad.

Por último, en cuanto a la intervención de la señora Pérez, me parece que no ha oído nada de lo que aquí se ha dicho esta mañana por parte de la ministra porque desde mi punto de vista ha hecho una intervención caprichosa. Aquí no se malvende nada, en absoluto, aquí no hay privatización, aquí no hay debilitamiento ni abandono de la red convencional; al contrario, se le han dado las cifras de ocupación del eixo atlántico y se puede observar la mejora sustancial que ha tenido. Evidentemente, no lo quiere ver; me parece que ni oye ni ve la realidad de su propia Galicia. Respecto de la seguridad, jamás se había hecho una regulación legal, que no reglamentaria, de la seguridad como la que hemos hecho. Parece que el hecho de que se hayan invertido 1.800 millones en las obligaciones de servicio público a ustedes no les da garantía, tampoco lo que ha dicho la ministra ni lo que le hemos repetido hasta la saciedad sobre que las obligaciones de servicio público no son objeto de liberalización; por lo tanto, abandone ese discurso porque no le conduce a ningún lado. Su panorama sombrío y apocalíptico es bastante distinto de una realidad reconocida por todos y también en Galicia.

Termino, señora presidenta. La ley es buena. El Grupo Parlamentario Popular la apoya. Evidentemente —lo ha dicho la ministra y, cómo no, lo respaldamos—, tendemos la mano a aquellas enmiendas parciales en las que seamos capaces de llegar a acuerdos y que mejoren un texto ya de por sí suficiente y conveniente para el futuro del sector ferroviario en España.

Muchas gracias. **(Aplausos.—El señor Gordo Pérez pide la palabra).**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Villalobos Talero): Gracias, señor Ayala.  
¿Señor Gordo?

El señor **GORDO PÉREZ**: Le agradecería, señora presidenta, que me diera la palabra por alusiones sobre la base del artículo 71 del Reglamento.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Villalobos Talero): Señor Gordo, ha sido usted el portavoz del PSOE y normalmente las alusiones tienen que ser hacia usted como portavoz...

El señor **GORDO PÉREZ**: Personales, personales.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Villalobos Talero): Solamente tiene un minuto para las alusiones personales, nada que ver con la argumentación política.

El señor **GORDO PÉREZ**: Lo haré con todas las referencias, señora presidenta.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Villalobos Talero): Si no, le quitaré la palabra. Dígalas.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 293

25 de junio de 2015

Pág. 34

El señor **GORDO PÉREZ**: Se han hecho alusiones personales a mi persona, descalificaciones, valoraciones. Cada uno se manifiesta como es. Nosotros abogamos por un debate...

La señora **VICEPRESIDENTA** (Villalobos Talero): Señor Gordo, no. Alusiones personales, no de debate político.

El señor **GORDO PÉREZ**: Alusiones personales. ¿Le parecen poco las descalificaciones que ha hecho sobre mi persona, conocimiento, desconocimiento...?

La señora **VICEPRESIDENTA** (Villalobos Talero): Diga usted las que son.

El señor **GORDO PÉREZ**: Me parece que no es de recibo. Insisto, cada uno se manifiesta como es. Nosotros somos diferentes.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Villalobos Talero): Bien, muchas gracias. Señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Muchas gracias, señora presidenta. He constatado una realidad, la falta de conocimiento del señor Gordo. Muchas gracias. **(Un señor diputado: ¡Muy bien!—Aplausos).**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Villalobos Talero): Gracias, señor Ayala.

— **PROYECTO DE LEY DE RÉGIMEN JURÍDICO DEL SECTOR PÚBLICO. (Número de expediente 121/000154).**

— **PROYECTO DE LEY DEL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO COMÚN DE LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS. (Número de expediente 121/000155).**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Villalobos Talero): Pasamos al debate de totalidad correspondiente al proyecto de ley de régimen jurídico del sector público y proyecto de ley del procedimiento administrativo común de las administraciones públicas, que se debatirán acumuladamente conforme a lo acordado en la Junta de Portavoces. Para su presentación tiene la palabra el señor ministro de Hacienda y Administraciones Públicas.

El señor **MINISTRO DE HACIENDA Y ADMINISTRACIONES PÚBLICAS** (Montoro Romero): Señora presidenta, señorías, el Gobierno trae hoy a la Cámara para su convalidación dos proyectos de ley que intervienen en un ámbito que constituye la vida misma de una sociedad moderna como es España, la Administración pública. Se trata del proyecto de ley del procedimiento administrativo común de las administraciones públicas y del proyecto de ley de régimen jurídico del sector público. Ambos forman parte de la amplia reforma que este Gobierno ha emprendido desde el inicio de la legislatura en el ámbito de la Administración pública. Ambos son también instrumentos valiosos para conseguir que la Administración cumpla con sus obligaciones de manera eficaz, haga más fácil la vida de los ciudadanos, dé una respuesta rápida y adecuada a sus demandas y elimine el mayor número de trabas y obstáculos que de hecho existen en la relación entre Administración y administrado. La Administración pública es la columna vertebral del Estado. Su fortaleza o su debilidad afectan al país en su conjunto. La agilidad o lentitud con que responda a sus ciudadanos y la transparencia u opacidad de sus actuaciones hablan bien a las claras de un Estado moderno y abierto, que constituye la esencia misma de la sociedad y, por descontado, plenamente democrático, o de un Estado que puede ser, bien al contrario, estancado, que no sigue el compás de sus ciudadanos y por tanto llega a constituirse en un obstáculo para el progreso económico y social.

Estos tres años y medio de legislatura el Gobierno, en relación con la Administración pública, ha afrontado una crisis fiscal del Estado, la mayor de nuestra historia, una crisis fiscal del Estado que está estrechamente relacionada con la crisis social, la crisis que han vivido los ciudadanos y que sigue viviendo todavía buena parte de los ciudadanos españoles. Hacer frente a esa crisis es la responsabilidad del Estado, no solo de un Gobierno, es la responsabilidad de todos los administradores públicos que afrontan esa dualidad de acometer reformas estructurales en el funcionamiento de nuestras administraciones públicas, de manera que los costes de su funcionamiento, que son sufragados con los impuestos de los

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 293

25 de junio de 2015

Pág. 35

ciudadanos, se correspondan con la calidad de los servicios públicos que ofrece. Esa ha sido la tarea de estos tres años y medio de legislatura. La reducción del déficit público no es una excusa para la modernización de las administraciones públicas. Antes al contrario, solo unas administraciones públicas modernas, eficientes, ágiles, que hacen uso completo de sus posibilidades, de sus capacidades tecnológicas y que evitan la duplicidad de actuaciones de competencia entre los ámbitos de las administraciones, son capaces de llevar adelante una reducción del déficit público sin merma de la calidad de los servicios públicos.

Las funciones de un Estado moderno son irrenunciables para su progreso. Son funciones relacionadas con la defensa, con la seguridad ciudadana, con la ejecución de la justicia. Son funciones relacionadas con la garantía de rentas para aquellos ciudadanos, millones de ciudadanos, que no tienen capacidad para generar su propias rentas, como ocurre con el sistema público de pensiones o con el subsidio de desempleo. Son también acciones las del Estado las relativas a garantizar la igualdad de oportunidades en el ámbito de la educación, de la sanidad, de la vivienda, de otras prestaciones sociales sin las que no podemos entender una sociedad moderna. Por eso, la respuesta de las administraciones tiene que ser, a su vez, de inmediatez, de agilidad, de ser capaces de anticiparse a las demandas de los ciudadanos. Es como tener que correr varias pruebas de velocidad para alcanzar sucesivas metas, una tras otra, y, al mismo tiempo, pensar que el objetivo final era, no cubrir un maratón, sino llegar a ese objetivo que es dotar a la ciudadanía de unos servicios públicos modernos y eficientes propios de una sociedad desarrollada como es España. La urgencia a comienzos de legislatura no nos venía impuesta solo —y me extendo en explicarlo— por el desequilibrio de las cuentas públicas, por el incumplimiento de los objetivos de déficit público que nos había dejado a las puertas no solo de un rescate de España, sino en las peores, en el colapso en el funcionamiento del Estado, en la falta de recursos de liquidez de las administraciones públicas, en que no se pudieran financiar los servicios públicos y no se pudieran financiar las nóminas de los ciudadanos. Se había disparado la morosidad de las administraciones públicas, de las administraciones territoriales, hasta el punto de poner en peligro la existencia de decenas de miles de pequeñas y medianas empresas, o la viabilidad de grandes empresas, multinacionales españolas y multinacionales extranjeras que operan en España, es decir, la prestación de servicios públicos. Para hacer frente a esa situación, para combatirla, adoptamos numerosas medidas ahorradoras del gasto público en el ámbito de la Administración, pero eran también de redimensión de la estructura del Estado para adaptarlas a las verdaderas necesidades de los ciudadanos. Pusimos en marcha, y es importante identificarlo así, medidas de austeridad, de contención de las plantillas de la Administración, que nos llevaron incluso a proponer —yo mismo como ministro de Hacienda y Administraciones Públicas lo hice en julio de 2012 desde esta tribuna— incrementar las horas trabajadas y desplazar el pago de la paga extra de aquel mes de diciembre de 2012, al tiempo que no renovábamos la salida de funcionarios que se producía con motivo de la jubilación o por vencimiento de sus contratos, en el caso de contratos temporales, y la implantación aquel mismo año de una tasa de reposición enormemente estricta, de manera que era 0% la renovación y se cubría solo un 10% de las bajas y exclusivamente lo que denominamos sectores esenciales. En ese terreno hemos pedido un gran esfuerzo a los funcionarios y, por tanto, no se entienden las críticas que siguen afirmando que no hemos hecho nada en el ámbito de la Administración pública. Que se lo pregunten a quienes están trabajando en la Función pública. Por lo visto no hablan con ellos en los términos, con la normalidad y con la simplicidad que debieran.

Durante la pasada legislatura, se dio la paradoja de que mientras en el sector privado se destruían millones de puestos de trabajo, casi 3,5 millones de puestos de trabajo, la nómina de las administraciones públicas crecía; creció sin duda alguna en un desenfoque que era tratar de paliar, cuando no compensar, los efectos destructores de la actividad económica privada que llevaba al cierre de puestos de trabajo. De hecho, en el período 2004-2010, el número de asalariados públicos creció un 11,4 %, y desde entonces, desde 2010 hasta finales de 2014, ha disminuido un 9,9%. Eso hace que tengamos una Función pública hoy más sostenible, eso es verdad, pero tenemos que enfatizar que tenemos una Administración pública, unos administradores públicos más profesionales, que no podemos descapitalizar humanamente al Estado, que tenemos que tener una Administración pública con gente capaz de valorar lo que significa ese concepto de servicio público. Sin esos servidores públicos de la defensa nacional, de la seguridad ciudadana, de la Administración de Justicia; sin esos servidores públicos en los hospitales, en los centros educativos; sin esos servidores públicos garantes del cobro de las pensiones, del cobro del seguro de desempleo; sin esos servidores públicos que aplican el cumplimiento de la legislación tributaria para que se pueden financiar esos servicios públicos, realmente España no podría ser lo que hoy es.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 293

25 de junio de 2015

Pág. 36

No es lo mismo trabajar en el servicio público que hacerlo en una actividad privada. En una actividad privada es fundamental porque ellos son generadores de actividad de riqueza y de empleo, pero el servicio público hay que entenderlo como un eje fundamental sin el que la actividad privada no puede funcionar, no puede operar, no puede servir a su vez a su fin, que es la creación de riqueza nacional y sobre todo la creación de puestos de trabajo; eso es el servicio público. No es un puesto de trabajo garantizado, es mucho más; es un puesto de trabajo comprometido con la realización de una actividad sin la que una sociedad moderna no puede existir. Por eso, esta mañana con motivo de la presentación de estas leyes, no quiero solo reiterar otra vez en mi condición de ministro de Hacienda y Administraciones Públicas el mensaje de reconocimiento a los empleados públicos, no me quiero quedar ahí; quiero empeñar el objeto del Gobierno en dignificar la Función pública, en explicar lo que significa esa Función pública, y por tanto el empeño del Gobierno es devolver el esfuerzo que han hecho esos ciudadanos, pero no solo devolver para compensar, sino para ganar en esos puestos de trabajo la capacidad de gestionar, la capacidad de dotarlos de esos servicios públicos y, por supuesto, también la capacidad de generar la ilusión y esa motivación que debe tener esa Función pública. Por eso van mucho más allá los debates actuales de devolver una parte de una paga, estamos hablando de retribuir correctamente a los funcionarios públicos en nuestro país. Ese es el auténtico debate que debemos realizar, una vez que estamos consiguiendo entre todos que España esté superando esta situación de crisis económica. Por eso decía que va más allá de compensar, realmente va a conseguir un objetivo de servicio público, de dignificación de la Función pública y de conseguir que tengamos en nuestro país, como afortunadamente tenemos ya en numerosas áreas, un servicio público de máxima calidad. Lo que está detrás, el objetivo es el bienestar de los españoles. Esto es lo que da sentido realmente a la coordinación de nuestras administraciones en el Estado de las autonomías. Eso es lo que lleva a que no podamos concebir la oferta de bienestar del conjunto de los españoles de una manera desorganizada, desmembrada, falta de coordinación.

Frente a quienes en su momento establecieron que cada institución pública debía salvarse a sí misma de la crisis, aunque ello comportara poner en peligro la prestación de servicios públicos esenciales, el Gobierno del Partido Popular decidió que el Estado debe garantizar siempre el acceso de cualquier ciudadano a la sanidad, a la educación, a las prestaciones sociales y a las pensiones públicas—garantizadas por el Estado— con independencia del lugar donde viva o de la situación financiera de la institución de la que dependan esos servicios públicos. Obviamente, para conseguirlo, tuvimos que utilizar deuda pública, pero lo hicimos en un proceso de emisión de deuda pública y precisamente los tenedores, los compradores de esa deuda pública incrementaron la confianza en España, la confianza en la deuda pública emitida por nuestras administraciones, abaratando el coste de la misma. El incremento de deuda pública que hemos vivido en España, pues, no es el fruto de un descontrol del gasto público, del despilfarro o de la mala gestión, como ha ocurrido en otras etapas, sino el fruto de sostener el gasto social, de pagar las facturas de la sanidad, de la educación y del resto de las prestaciones sociales, y podemos decir que gracias a ese endeudamiento todas las comunidades autónomas y ayuntamientos han podido seguir manteniendo sus servicios públicos, sus hospitales, sus ambulatorios, sus consultas; los niños han podido seguir en las clases y las familias en situación de vulnerabilidad han podido seguir recibiendo la ayuda del Estado del bienestar. **(El señor presidente ocupa la Presidencia)**. Muchas administraciones territoriales no tenían liquidez para pagarlo, por eso hemos tenido que pedir dinero prestado, lo que ha significado aumentar nuestra deuda, pero eso nos está ayudando a salir de la crisis y nos hace más fuertes cuando desde el Estado desarrollamos más protección para los más débiles de la sociedad. A cambio, comunidades autónomas y ayuntamientos han hecho un esfuerzo de austeridad y de compromiso en la gestión de sus recursos. Se han eliminado duplicidades administrativas, se han suprimido empresas públicas, entidades y organismos que eran ineficientes y no cumplían con los objetivos para los que fueron creados—han sido más de 2.000 las entidades que han desaparecido— y se ha disminuido drásticamente el periodo medio de pago a proveedores de nuestras administraciones públicas.

Como decía al inicio de mi intervención, la adopción de estas medidas, pedidas en su momento, urgentes y que siguen siendo necesarias, cuyo impacto se ha ido notando en el corto y medio plazo, ha estado acompañada por una política de transformación profunda de la Administración, cuyo objetivo es atender las demandas de una sociedad más moderna que necesita una nueva manera de relacionarse para aprovechar las oportunidades que ofrece la actual etapa de crecimiento económico. En este proceso de transformación y reforma administrativa ha tenido una importancia decisiva la creación de la Comisión para la Reforma de las Administraciones Públicas, conocida como CORA. Desde las primeras semanas, en la CORA se ha desarrollado una intensa labor de análisis y planificación para que la reforma pudiera

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 293

25 de junio de 2015

Pág. 37

realizarse a partir de propuestas rigurosas y suficientemente estudiadas, lejos de cualquier tentación de improvisación. El resultado de aquella labor, como dijo en su día el presidente del Gobierno, don Mariano Rajoy, fue, en primer lugar, una radiografía, la más minuciosa que se ha hecho nunca de nuestro sector público en la democracia. A partir de aquel diagnóstico pudieron aprobarse las medidas adecuadas para resolver los principales males que aquejaban a la Administración. Hasta el momento se han activado 222 medidas, cuyos principales objetivos son simplificar y agilizar el funcionamiento de la Administración, reduciendo cargas para ciudadanos y empresas; eliminar posibles duplicidades y mejorar la cooperación entre las distintas administraciones públicas; reducir costes y coordinar los servicios comunes en el Estado y racionalizar la llamada Administración institucional. La CORA es un proceso político, liderado desde la vicepresidencia del Gobierno por la vicepresidenta doña Soraya Sáez de Santamaría y su equipo, trabajando directamente con el equipo del Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas.

Dos años después de aquel informe, más del 70% de las medidas previstas ya han sido implantadas y prácticamente la totalidad del resto están en fase de hacerlo. En este tiempo, el informe CORA ha sido un elemento vertebrador de la actividad del Gobierno y del conjunto de la Administración pública y ha permitido obtener importantes ahorros no solo para la Administración General del Estado, sino especialmente para el resto de las administraciones y sobre todo para sus destinatarios, que son los ciudadanos y las empresas. Con todo, más allá de los ahorros conseguidos, uno de los grandes objetivos de las reformas es sentar las bases para implantar un nuevo modelo de Administración pública al que antes me refería, a través de la aprobación de leyes que van orientadas a dotarnos de un marco jurídico moderno y eficaz que adapte la armadura burocrática del Estado a los desafíos de una sociedad que ha cambiado a una velocidad vertiginosa y a la que la tradicional estructura administrativa se le ha quedado anticuada y estrecha. Así, las distintas normas e iniciativas puestas en marcha estos años han permitido medidas novedosas como la implantación de la factura electrónica y el desarrollo de servicios más eficientes para los ciudadanos a través de nuevas tecnologías como citas previas, portales o servicios compartidos entre administraciones, que producen ahorros tanto para los ciudadanos y las empresas como para la propia Administración. También la plataforma de contratación única, que permite compras centralizadas con la consiguiente eficiencia en el gasto o la potenciación de la Administración electrónica en el ámbito de la sanidad que supone una mejora en la atención al paciente, especialmente cuando se encuentra fuera de su lugar de residencia.

Señorías, la España actual, la España que está saliendo de la crisis, la España que ya forma parte de la globalización, la España que quiere aprovechar las nuevas oportunidades de crecimiento y empleo no es la misma que hace tan solo un par de décadas. Esa España para la que estamos preparando una nueva Administración es la que está interconectada, que se relaciona a través de las redes sociales y los dispositivos electrónicos, que se informa a través de Internet y para la que no existen las ventanillas ni las colas ni los impresos ni el papel. Es la Administración del futuro, una Administración que no puede esperar y a la que debemos dar una respuesta desde hoy mismo. Ese es nuestro compromiso como Gobierno y ese debe ser el compromiso de todas las administraciones públicas. La prioridad es el ciudadano y hacia el ciudadano deben estar enfocados todos nuestros esfuerzos de modernización, transparencia, dinamismo y eficiencia, al margen de cuál sea la Administración que presta el servicio público. Y que nadie vea fantasmas de recentralización donde no los hay.

La interconexión electrónica no busca invadir competencias de nadie, solo busca, como en una gran red de autopistas que se extendiera por todo el país, dotar de agilidad y eficacia el acto administrativo a favor de los ciudadanos, de las empresas y del progreso económico. En el pasado, durante mucho tiempo, se tuvo la percepción de que los procedimientos administrativos, la burocracia, frenaban las iniciativas de la sociedad y suponían un lastre para el progreso. Afortunadamente, eso es algo que se ha ido corrigiendo. Pero necesitamos ir más allá, más rápidamente, para contar con una Administración más moderna, profesional, ágil, eficiente y transparente, que actúe de manera compensada a lo que necesitan los ciudadanos y las empresas. Ese es el objetivo de los dos proyectos de ley que traemos hoy aquí.

Estamos convencidos de que una economía cada vez más global y competitiva y una sociedad avanzada como la española requieren de una Administración dinámica que facilite la vida de los administrados, que dé respuesta precisa a sus demandas y que proponga unas relaciones libres de trabas y obstáculos. En paralelo, la propia Administración pública debe regular su actividad interna con unos principios de actuación transparentes, rápidos y eficientes. Eso es lo que aporta CORA y eso es lo que incluye la Ley de procedimiento administrativo común de las administraciones públicas y la Ley del régimen jurídico del sector público. La primera se centra en regular las relaciones externas entre las administraciones

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 293

25 de junio de 2015

Pág. 38

públicas y los administrados. La segunda afronta una regulación sistemática de las relaciones internas entre administraciones.

¿Qué persigue la Ley del procedimiento administrativo común de las administraciones públicas? ¿Cuál es el modelo de Administración pública que va a encontrar el ciudadano? Hablamos de una Administración totalmente interconectada por medios electrónicos; una Administración en la que la tendencia es eliminar el papel en las relaciones con ciudadanos y empresas. Esto significa que los administrados podrán realizar sus gestiones en cualquier momento, a cualquier hora del día o de la noche, utilizando el registro electrónico de cualquier Administración, con independencia de cuál sea el organismo al que se dirija. Para facilitar esta posibilidad, todas las administraciones deberán tener un registro electrónico o, incluso, podrán adherirse al de la Administración General del Estado. También significa que no habrá que aportar ningún documento que ya esté en poder de la Administración. Es decir, ningún ciudadano se encontrará con que no puede realizar algún trámite porque le falte un documento que haya sido expedido por la Administración; tendrá que ser ésta, la Administración, la que obtenga las copias que necesite de cualquier documento que esté registrado electrónicamente.

Todo esto supone una significativa reducción de cargas administrativas para ciudadanos y empresas cuando se relacionan con la Administración pública. Además, se facilitará un procedimiento administrativo exprés para supuestos de menor complejidad, que obligará a adoptar una resolución en un máximo de treinta días con la consiguiente reducción de costes. Para facilitar estas relaciones electrónicas se potenciará el uso de claves, que se facilitarán en el momento de realizar trámites administrativos, mientras que el uso de la firma electrónica avanzada o reconocida solo se exigirá para trámites más relevantes y complejos. Por supuesto, los ciudadanos siguen teniendo derecho a realizar gestiones de manera presencial si así lo desean o a solicitar la ayuda de los funcionarios para presentar documentos electrónicamente, en el caso de que los ciudadanos no estén habituados al uso de esos medios electrónicos. En cambio, las empresas sí estarán obligadas a relacionarse electrónicamente con la Administración, de la misma manera que ya lo hacen con la Seguridad Social o con la Agencia Tributaria, que son modelos de gestión y de ejemplo en términos de eficacia.

Me gustaría destacar también las posibilidades de participación ciudadana que abre este nuevo concepto de Administración pública. Se garantiza el derecho constitucional de participación de ciudadanos y empresas en el proceso de elaboración de las normas, con independencia de la Administración que las impulse, pues todas las normas se aplican a todos. Además, se incrementa la participación de los ciudadanos en la elaboración de las normas, mediante cuestionarios que recogerán la opinión de ciudadanos y empresas acerca de los problemas que se pretenden solucionar con la iniciativa, la necesidad o no de su aprobación, los objetivos y las posibles alternativas. Asimismo, para mejorar la seguridad jurídica y la transparencia, las administraciones elaborarán un plan normativo que será público y en el que se recogerán todas las propuestas con rango de ley o reglamento que vayan a ser aprobadas en el año siguiente. Posteriormente, las propias administraciones revisarán periódicamente su normativa vigente para adaptarla a los principios de buena regulación y para analizar sus efectos y el grado de cumplimiento de sus objetivos.

Por otro lado, todas las administraciones deben relacionarse por medios electrónicos, tanto internamente como entre sí. Para ello utilizarán plataformas de intermediación que permitan compartir documentos. Además, se creará un inventario único y público de todos los organismos y entidades para que puedan ser conocidos por los ciudadanos y empresas. Con la misma filosofía se creará un registro estatal en el que se incluirán todos los órganos de cooperación en los que participa la Administración General del Estado y todos los convenios que esta tiene suscritos con el resto de las administraciones. El proyecto de ley de régimen jurídico del sector público incide, asimismo, en la política de consolidación fiscal puesta en marcha a lo largo de esta legislatura, estableciendo nuevas causas de disolución de entidades; por ejemplo, cuando estas se encuentren en desequilibrio económico durante dos años o se constata que ya no cumplen el fin para el que fueron creadas. En la misma línea, para mejorar el control sobre los organismos estatales, se evaluará periódicamente el cumplimiento de sus objetivos. Además, se impondrán condiciones exigentes para la creación de cualquier nuevo organismo estatal, exigiendo que esté plenamente justificada y sea económicamente sostenible su vida. Finalmente, creo que resulta muy relevante la regulación que se realiza de las conferencias sectoriales como órganos de cooperación entre el Estado y las comunidades autónomas y como mecanismo para prevenir duplicidades. Entre sus nuevas funciones estará la de ser informadas de los cambios normativos previstos tanto por el Gobierno de España como por los gobiernos de las comunidades autónomas cuando aquellos puedan afectar a las competencias de otras administraciones públicas.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 293

25 de junio de 2015

Pág. 39

Señorías, la España de Larra se instaló durante decenios entre nosotros como si habitara en nuestro propio inconsciente colectivo y para la Administración pública se convirtió en una suerte de maldición de la que ciertamente ha resultado muy complicado desprenderse. Hoy, de aquella España decimonónica no queda afortunadamente nada. La España de hoy es una España de esfuerzo y tesón, es la España de Internet y de las nuevas tecnologías; una España preparada que mira con confianza al futuro y que está dispuesta a aprovechar todas las oportunidades que se le presentan. La Administración pública española quiere ser el fiel reflejo de esa sociedad y tiene que responder a ella. Debe ser una Administración moderna y tecnológica dispuesta a dar respuestas rápidas y eficientes, una Administración cuya gestión sea transparente y eficaz. El Gobierno ha evaluado con sus funcionarios la situación de sus estructuras administrativas y ha trabajado estos años para adaptarlas a este futuro, que es el que nos demandan los ciudadanos. Los proyectos de ley que presentamos a la convalidación del Congreso forman parte de ese trabajo y de ese deseo, de la aspiración política de quienes trabajamos en la Administración para mejorar esa gran casa común que sirve a toda la sociedad y que forma parte consustancial de ella. Por eso, señorías, solicitó el apoyo de la Cámara.

Gracias, señor presidente, señoras y señores diputados. **(Aplausos).**

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

A cada uno de estos proyectos de ley se han presentado tres enmiendas a la totalidad de devolución. En primer lugar, para la defensa de esas enmiendas a cada proyecto de ley, por el Grupo de La Izquierda Plural, tiene la palabra la señora Castaño.

La señora **CASTAÑO REY**: Gracias, señor presidente.

Señor ministro, señorías, se presentan a esta Cámara dos proyectos de ley, el de procedimiento administrativo común de las administraciones públicas y el de régimen jurídico del sector público, que constituyen el compendio de tres normas existentes: la Ley 30/1992, la 50/1997 y la 11/2007. Son leyes que probablemente era preciso revisar y ajustar a la realidad actual y probablemente también se ha desaprovechado la ocasión para integrar y revisar lo establecido en la Ley 19/2013. Ahora bien, en el reconocimiento de la necesidad de abordar esta tarea finaliza nuestro acuerdo. Nosotros hemos presentado dos enmiendas a la totalidad, en las que se recogen de manera extensa las razones por las que nos oponemos a los proyectos presentados, por lo que mi intervención va a versar exclusivamente sobre algunos aspectos concretos que nos llevan a sostener la devolución de los textos al Ejecutivo.

En primer lugar, señorías, nos gustaría señalar que se trata de normas de especial relevancia. El señor ministro hacía referencia hace un momento en su intervención a que serán normas que formarán parte de la vida de una sociedad moderna. La primera de estas normas es el reglamento de procedimiento administrativo, es decir, el conjunto ordenado de trámites y de actuaciones que deben seguir las administraciones públicas para conformar su voluntad y que generalmente finalizan en el acto administrativo. Por otra parte, esta norma también regula lo que para nosotros es muy importante, las relaciones de los ciudadanos con la Administración, fijando los derechos y garantías de estos respecto a la actividad administrativa. Por tanto, estamos ante una norma que vertebrará la actuación de la Administración y que condiciona y condicionará la relación de los ciudadanos con esta. La segunda de las normas, el proyecto de ley de régimen jurídico del sector público, regula nada más y nada menos que el funcionamiento interno de cada Administración y la relación entre ellas. Por tanto, son dos leyes que constituirán y que serán los pilares sobre los que se asentará el derecho administrativo y, según se nos indica, son el resultado de un riguroso proceso de recolección de datos, diálogo entre profesionales y diagnóstico de las debilidades de las administraciones públicas. Pues bien, ante la importancia de estas normas, nos habría gustado que ese rigor en la preparación al que se hace mención se hubiera aplicado también a la tramitación en esta Cámara. No parece procedente que se pretenda solventar en una lectura rápida, simple y atropellada un articulado complejo, y tampoco parece pertinente cuando prácticamente se está ya en el final de la legislatura —porque esta legislatura va a finalizar, señoras y señores del Partido Popular, y con ella su rodillo— que se sometan a debate dos normas de especial trascendencia y complejidad como las que hoy se afrontan. Pero en el empeño de simular que se hace algo o preocupados quizá por obtener réditos de una mayoría absoluta que ya saben que no volverán a tener, incurren ustedes en lo que acertadamente denominaba el pasado jueves mi compañero Joan Coscubiela furor legislativo, considerando que hacer muchas leyes es hacer mejor política.

Entrando ya en concreto en las normas que hoy se presentan, es preciso abordar si quien las impulsa tiene competencia para regular las materias que se abordan. En ese sentido, permítame que le diga,

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 293

25 de junio de 2015

Pág. 40

señor ministro, que ustedes parecen habitar un universo paralelo, ese universo en el que la crisis que azota a la ciudadanía es cosa del pasado —ayer, sin ir más lejos, nos lo decía el señor presidente del Gobierno—, en el que los jóvenes no se ven obligados a emigrar, en el que las familias avanzan felices hacia un futuro de color de rosa o en el que, tal y como se dijo en esta misma tribuna el martes al debatir sobre la pobreza infantil, esta X Legislatura es la legislatura más social. Es una realidad paralela en la que, en este caso, se sitúan los que creen que pueden regular, hasta agotar, todos los aspectos de una materia; un universo paralelo en el que se obvia que el Estado español es, en calificación del Tribunal Constitucional, un Estado compuesto, refiriéndose con ello al particular diseño que realiza la Constitución de la distribución de competencias entre los diversos entes territoriales configurados constitucionalmente.

Señorías, los universos paralelos pueden ser atractivos y constituyen un buen recurso en las series o en las películas de ciencia ficción, pero situarse en estos universos es extremadamente peligroso cuando se trata de intervenir o de legislar sobre la cosa pública; lo es porque las decisiones que se adoptan pueden acarrear consecuencias graves para la ciudadanía y, como el caso que nos ocupa, dar lugar a litigios y controversias de importante calado al invadir competencias propias de las comunidades autónomas. En esta ocasión, al igual que sucede con otras leyes que han sido objeto de debate en esta Cámara —por no irme más lejos puedo referirme al proyecto de ley que hemos discutido hace un momento sobre el sector ferroviario— estamos ante proyectos que intentan sortear los límites que impone el texto constitucional, con el objeto de llevar a término una recentralización encubierta. En el articulado de ambas normas se hace una interpretación, a nuestro juicio, abusiva del artículo 149.1.18.<sup>a</sup> de la Constitución y se amplía, además, sirviéndose para ello de otros preceptos constitucionales que no están en el título VIII, como son los artículos 103 y 105, el campo de intervención de la acción estatal sin sustento constitucional alguno, por lo que, de prosperar las normas que ahora se presentan, como ya se ha señalado anteriormente, probablemente se avecine un futuro litigioso.

A título de ejemplo, haciendo nuestras algunas de las consideraciones recogidas en el voto particular del vocal del Consejo General del Poder Judicial, don Enrique Lucas Murillo de la Cueva, al que se han adherido otros vocales, ciertos apartados de la Ley de procedimiento administrativo común pueden tener problemas de encaje constitucional, apartados como el que habla de la regulación de los órganos colegiados de una manera tan pormenorizada y exhaustiva que no deja capacidad a las comunidades autónomas para que estas puedan desplegar su capacidad de desarrollo legislativo; o cuando se refiere al procedimiento de elaboración de normas y disposiciones, que establece con carácter de norma básica un conjunto de trámites de obligado cumplimiento para todas las administraciones públicas, lo que claramente supera el marco establecido en el texto constitucional; o la implementación de un modelo concreto de Administración electrónica, ya que, según se recoge en la disposición adicional segunda, tanto las comunidades autónomas como las entidades locales deberán justificar en términos de eficiencia su no adhesión a los registros y plataformas establecidos por la Administración General del Estado y, además, deberán garantizar que cumplen con una serie de requisitos y normas técnicas de desarrollo, de modo que en la práctica parece que únicamente si se regulan de manera exhaustiva todos los extremos de los instrumentos de comunicación electrónica y se ponen bajo la titularidad estatal se podrá lograr la interoperabilidad necesaria. La invasión de competencias se aprecia también en el proyecto de ley de régimen jurídico del sector público. En el título segundo se entra en ámbitos de la organización, no solo administrativa sino también institucional, de las comunidades autónomas, de manera que este proyecto que se presenta agota el margen de actuación autonómica, impidiendo a las comunidades autónomas la adopción de medidas que legítimamente le corresponden en defensa de sus intereses y en el establecimiento de sus propias políticas de configuración organizativa.

En otro orden de cosas, tal y como se ha dicho anteriormente, el proyecto de ley de procedimiento administrativo común de las administraciones públicas que hoy se somete a debate regula los derechos y garantías de los ciudadanos respecto a la Administración pública. En este sentido, cabe destacar el desequilibrio que a nuestro juicio se produce entre la pretendida funcionalidad de la norma y el respeto a los derechos y garantías ciudadanos. El proyecto de ley es sumamente desequilibrado a favor del primer valor, la funcionalidad, y por el contrario los derechos parecen diluirse a lo largo del articulado. Así, se introducen disposiciones que en la práctica podrían suponer un retroceso en los derechos de la ciudadanía. Nos estamos refiriendo, por ejemplo, a la regulación del procedimiento electrónico, y en concreto a la obligación que se establece para los ciudadanos en el artículo 14 de relacionarse por medios electrónicos cuando se encuentren en uno de los colectivos indicados en el citado artículo o cuando un reglamento así lo establezca. Evidentemente, sin cuestionar el avance que supone la tramitación electrónica ni por

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 293

25 de junio de 2015

Pág. 41

supuesto abogar por una administración decimonónica en la que el papel esté en el centro del hacer administrativo, no nos parece que la obligatoriedad sea la mejor solución para extender el uso de los medios electrónicos. A nuestro juicio, tal obligación solo debería estar reservada para supuestos excepcionales. Dicho con rotundidad, señorías, nos oponemos a la transformación de los derechos en obligaciones, ya que se pasa de un reconocimiento del derecho de los ciudadanos a relacionarse electrónicamente con las administraciones públicas, junto con la obligación de estas de dotarse de los medios y sistemas necesarios para que este derecho pueda ser ejercido, a la obligación para el ciudadano de esta relación. Nuestra preocupación en este caso es aún mayor, si cabe, cuando desde el texto no se prevén mecanismos de apoyo a los colectivos que puedan tener problemas para el acceso al universo digital.

La tramitación electrónica, tal y como se recoge en el proyecto, además de afectar, como se ha dicho anteriormente, a los derechos ciudadanos, también impone nuevas obligaciones o cargas al resto de administraciones. Esto es especialmente preocupante en el caso de la Administración local, administración que, como saben, siempre está escasa de recursos y se ve presionada por la cercanía de las demandas ciudadanas. Estas administraciones tendrán que adaptar su funcionamiento a dicho procedimiento, sin que en el articulado de esta norma se establezcan los condicionantes que existían anteriormente, relativos a la disponibilidad presupuestaria como límite a la implantación de los medios electrónicos, y todo ello sin preverse la transferencia de los recursos económicos precisos a estas administraciones.

Próxima ya a finalizar mi intervención, quiero indicar que ambos proyectos recogen con frecuencia en términos de igualdad la referencia a los ciudadanos y a las empresas, y los ejemplos son numerosos. Se habla de la imprescindible salvaguarda de los derechos ciudadanos y las empresas; de ahorrar costes a los ciudadanos y a las empresas; de recabar en la elaboración de las normas la opinión de los ciudadanos y las empresas; de simplificar los procedimientos a través de los cuales los ciudadanos y las empresas se relacionan con la Administración; de unas administraciones públicas centradas en el servicio a los ciudadanos y a las empresas. Y así, de una manera machacona, se hace referencia a las empresas en pie de igualdad con los ciudadanos. Empresa, empresa, empresa. Quizá se trata de algo que podríamos considerar anecdótico o carente de importancia, pero con frecuencia los pequeños detalles ponen de manifiesto las preocupaciones, la mentalidad y la ideología de quienes los protagonizan. En esta ocasión, detrás de la repetida referencia a la empresa, que se sitúa al mismo nivel que los ciudadanos, probablemente se esconde la veneración y la supeditación, cuando no la pleitesía, al mundo de la empresa o de la gran empresa. Si bien es cierto que las empresas se relacionan con la Administración, también es cierto que estas empresas están constituidas por ciudadanos y que a través de estos actúan. Además, con la Administración se relacionan también otras personas jurídicas —las entidades del tercer sector, las asociaciones y entidades ciudadanas, los clubs deportivos, etcétera— y, en cambio, a todos ellos en el texto no se hace referencia.

Como todos ustedes saben, desde nuestro grupo hemos puesto el acento durante todo este tiempo en la defensa de los servicios públicos, nos hemos opuesto a los recortes que han sufrido los empleados públicos, que el señor Montoro ha recogido en su intervención. Nos hemos opuesto a la supresión de la paga extra, a la congelación salarial, al incremento de la jornada de trabajo. Y permítame decirle, señor ministro, que los empleados públicos —y voy a hablar en primera persona porque hasta hace aproximadamente dos semanas yo era una de esas empleadas que intentan trabajar de manera eficaz y eficiente, a pesar de los recortes— no precisamos que se nos reconozca nuestra labor en esta tribuna, lo que necesitamos y demandamos los empleados públicos es que se eliminen todas esas medidas que se han adoptado, así como los límites a la tasa de reposición para que podamos prestar nuestros servicios de manera eficaz y eficiente. Como decía, desde La Izquierda Plural nos hemos opuesto a todos los recortes y estamos, como no podía ser de otra manera, especialmente interesados e interesadas en que se cumpla lo establecido en el artículo 103 de la Constitución, cuando se indica que la Administración pública debe servir con objetividad los intereses generales.

Desde La Izquierda Plural entendemos que las demandas ciudadanas han cambiado y que la ciudadanía exige una administración más ágil, eficiente, tecnológicamente más avanzada, permeable a las demandas sociales y también más transparente, más cercana a la ciudadanía, que coloque, en definitiva, en el centro de su actuación a las personas. Consideramos asimismo que en las relaciones entre las distintas administraciones deben primar el diálogo, la colaboración y evidentemente el respeto al reparto competencial. A nuestro juicio, los proyectos que aquí se presentan no son la respuesta a las necesidades que hemos enumerado. Por tanto, por todo lo hasta aquí expuesto y de acuerdo con lo

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 293

25 de junio de 2015

Pág. 42

recogido en las dos enmiendas a la totalidad que hemos presentado, desde La Izquierda Plural apoyaremos las enmiendas a la totalidad que hoy se presentan y en el trámite de enmiendas presentaremos las que consideremos posteriormente que pueden contribuir a mejorar los textos presentados. **(Aplausos)**.

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

Por el Grupo Catalán de Convergència y de Unió, tiene la palabra la señora Sayós.

La señora **SAYÓS I MOTILLA**: Tomo la palabra en nombre de Convergència y de Unió.

En primer lugar, quiero concretar que el proyecto de ley de régimen jurídico del sector público no podría entenderse sin hacer referencia al otro proyecto de ley que hoy también se debate, que regula el procedimiento administrativo común de las administraciones públicas, y viceversa. Y en segundo lugar, un proyecto de ley y el otro no pueden entenderse sin hacer referencia al artículo 149.1.18.<sup>a</sup> de la Constitución española. En este aspecto quisiera darles un consejo: por favor, señor ministro, señores del Gobierno, reciclen sus conocimientos en derecho y aplíquense en las asignaturas de derecho constitucional y de derecho administrativo.

A continuación, paso a analizar cada uno de los proyectos de ley. En cuanto a la ley del régimen jurídico del sector público, su objeto es, por un lado, la regulación de las bases del régimen jurídico de las administraciones públicas, los principios del sistema de responsabilidad de las administraciones públicas y de la potestad sancionadora, y por otro lado, la regulación de la organización y funcionamiento de la Administración General del Estado y de su sector público institucional para el desarrollo de sus actividades. En el primer punto se cuestiona el carácter básico del propio texto, salvo el título preliminar, en el que, con matices, se podría entender ese carácter básico para ser regulado por parte del Estado. El resto del articulado carece de carácter básico. Y lo más fehaciente es la regulación de la propia Administración General del Estado, administración totalmente distinta de las demás administraciones públicas, como son la autonómica o la local, u organismos dependientes de estas.

En este sentido, el Tribunal Constitucional, en el fundamento 6 de la sentencia 130/2013, ha llevado a cabo un compendio de su propia doctrina general sobre el alcance y contenido de la competencia estatal sobre las bases de régimen jurídico de las administraciones públicas que conviene recordar. Cito textualmente: «... tanto cuando las bases responden a la necesidad de garantizar un tratamiento común a los administrados como a la consecución de otros intereses generales, debe recordarse que 'el Estado, al establecer el común denominador normativo que encierran las bases, y a partir del cual cada comunidad autónoma con competencias de desarrollo legislativo puede regular la materia con arreglo a sus peculiaridades e intereses [...], no puede hacerlo con un grado tal de detalle y de forma tan acabada o completa que prácticamente impida la adopción por parte de las comunidades autónomas de políticas propias en la materia mediante el ejercicio de sus competencias de desarrollo legislativo». A mayor abundamiento, la sentencia del Tribunal Constitucional 31/2010 también se pronuncia en este sentido y establece que las comunidades autónomas tienen la potestad exclusiva de crear, modificar y suprimir los órganos, unidades administrativas o entidades que configuran sus respectivas administraciones, de manera que puedan conformar libremente la estructura orgánica de su aparato administrativo, debiendo el Estado abstenerse de cualquier intervención en este ámbito. Pues bien, claros ejemplos de ello, que no deberían ser objeto de regulación o al menos en tal detalle, son la regulación cerrada de los tipos de convenios administrativos, la regulación de los consorcios o bien cuando se regula el inventario de entidades del sector público estatal, autonómico y local, registro administrativo adscrito a la Administración General del Estado y se establece una serie de obligaciones para las comunidades autónomas y la Administración local impropias. Esta regulación va más allá de los principios y reglas básicas de lo que se denomina bases de régimen jurídico e invade notoriamente las competencias autonómicas, así como también vulnera el principio de autonomía local que garantiza la carta europea.

Lo que es de escándalo es regular en el título III, de las relaciones interadministrativas, una mezcla de órganos técnicos y de órganos claramente políticos. Este proyecto de ley debería eludir regular en su articulado aspectos claramente políticos. De estos últimos destaco la Conferencia de Presidentes, que tiene una función clara e inequívocamente política. Si el presidente de un Gobierno no es capaz de hablar con los presidentes de las respectivas comunidades autónomas, de tú a tú, es que hay un gravísimo problema, y este problema no se resuelve a golpe de ley, sino con valentía y con el diálogo.

El segundo punto corresponde a la regulación de la Administración General del Estado y de su sector público institucional. Se habla de simplificación administrativa, pero lo que hace el Gobierno en este proyecto de ley es crear nuevas estructuras de la Administración General del Estado. Debemos advertir al

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 293

25 de junio de 2015

Pág. 43

propio Gobierno de que existe una Ley Orgánica de funcionamiento de la Administración General del Estado, la Lofage, así como también de que han aprobado recientemente la regulación del personal de la Administración General del Estado con otra ley. Pues bien, una vez más este Gobierno modifica y vulnera mediante ley ordinaria una ley orgánica que regula su propia administración. Pasen y vean, señores. ¿Cómo puede el Gobierno realizar semejante mala praxis legislativa para regular su propia administración? Tener mayoría absoluta no les da derecho a vulnerar el derecho constitucional.

Respecto al proyecto de ley de procedimiento administrativo común de las administraciones públicas, como ya he dicho, no puede desvincularse del proyecto de ley de régimen jurídico del sector público. Se propone, pues, una reforma integral —dice el texto— de la organización y funcionamiento de las administraciones para mejorar las relaciones entre administraciones y entre Administración y ciudadano. Por tanto, con estos dos proyectos de ley van a modificar parte de los pilares fundamentales sobre los que se asienta el derecho administrativo español.

El Tribunal Constitucional también se ha pronunciado con reiteración sobre lo que debe entenderse por procedimiento administrativo común a los efectos del citado artículo 149.1.18.<sup>a</sup> de la Constitución española. La Sentencia 130/2013 del Tribunal Constitucional en su fundamento 7 establece: «El adjetivo “común” que el precepto constitucional utiliza lleva a entender que lo que el constituyente ha querido reservar en exclusiva al Estado es la determinación de los principios o normas que, por un lado, definen la estructura general del *iter* procedimental que ha de seguirse para la realización de la actividad jurídica de la Administración y, por otro, prescriben la forma de elaboración, los requisitos de validez y eficacia, los modos de revisión y los medios de ejecución de actos administrativos, incluyendo señaladamente las garantías generales de los particulares en el seno del procedimiento».

Junto a esos principios y reglas de procedimiento administrativo común coexisten numerosas reglas especiales de procedimiento aplicables a la realización de cada tipo de actividad administrativa por razón de la materia. La Constitución no reserva en exclusiva al Estado la regulación de estos procedimientos administrativos especiales. Es más —así lo recoge el Tribunal Constitucional—, cuando la competencia legislativa sobre una materia ha sido atribuida a la comunidad autónoma, a esta cumple también la aprobación de las normas de procedimiento administrativo destinadas a ejecutarlas. Esto es primar también el principio de proximidad para el ciudadano, tener un acceso a la administración que tenga más cerca, una administración más ágil. El informe de la CORA no recoge ni tiene en cuenta el principio de proximidad, y es un error. Este es el debate, y no devolver la paga extraordinaria a los funcionarios, como ha hecho el ministro. Esta retribución nunca debería haber sido negada. Dejen de cobrar una de sus pagas de ministros para poder pagar a los trabajadores públicos, por ejemplo, como hicieron los consellers de la Generalitat de Catalunya antes que recortar las retribuciones de los funcionarios. Tomen nota.

En conclusión, la exposición de motivos del proyecto de ley de régimen jurídico del sector público señala que la elaboración de estas dos leyes obedecería —cito textualmente— a la necesidad de dotar a nuestro sistema legal de un derecho administrativo sistemático, coherente y ordenado. Con este formato dual se recupera la tradicional separación de las reglas reguladoras de los aspectos orgánicos respecto de las que regulan los procedimientos. Esta separación había sido superada por la Ley 30/1992, de 26 de noviembre. Esta voluntad de escisión conduce a regular parcialmente determinados aspectos o figuras jurídicas en ambas leyes con diferentes remisiones que, lejos de clarificar la normativa y hacerla sistemática, coherente y ordenada —por utilizar los mismos términos—, dificulta la comprensión global de algunos aspectos de la regulación y aparecen múltiples conceptos jurídicos indeterminados e incluso puede llegar a cuestionar seriamente el amparo constitucional utilizado en cada caso.

Todo ello conlleva a presentar por parte del Grupo de Convergència y de Unió enmienda a la totalidad de ambos proyectos de ley y su devolución al Gobierno por los siguientes motivos. Primero, innecesariedad e inconveniencia de dividir en dos las leyes de contenidos vigentes en la Ley 30/1992. Esta táctica legislativa de división no se encuentra suficientemente justificada. Por ello ha sido duramente criticada tanto por el Consejo de Estado como por la doctrina mayoritaria, por entender que no corresponde a una buena técnica legislativa y supone un claro perjuicio para la seguridad jurídica, un mal endémico que caracteriza al Gobierno del Partido Popular. Segundo, ambas regulaciones desbordan las competencias básicas estatales y suponen una afectación y una limitación de competencias autonómicas exclusivas o de desarrollo y ejecución, así como la vulneración del principio de autonomía local. El Consejo de Estado ya puso de relieve esta invasión competencial. Algunos ejemplos: la regulación de los convenios administrativos, de los consorcios, y el aumento de control sobre el sector público autonómico o local o la obligación de la utilización de medios electrónicos. Por cierto —hago un inciso—, primero deberían obligar

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 293

25 de junio de 2015

Pág. 44

a Telefónica a dotar de Internet a todos los municipios de la península, incluso los más pequeños, porque esta empresa se escurre en la fácil expresión de: no sale a cuenta o no es rentable, para no dotar de Internet a estos municipios. Y luego ¿cómo va a pedir el Gobierno esta obligación? ¿Es que el Gobierno no conoce la realidad municipal? Tercero, estos proyectos de ley no pueden imponer cargas económicas no compensadas ni a las comunidades autónomas ni a los entes locales para su cumplimiento, como por ejemplo las previsiones imperativas en materia de implantación de medios electrónicos. Y cuarto, finalmente ambos proyectos de ley tienen un carácter recentralizador. El legislador ampara estas medidas en las propuestas contenidas en el informe sobre la reforma de las administraciones públicas, al que llamamos CORA. Error. Debo advertir que los informes emitidos por la CORA carecen de carácter vinculante. Su carácter es programático. En ningún momento pueden aplicarse medidas que vulneren el derecho constitucional.

En la motivación de los proyectos de ley el Gobierno no puede escurrirse al amparo del artículo 149.1, apartados 13.ª, 14.ª o cualquier otro. No puede escurrirse al amparo de la extensión de títulos competenciales horizontales. No puede escurrirse en este amparo para reforzar el protagonismo de la Administración General del Estado en la relaciones para con los ciudadanos, ni debilitar institucionalmente a las comunidades autónomas ni a las administraciones locales. Ni lo que es peor, el Gobierno no puede escurrirse en esta táctica para subordinar progresivamente la administración autonómica y local a la Administración General del Estado. El principio que se establece en la Constitución española no es que haya una administración jerárquicamente superior a las otras en términos de subordinación, sino que la Constitución española hace un reparto competencial entre ellas. Por todo ello, repito el consejo: por favor, señor ministro, señores del Gobierno, reciclen sus conocimientos en derecho y aplíquense en las asignaturas de derecho constitucional y de derecho administrativo.

Muchas gracias, presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Sayós, por su brevedad.

Por el Grupo Parlamentario Socialista y para defender las enmiendas a la totalidad a los dos proyectos, tiene la palabra José Enrique Serrano.

El señor **SERRANO MARTÍNEZ**: Gracias, señor presidente.

Señor ministro, he de confesarle que no venía preparado para tener, en el marco de la discusión de estos dos proyectos, un debate como el que usted ha propiciado sobre la función pública. Tengo dos argumentos para no hacerlo. Primero —me imagino que me lo reconocerá—, porque tengo afición a la Administración pública, y creo que merece la pena tener debates específicos sobre alguno de ellos. Y, segundo, porque me tengo que ocupar de algo que es muy importante y dispongo del tiempo que dispongo. De todos modos, no me resisto, porque mientras hablaba lo he recordado. Se escribió hace ochenta años, casi noventa: Es de interés primordial para los españoles que el Estado acapare los mejores ingenieros, los mejores médicos, los mejores letrados, disputándoselos a la industria privada y a las profesiones liberales. Abaratar la Administración no es criterio admisible, porque mientras siga siendo defectuosa e incapaz, por poco que cueste, será muy cara. Esto lo escribió en el año veintitantos Manuel Azaña. **(Aplausos)**. Me siento muy identificado en un doble sentido, y ya me sirve para empezar a ocuparme de lo que me trae aquí. Hay que abaratar los costes públicos, sin duda, lo que podemos razonablemente; el problema es conseguirlo, y para ello empeñarse en abaratar en exceso puede ser lo contrario. Hay que conseguir que la Administración española, como afortunadamente ya tenemos al alcance de la mano, no vuelva a ser nunca defectuosa e incapaz, al menos en sus relaciones de prestación de servicios fundamentales a los ciudadanos.

Señor presidente, señor ministro, el debate de hoy no gira sobre cuestiones burocráticas y no es de trámite, no; toma como objeto dos proyectos de ley de extraordinaria importancia. La tienen porque bajo el paraguas protector de expresiones aparentemente neutras: sector público, administración, administrativo, ambos proyectos tratan ni más ni menos de cómo se organiza el poder y de cómo se ejerce, o de cómo debe ejercerse, y me refiero al poder concreto, el que afecta a los ciudadanos en su vida estrictamente cotidiana. La historia de estas leyes arranca de hace casi sesenta años; sus primeras manifestaciones: la Ley de Régimen Jurídico de 1957 y la de Procedimiento Administrativo de 1958, supusieron en plena dictadura la, aunque limitada, primera experiencia de soluciones características del Estado de derecho. Fueron leyes, como dijo García de Enterría años después, que afrontaron la lucha contra las inmunidades del poder al dotar de derechos concretos a los ciudadanos frente a la actuación de la Administración. Las hizo posible el esfuerzo de un grupo de juristas, el propio García de Enterría, López Rodó, Garrido Falla,

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 293

25 de junio de 2015

Pág. 45

González Pérez, Serrano Guirado, Alonso Olea, Ballvé o Clavero Arévalo, entre los más sobresalientes, que, jóvenes todavía, diseñaron sin embargo el derecho administrativo moderno de nuestro país. Valga esta cita de particular homenaje.

Lo acertado de su trabajo lo acredita el hecho de que ambas leyes nacidas en plena dictadura y en consecuencia estigmatizadas por esa circunstancia genética, se mantuvieron sin problemas en vigor llegada la democracia, a salvo de los ajustes necesarios para adaptarlas a la Constitución. Solo en 1992 fueron reunidas en un texto único, un texto que sin embargo mantuvo la sistemática y el contenido esencial de los de treinta y cinco años antes. Ello ha permitido —y es muy importante subrayarlo— la consolidación de un modelo jurídico cuya prolongación en el tiempo ha dotado de seguridad a los ciudadanos, ha conformado la actuación de los empleados públicos que lo conocen y aplican casi con automatismo, y ha llegado a hacer natural entre los juristas el uso de un trabalenguas tan singular pero tan popular como LRJPAC, que cualquiera ajeno a nuestro mundo se sorprende. Esta ley vigente de 1992 —que, por cierto, ha sido ajustada a lo largo de los veintitrés años transcurridos por gobiernos de diferente signo, por sus gobiernos y también por los nuestros— es la que estos dos proyectos vienen a sustituir, no solo a ellas, la operación incluye la derogación al completo de la Ley de organización y funcionamiento de la Administración del Estado, la famosa Lofage, la de agencias estatales, la de acceso electrónico de los ciudadanos a los servicios públicos y en buena medida la del Gobierno, pues se da una nueva redacción ni más menos que a diecinueve de sus veintinueve artículos, amén de derogaciones parciales de otras normas con rango de ley y también algunas con rango reglamentario.

El pasado día 13 junio se desarrolló en el INAP una intensa e interesantísima jornada de trabajo sobre los dos proyectos que hoy debatimos; en ella intervinieron catedráticos de derecho público y altos funcionarios. Se dijeron allí muchas cosas de interés, algunas de las cuales tendrán reflejo en mis palabras, pero, para empezar, dejaron claro que no se ha contado con ellos para preparar ambos proyectos; no se ha contado con quienes por su conocimiento son los más cualificados; se enteraron, según afirmó alguno de los ponentes, cuando se publicitó que se abría un periodo de información pública. Esta puede ser la primera y más sencilla explicación de por qué los textos que examinamos están tan llenos de errores, contradicciones, duplicidades y defectos de sistemática, que están recibiendo una crítica acerba por parte de quienes desde la Administración, las comunidades, la universidad o los profesionales del derecho se aproximan a ellos. También lo ha hecho, y en qué términos, el Consejo de Estado, ya se ha hecho mención detallada hace unos minutos.

Lo que me interesa no son tanto las observaciones concretas, me quiero centrar —porque este es un trámite de totalidad— en los razonamientos y las conclusiones globales. El supremo órgano consultivo dedica buena parte de sus preceptivos dictámenes a exponer una objeción de fondo, no comparte sino que combate la opción de base que ha tomado el legislador proponente, que no es otra que romper la opción unitaria de 1992 y presentar dos textos diferentes: uno de régimen jurídico del sector público y otro de procedimiento administrativo común de las administraciones públicas. Como ha dicho el ministro, uno hacia dentro de las administraciones y a sus relaciones entre ellas, otro hacia fuera, hacia los ciudadanos. El Consejo de Estado —utilizaré una expresión un poco fuerte— no se para en barras, comienza por afirmar que la legislación vigente que ahora se pretende cambiar atiende al esquema regulatorio inaugurado en los años cincuenta y que, por tanto, no es cierto. Esto es lo que dice el Consejo de Estado. No es cierto el argumento utilizado por el Gobierno —volver a la situación previa a 1992— para justificar su opción por dos textos distintos. Y añade: aunque hubiera sido cierto, el criterio sistemático empleado por ambas iniciativas legislativas no resulta el más adecuado para modificar el ordenamiento jurídico administrativo vigente y desde luego no lo es en el actual marco constitucional del Estado de las autonomías. Fin de la cita. Pero además de decirlo, lo explica y esto tiene interés. Vuelvo a citar: la opción sistemática escogida plantea una serie de inconvenientes que evidencian la rigidez del esquema seguido y su insuficiencia para lograr una adecuada regulación de la materia, así en general como en determinados aspectos concretos. Nuevamente, fin de la cita.

Consecuentemente con este punto de partida, el Consejo de Estado advierte sobre los problemas que los proyectos suscitan en relación con la ordenación de las normas básicas y no básicas en materia de organización y funcionamiento administrativo, con la regulación de determinadas instituciones clave del régimen jurídico de las administraciones públicas y del Gobierno, con el llamado procedimiento de elaboración de normas y disposiciones, con el tratamiento de materias que a su juicio deberían haber presentado una consideración unitaria, con —aquí pone el acento señaladamente— los órganos administrativos, con la responsabilidad civil de las administraciones, con el procedimiento sancionador e

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 293

25 de junio de 2015

Pág. 46

incluso con la llamada Administración electrónica, la estrella rutilante de la nueva regulación. Y especialmente afirma lo mismo en relación con el dudoso criterio que se ha seguido para regular estas cuestiones en uno u otro texto y en ocasiones en ambos. Si a todo ello añadido que en los dictámenes respectivos aparecen con profusión expresiones del tipo —todas van entrecuadradas— alto grado de confusión, dispersión de normas, difícil comprensión, remisiones y duplicidades justificadas, entrecruzamiento de normas básicas y no básicas, excesiva densidad normativa, legalización excesiva e injustificada de preceptos de clara naturaleza reglamentaria, por ejemplo, la conclusión está servida.

Voy a añadir dos valoraciones más, una para cada proyecto de ley. El del régimen jurídico del sector público —cito de nuevo— no supone un avance positivo —reitero, no supone un avance positivo— respecto de la regulación vigente en materia de organización y funcionamiento de las administraciones públicas. El del procedimiento administrativo común respeta el núcleo central de la regulación vigente contenida en la Ley 30/1992 y traslada en muchos casos miméticamente las previsiones de la Ley 11/2007. Se refiere el Consejo de Estado a la Ley de acceso informático de los ciudadanos a los servicios públicos. Y añade: aun cuando se incorporan algunas novedades significativas, el proyecto presenta un contenido sustancialmente idéntico al de ambas leyes, lo que lleva a plantear si desde el punto de vista sustantivo no habría sido preferible introducir tales novedades a través de las correspondientes leyes de modificación parcial. Lo dicho hasta aquí, la opinión del Consejo de Estado, lo comparte claramente mi grupo y el portavoz que está en este momento hablando en su nombre, pero lo afirma el Consejo de Estado y que cada uno reconozca en estas afirmaciones la autoridad que estime conveniente. Siendo esto así, no tiene sentido detenerme en aceptar o discutir las nuevas soluciones para algunas cuestiones. No dispongo de tiempo ni siquiera para enunciarlas y tampoco este es argumento razonable en una enmienda de totalidad, pero no me resisto a citar algunas perplejidades. Aunque adelanto que novedades en la regulación de interés existen —¡faltaría más, señor ministro!, respeto mucho el trabajo de la gente— no me resisto —repite— a citar algunas perplejidades.

La Administración electrónica, ya lo he dicho, es la estrella del proyecto del procedimiento administrativo común. De nuevo no seré yo quien critique esta opción por más que parezca excesiva su cita en más de doscientas treinta ocasiones en el articulado, pero alguna pregunta surge de inmediato. ¿Es razonable apostar exclusivamente por los medios de identificación electrónica más sofisticados? ¿Lo es una regulación que hace la norma técnica informática la determinante de la solución y no los principios de garantía para el ciudadano? La imposición nacida de la relación administración-ciudadanos por medios electrónicos, ¿ha tenido en cuenta la realidad de dotaciones —pienso inmediatamente en los 7.000 ayuntamientos de menos de 200 habitantes, y lo diré desde otra perspectiva—, para alfabetización informática de entidades, familias, pymes y ciudadanos? ¿No merecían un ajuste, por pequeño que fuese, las normas sobre el silencio sobre los recursos administrativos? ¿Cómo justificar la atribución de potestades administrativas a fundaciones y sociedades estatales? El tratamiento de la llamada Administración institucional es, a mi juicio, mejorable, pero tampoco seré yo, señor ministro, quien critique que avancemos en la racionalización de un árbol que ya no es que se haya hecho frondoso, sino que ha convertido todo en una jungla, en una selva en la que es difícil orientarse y en la que es también difícil sostener qué sirve y si merece la pena conservarlo.

Por cierto, puesto que estoy hablando de los organismos, tengo una curiosidad. En el informe de la CORA —que he leído, he seguido y he estado en la presentación, etcétera— se critica el poco uso que se hizo por el Gobierno anterior de la figura de las agencias públicas estatales. Sorprende la afirmación porque ustedes llevan tres ejercicios prohibiendo, siempre con una salvedad, la creación de nuevas agencias, y porque la OCDE —organización a la que encargaron un informe sobre la reforma del sector público— las saluda y confía en ellas como instrumento muy útil para cambiar nuestra cultura administrativa.

El procedimiento previsto para el ejercicio de la iniciativa legislativa y el ejercicio de la potestad reglamentaria alteran la esencia de unas facultades que la Constitución otorga expresa y directamente al Gobierno. Lo alteran porque esa facultad y función constitucional queda en el proyecto del Gobierno supeditada y subordinada a la actuación del aparato administrativo. De nuevo, Consejo de Estado *dixit*: No es admisible en sus palabras que la iniciativa legislativa quede reducida a un mero conjunto de trámites administrativos como se deduce del proyecto. Y añadido yo que no parece que el procedimiento diseñado se corresponda o no encaje bien con el que se quiere aplicar —alguno de mis predecesores en la tribuna lo han puesto de relieve— a estos proyectos aquí.

¿Qué decir de la novedad de que las leyes que impongan nuevas obligaciones a las personas físicas o jurídicas que desempeñen una actividad económica o profesional entrarán en vigor el 2 de enero o el 1

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 293

25 de junio de 2015

Pág. 47

de julio de cada año? Esta es una novedad, desde luego, pero la pregunta es: ¿y en qué lo justificamos? ¿No sería más razonable aceptar que las leyes que incorporen —alguna, porque todas las leyes no se dedican a imponer obligaciones— un precepto en el que se imponga una obligación pública nueva, se recurra a la institución de la *vacatio legis* en relación con ese artículo y el resto de la ley entre en vigor de inmediato? ¡Si las leyes las hacemos todos! Las hacemos todos porque sentimos la necesidad de hacerlas porque si no seríamos unos irresponsables y unos insensatos. Es verdad que de esta cautela del 2 enero y del 1 de julio excluyen ustedes —como no podía ser menos— a los decretos leyes. No tendrán, pues, problemas mientras sigan en el Gobierno con su recurso preferido. Hasta hoy —hasta hoy—, los decretos leyes suponen el 35 % del total de su producción normativa con rango de ley en tres años y medio; el 35 %.

Señor ministro, como usted y yo tenemos memoria larga, recuerdo una célebre sesión de control —estaba también usted aquí— en la que el hoy presidente del Gobierno terminó la exposición de siete lecciones extraídas del ejercicio del anterior Gobierno, refiriéndose a una, a la séptima. La séptima lección que nos deja, señor presidente —decía el señor Rajoy— es que no se puede gobernar solo por decreto-ley, como llevamos haciendo en los últimos meses. **(Aplausos)**.

¿Qué decir de la obligación de las administraciones públicas de elaborar anualmente un plan normativo en el que se contengan las iniciativas legales o reglamentarias que se quieran aprobar al año siguiente? ¿Cómo encajaría en este diseño una práctica que les ha llevado, por ejemplo, a dictar más de veinte normas con rango de ley sobre energía en los últimos tres años y medio? ¿Cómo afrontar las leyes río que se van multiplicando? ¿Qué decir de la imposición de estas específicas obligaciones a las comunidades autónomas?

Señor presidente, señorías, al principio de mi intervención decía que la regulación que nos presentan trata de cómo se ejerce el poder. Están en su derecho de hacerlo conforme a sus postulados, pues son el Gobierno legítimo en ejercicio. Pero ese derecho se debilita hasta casi desaparecer, cuando pretenden ejercerlo en el tramo final —casi diría que agónico— de la legislatura. Tomar esta iniciativa, sometiéndola a un procedimiento que exige habilitaciones exorbitantes de la actividad de las cámaras y que aun así habrá que recorrer a uña de caballo, hace imposible, en términos reales, el debate sereno sobre cómo y el porqué de sus innovaciones y esfuma la posibilidad de un consenso que debería ser un objetivo compartido, al tratarse de dos proyectos estructurantes y estructurales sobre la organización y funcionamiento de las administraciones.

Estas circunstancias que son para nosotros difícilmente rebatibles —tengo un profundo respeto por las instituciones—, no quiero decir que deslegitiman, pero afirmo que empobrecen extremadamente su posición, sobre todo si consideramos que han dispuesto de tres años y medio para traer aquí estos textos, y ahora pretenden que el Congreso de los Diputados lo resuelva, cuando se le han remitido poco más de cuatro meses antes de la fecha previsible de disolución de las cámaras —previsible, no estoy afirmando nada excesivo—, y cuando se nos anuncia que el plazo de enmiendas al articulado se cerrará inexorablemente el martes que viene. Además, al hacerlo así, se desresponsabilizan por completo de su puesta en marcha efectiva. ¡Ahí queda eso!, le vienen a decir al nuevo Gobierno, al que tome posesión a fin de año.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Serrano, tiene usted que ir acabando.

El señor **SERRANO MARTÍNEZ**: Un minuto, señor presidente.

Puede ser de nuevo el suyo, sin duda, pero tendrá que aceptarme también que puede ser otro, incluso el nuestro.

Señor presidente, los dos proyectos objeto de nuestra enmienda de devolución —que, por lo dicho aquí, mantenemos—, y respecto de la que solicitamos el apoyo de la Cámara, prevén su entrada en vigor al año de su publicación en el BOE, y conceden un año adicional a partir de esa entrada en vigor para adecuar a estas leyes las normas estatales, autonómicas o locales que sean incompatibles con ellas. En términos de principio, si estuviésemos en circunstancias normales, les diría que parece una previsión razonable. Pero conocida esta prolongada *vacatio legis*, solo el afán de dejar su huella también en este sector puede explicar su empeño de sacar adelante en estas fechas leyes de una elevada complejidad técnica, con dudas reales sobre la constitucionalidad de alguna de sus previsiones y que requerirán esfuerzo e inversión.

Si ustedes perseveran en su propósito alcanzará todo su valor y todo su significado lo que en el encuentro del INAP, al que me referí al principio, señaló uno de los ponentes que afirmó que, en efecto, lo

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 293

25 de junio de 2015

Pág. 48

que más le gustaba de ambas leyes era su cláusula de entrada en vigor, pues permitirá —dijo— derogarlas sin que sufra la seguridad jurídica.

Gracias, señor presidente. **(Aplausos).**

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

Turno de fijación de posiciones. Por el Grupo Parlamentario Vasco, PNV, tiene la palabra el señor Olabarria.

El señor **OLABARRÍA MUÑOZ**: Muchas gracias, señor presidente.

Señor ministro, dada su concepción enciclopédica de la vida, usted es capaz de presentarnos desde una norma de naturaleza tributaria a una norma de carácter macroeconómico o normas de tan estricto perfil jurídico como las dos que nos ha presentado hoy. **(La señora vicepresidenta, Villalobos Talero, ocupa la Presidencia).**

Señor Serrano, si es tan amable, quizá este debate lo podamos tener en Comisión posteriormente; los tres, ya que los tres estamos preocupados por las dos normas.

Señor ministro, le decía que me parece interesante su exposición aunque es conceptualmente confusa y le voy a decir por qué. Usted la ha iniciado elevando mucho el tono erudito e intelectual del debate, justificando la propia existencia del Estado desde una perspectiva kelseniana. No sé si usted era consciente de que estaba usando los propios conceptos de Kelsen legitimadores de la existencia del Estado —aunque lo ha hecho con más desorden que el profesor Kelsen—: el monopolio legítimo de la violencia y el fomento de determinadas actividades económicas y prestaciones sociales. Nos parece bien, pero tras el sinuoso discurrir del resto de su exposición —un tanto desordenada a veces y que ha constituido una especie de glosario de todo lo hecho por su ministerio durante toda la legislatura, hablando de toda suerte de cosas mediante una miscelánea muy difícil de sintetizar intelectualmente en un trámite de estas características y en un corto espacio de tiempo; además, he tenido la suerte de que la presidenta lo utiliza y gestiona con mayor rigor que el presidente que nos ha abandonado en este momento—, tengo que decirle que llegamos a la conclusión de que lo que pretende al final es afirmar dos cosas que sustentan conceptualmente estos dos proyectos de ley. En primer lugar, quiere convertirlos en una especie de policía en la doble dimensión etimológica de la expresión: policía fiscal, para poder gestionar y controlar a aquellas administraciones públicas, cualquiera que sea su dimensión o naturaleza —locales, generales, autonómicas e institucionales—, que no cumplan con los requerimientos de estabilidad, de techo de gasto o de endeudamiento; y policía desde la perspectiva más estricta, etimológicamente hablando, del orden público, en tanto en cuanto se atribuyen a ustedes mismos sin legitimidad constitucional para ello la posibilidad de disolver las administraciones incumplidoras.

Usted nos ha explicado aquí dos proyectos hijos de la CORA, una institución muy fecunda y fértil; tan fecunda y tan fértil a la hora de producir normas jurídicas como letal para la configuración autonómica del Estado. A modo de glosario, señor ministro, le voy a indicar solo los preceptos del Estatuto de Guernica que vulneran estos dos proyectos de ley: el artículo 10.2, relativo a la organización, régimen y funcionamiento de las instituciones de autogobierno, mediante la sobredimensión del concepto de preceptos básicos que ustedes incorporan a los dos proyectos de ley; el artículo 10.4, estatuto de los funcionarios del País Vasco y de la Administración Local; el artículo 10.6, normas procesales del procedimiento administrativo que dimanen del derecho sustantivo y organizativo del País Vasco —mediante la sobredimensión de lo que constituye la naturaleza jurídica de un procedimiento administrativo común, no reconocen que existen procedimientos administrativos especiales; ustedes los abducen en el procedimiento administrativo común impidiendo el ejercicio de funciones normativas que corresponden a las comunidades autónomas, que pueden crear no solo procedimientos administrativos comunes para sus competencias exclusivas, sino también especiales para sus competencias—; el artículo 10.24, sector público del País Vasco; el artículo 10.37, estadística del País Vasco; el artículo 11.1b, contratos y concesiones administrativas en Euskadi; el artículo 11.2b, de los recursos del sector público e intervención de empresas; y el artículo 12.7, sector público estatal en el ámbito territorial de la Comunidad Autónoma del País Vasco. Todo eso ¿con qué legitimación? Con una legitimación solo aparente y formal —se lo ha dicho ya la portavoz del Grupo de Convergència i Unió, y el señor Serrano, que me ha precedido en el uso de la palabra y que nos ha ilustrado con su característica facundia—, sin legitimación constitucional alguna, porque el artículo 149.1.18.<sup>a</sup> no permite las operaciones jurídicas que se acometen a través de estos dos proyectos de ley. Ya están establecidas cuáles son las competencias con relación a la determinación de las bases cuando el Estado es competente solo para la determinación de las bases y no para su desarrollo —competencias que están

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 293

25 de junio de 2015

Pág. 49

glosadas por una sentencia que ya ha sido citada aquí, la sentencia 130/2013 y muchas sentencias anteriores—. Es muy estricta, está muy consolidada y es muy estable la jurisprudencia constitucional en esta materia, y ustedes no están regulando preceptos básicos —ustedes están regulando a tal nivel de detalle que se lo ha llegado a reprochar el Consejo de Estado, un nivel de detalle prácticamente regulatorio—, ni siquiera regulando normas de rango jurídico formal de leyes o incluso normas de naturaleza reglamentaria; es un reproche del Consejo de Estado, señor ministro. Desde la perspectiva de nuestro grupo parlamentario, esto inhabilita cualquier posibilidad de no votar las enmiendas de totalidad presentadas y desde luego de no intentar buscar elementos o mecanismos de interlocución con su Gobierno para intentar reparar los daños que serían irreparables si los dos proyectos de ley se aprobaran sin la aceptación de enmiendas, sobre las que el señor Serrano ya ha presentado las dificultades con las que nos encontramos, ya que el martes es el último día para su presentación.

Me imagino que tendremos que debatir esto mediante las ponencias al uso de dos minutos de duración, comisiones al uso de cinco minutos de duración y sin avocación a Pleno. Esta es la forma de legislar, junto con la perversión consistente en el abuso del real decreto-ley, y así tendremos que aprobar leyes tan importantes como aquellas sobre las que el profesor Kelsen diría que el instrumento del Estado —que usted ha glosado con tanta facundia, con tanta ilustración— es la configuración *ad intra* de la propia Administración pública y *ad extra*, que es para su conexión con los ciudadanos. Nosotros no estamos dispuestos —si me lo permite, voy a decir una expresión mucho más agresiva que la usada por el señor Serrano, que le parecía que «sin pararse en barras» lo era— a consentir esta felonía jurídica —entiéndame, no se trata de realizar una reflexión personal sobre su persona, a la que sabe que aprecio y admiro en algunos aspectos de su actividad profesional, aunque no en todos, en este que estamos glosando en este momento un poco menos—. Desde esa perspectiva, esperemos que esta felonía no se cometa.

Se ha dicho ya todo lo que se podía decir —estas dos leyes eran una, se ha desagregado en dos aspectos la Ley 30/1992—, como cuando el propio Consejo de Estado manifestó que ya estaba metabolizado por los operadores jurídicos, por el mundo del derecho, a la existencia de una única ley que regulaba ambas materias y que ahora lo que resulta perturbador e inseguro jurídicamente —igual resultó perturbador en su día unir las, en el año 1992— es separarlas, porque ya las interacciones generadas entre ambas en su aplicación y en la práctica de los tribunales hacen que sea mucho más preocupante separarlas que mantenerlas unidas.

En cuanto a las bases estatales, se lo ha dicho no solo el voto particular de una persona, Enrique Lucas —entrañable amigo—, miembro del Consejo General del Poder Judicial, sino que se lo ha dicho el Consejo de Estado: ustedes se exceden absolutamente en cosas tan importantes como el uso de la locución sector público, que no Administración pública —que es mucho más amplio del concepto de Administración pública—. Con el hecho de sustituir el sector público por la Administración pública no estamos hablando de órganos administrativos, estamos hablando de fundaciones, consorcios, órganos estatutarios y todo tipo de organizaciones de naturaleza jurídico-pública mediante una extensión desorbitada de las posibilidades de actuación desde su administración; no desde las administraciones competentes, autonómicas, forales o locales a las que les están expropiando las competencias por esas razones y en virtud de los preceptos que uno por uno le he ido citando, señor ministro. Por otra parte, el Consejo de Estado dice que en materia de convenios interadministrativos, de consorcios, del uso de medios electrónicos, del reforzamiento de la figura del delegado del Gobierno, que es lo que teníamos que ver en las postrimerías de esta legislatura, un mayor reforzamiento de la figura del delegado del Gobierno es lo que hace que no podamos convalidar —y honestamente se lo digo, me estoy arrepintiendo de que mi grupo no haya presentado también una enmienda de totalidad— una ley de estas características, que además impone mediante normas imperativas elementos que generan gastos y desembolsos importantes y no concreta quién los tiene realizar. Ustedes imponen la existencia de registros electrónicos únicos, de archivos electrónicos únicos, de registros electrónicos de apoderamientos únicos, ¿pero quién va a abonar?, ¿quién va a pagar? Usted, tan riguroso a la hora de identificar los elementos de gasto de los proyectos de ley, en este momento se ha relajado, desde una perspectiva digna de mejor causa. Quizá será porque estamos hablando de derecho administrativo y de derecho constitucional y no de derecho tributario. Vamos a achacar esta relajación a esta materia.

Por último, incluso se les reprocha por el Consejo de Estado y por la doctrina científica que están incorporando materias a estos dos proyectos de ley que les son impropias. No son propias de regulación por un proyecto de ley de estas características, en concreto, las relativas a la responsabilidad patrimonial del Estado, cuya regulación debe ubicarse sistemáticamente en una norma diferente a las dos que

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 293

25 de junio de 2015

Pág. 50

estamos analizando, ni las relativas a las potestades sancionadoras del Estado, que deben también ubicarse en normas diferentes a las que estamos realizando, porque hacen referencia a actuaciones que vinculan o dimanar de actos propios de la Administración. Aquí estamos regulando las materias que usted y yo hemos comentado.

Usted ha terminado su intervención citando a Larra. Larra consagró aquella expresión tan conocida de «vuelva usted mañana». Nosotros no tenemos que volver mañana, tenemos que volver el martes que viene, que es el plazo que nos han conferido con tanta generosidad para presentar enmiendas. Voy a terminar pidiéndole un favor, desde la perspectiva de la antigüedad y la amistad que nos unen después de tantos años de luchar, desde distintas bancadas, por distintos proyectos de ley de distinta naturaleza. Vuelvan ustedes mañana con los deberes bien hechos, desde el punto de vista de los requerimientos del bloque de constitucionalidad, y entonces nos podrá encontrar. Pero si mañana o el martes va a volver usted con estos dos proyectos de ley vírgenes, inmutables, intocables, como todo lo que surge y aflora de la CORA, no va a poder contar con nuestro consenso, pues vamos a intentar combatir democráticamente pero con toda la energía de la que seamos capaces. Esperamos mucho de su talante negociador. Le he dicho que ha hecho una reflexión muy sinuosa de todo lo que ha ocurrido en esta legislatura. A veces, nos hemos encontrado y usted ha tenido una posición muy propicia al consenso y, en otras ocasiones, muy poco propicia al consenso.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Villalobos Talero): Señor Olabarria.

El señor **OLABARRÍA MUÑOZ**: Sí.

Esperamos —es solo una manifestación de esperanza— que, en este caso, sea de las propicias al consenso, señor ministro.

Muchas gracias, señora presidenta.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Villalobos Talero): Gracias, señor Olabarria.

Por el Grupo de Unión Progreso y Democracia, señor Calduch.

El señor **CALDUCH CERVERA**: Señora presidenta, señorías, nuestro grupo se va a ceñir a las enmiendas a la totalidad que se han traído al debate sobre dos proyectos de ley que son, como ya se ha señalado por el ministro y por todos los intervinientes que me han antecedido, de una importancia intrínseca, dado que afectan no solo a la estructura orgánica, funcionamiento y relaciones *ad intra* y *ad extra* de la Administración, sino a la propia realidad del Estado —cualquier Estado no es nada sin la Administración que lo sustenta— y, naturalmente, en este caso, a todos los españoles.

La posición de nuestro grupo sobre temas relativos a las administraciones públicas está bastante consolidada durante las dos últimas legislaturas en las que participamos. En primer lugar, siempre hemos sostenido la necesidad de eliminar organismos superfluos, organismos que ya no desempeñan ninguna función útil para los ciudadanos pero que, sin embargo, se siguen manteniendo probablemente por razones ajenas a la de la utilidad pública, como es el caso de las diputaciones provinciales, lo hemos dicho por activa y por pasiva. También es posición programática consolidada de nuestro grupo la eliminación de duplicidades orgánicas —numerosos defensores del pueblo, se llamen como se llamen; observatorios; institutos—, que lo único que hacen es dispersar la responsabilidad en la atención a los administrados, a los españoles, a los ciudadanos, y sobrecargar las cargas públicas. Igualmente es posición programática de nuestro partido la exigencia de racionalización, de eficacia y de eficiencia en el funcionamiento de las administraciones públicas y de los entes públicos.

No hemos tenido mucho éxito hasta ahora en que estas posiciones programáticas fuesen asumidas por los sucesivos partidos en los Gobiernos de las últimas legislaturas. UPyD ha mantenido esta posición programática porque siempre hemos considerado que la Administración está al servicio de los ciudadanos, que son los que la pagan, los que la nutren desde el punto de vista de los recursos humanos, y que por tanto no son los ciudadanos los que tienen que estar al servicio de la Administración. Curiosamente este tipo de argumento se ha utilizado ahora, tanto por parte del Gobierno —por el señor ministro— como por parte de los partidos de la oposición, sobre todo del principal partido de la oposición. Nosotros lo hemos defendido siempre, por eso hemos sido tan ignorados cuando hacíamos esas reivindicaciones programáticas a las que me he referido. Por tanto nuestro grupo parlamentario apoyará cualquier oportunidad que tengamos para mejorar legislativamente las relaciones entre la Administración pública y los ciudadanos.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 293

25 de junio de 2015

Pág. 51

Para comprobar que los proyectos de ley que se nos traen son muy mejorables basta con una primera lectura, tampoco muy profunda, pero precisamente por eso nuestro grupo parlamentario quiere contribuir a perfeccionarlos a través de su tramitación y de las enmiendas que propongamos, y para cuya presentación ciertamente —y coincido con el señor Olabarría— se nos ha puesto un plazo demasiado breve. En cualquier caso y por esa misma razón también vamos a abstenernos respecto de las enmiendas a la totalidad, y aquí se han dado una serie de argumentos a los que trataré de dar respuesta explicando la posición de nuestro grupo. En primer lugar, argumentos comunes a las distintas enmiendas a la totalidad. Uno de ellos es que lo que ahora se presenta como dos leyes debería mantenerse refundido en una sola ley, tal y como se hizo con la 30/1992, de 26 de noviembre. Nosotros consideramos que esa podría ser una razón deseable, pero la verdad es que en la trayectoria de la regulación administrativa en nuestro país tenemos los dos modelos: el modelo anterior a 1992, que era con dos leyes, y el modelo actual, que es con una sola ley. Nos puede parecer más deseable haber hecho la reforma con una sola ley, pero sinceramente tampoco consideramos que eso sea causa para desaprovechar la oportunidad de mejorar lo que se nos presenta. La prueba de que los dos proyectos de ley que se nos presentan separados podrían ir juntos es que su consideración aquí se está haciendo conjuntamente para los dos; se nos da un poco más de tiempo, pero hablamos de las enmiendas a la totalidad formuladas a los dos.

Otro argumento común a todas las enmiendas a la totalidad es que se excede la atribución competencial exclusiva establecida por el artículo 149.1.18.<sup>a</sup> de la Constitución. Podemos considerar que parte del articulado de estos proyectos de ley son tan excesivamente minuciosos en la regulación que puede que excedan la regulación básica que se establece como competencia exclusiva en ese artículo de la Constitución, pero lo que no se puede hacer, como señala la enmienda de La Izquierda Plural, es decir en el mismo texto que el proyecto de ley no introduce cambios sustanciales, y página y media después que se regula exhaustivamente todo el procedimiento administrativo. Una de dos, o se introducen cambios importantes y por eso se justifica la enmienda a la totalidad, o no se producen cambios importantes y entonces habría que ir a la tramitación.

Más interesante es alguno de los argumentos que se han planteado por el Partido Socialista, porque se ha hablado —y también se ha recogido por otros grupos— de la importancia de estas leyes y de la brevedad del periodo de debate, que requeriría mayor reflexión, consensos, etcétera. Señores del Partido Socialista, ustedes son rehenes de sus propios actos, porque ustedes, junto con el Partido Popular, con nocturnidad y sin considerar al resto de los grupos parlamentarios, cambiaron el artículo 135 de la Constitución de golpe y de manera irreversible. No nos vengan ahora a decir que es que estas leyes tan importantes se presentan en un periodo breve. Eso lo podríamos decir nosotros, el partido al que represento, que estuvimos en contra de ese procedimiento que ustedes utilizaron; lo podrían decir tal vez algunos otros grupos parlamentarios, pero desde luego no el Partido Socialista. **(El señor presidente ocupa la Presidencia)**. Consideramos poco oportuna políticamente la tramitación al final de la legislatura, pero por esa regla de tres ya nos deberíamos ir todos de vacaciones, porque, ¿qué más proyectos de ley deberíamos tramitar? Quedan proyectos de ley por tramitar, pero si el argumento es que como estamos terminando la legislatura no vamos a tramitar los proyectos que se nos han traído, vayámonos todos a casa. Eso es poco serio, es poco responsable, más aún viniendo de un partido que cambió la Constitución de forma tan abrupta.

Naturalmente que coincidimos con ustedes en que esto requiere más debate y reflexión, porque son leyes fundamentales en la vida, en el funcionamiento, en la existencia de los ciudadanos españoles y del Estado español. Por ello invitamos al Partido Socialista —que presenta una de las enmiendas a la totalidad—, pero también al Partido Popular, que gobierna, a que no utilicen la perversa dinámica a la que estamos asistiendo proyecto de ley tras proyecto de ley. Aprovechemos el tiempo que nos queda para debatir enmiendas, modificar y mejorar los proyectos que se nos traen, para que no se nos imponga, de una parte, la mayoría absoluta para impedir cualquier enmienda que pueda mejorar el texto, pero para que, de otro lado, tampoco se nos traigan sistemáticamente enmiendas a la totalidad, no importa de qué proyecto de ley, sabiendo a priori que se echará abajo por la mayoría absoluta del Gobierno; es un brindis al sol. Hagamos el trabajo serio, el que se nos ha exigido por los ciudadanos cuando se nos ha puesto en esta Cámara.

Respecto de la enmienda del Grupo de La Izquierda Plural claro que compartimos la necesidad de que ambos proyectos de ley mejoren las garantías y los derechos de los ciudadanos frente a posibles excesos y abusos de las administraciones. Por eso hay que hacer enmiendas. En cambio discrepamos abiertamente en que las administraciones públicas que tienen que gestionar el interés general deban quedar

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 293

25 de junio de 2015

Pág. 52

permanentemente, como lo hacen ustedes en su enmienda, bajo la sospecha de que su actuación es habitualmente abusiva, sencillamente porque es una relación desigual entre administración y administrado. Por ejemplo, ustedes en su texto de la enmienda a la totalidad dicen: ¿Tiene sentido que la Administración sancione o habría que ir al juez? La respuesta es bien sencilla: ambas opciones, cada una en su ámbito; las sanciones en el ámbito del ejercicio de las potestades administrativas, y los jueces en el ámbito del ejercicio del Poder Judicial. Es más, todos los que sepamos, no mucho, de derecho administrativo entenderemos que este último ámbito, el judicial, es precisamente la garantía última para cuando, en el ejercicio de la potestad administrativa de sanción, se comete un abuso con el ciudadano. Luego, ¿a qué viene lanzar ese tipo de interrogantes?

No se puede afirmar, como se hace en esa enmienda a la totalidad, que la disposición adicional primera del proyecto de ley de procedimiento administrativo común y de las administraciones públicas —cito textual— preserva y prolonga la diferencia de determinados procedimientos ajenos al ámbito común. Y añade: Es la mayor prueba de que el proyecto de ley va más allá de lo básico. Efectivamente la disposición adicional primera lo que reconoce es que, por razones temáticas, competenciales, hay procedimientos especiales —y se citan claramente—, procedimientos que tienen que ver con el régimen tributario, con el régimen de asilo y extranjería o con el régimen de Seguridad Social. Efectivamente por razón de la materia son regímenes especiales que generan leyes especiales, con procedimientos administrativos especiales, que no van recogidos en el ámbito común. ¿Reconocer que existen esos ámbitos administrativos y regulatorios especiales es proyectar la Ley de Procedimiento Administrativo de forma abusiva? Yo creo que no, que sencillamente es delimitar los ámbitos de aplicación de ambas leyes.

Se desaprovecha la oportunidad de clarificar que es una denuncia —otra de las referencias que se hacen en esta enmienda a la totalidad—. No; en el artículo 62 se regula claramente. Voy concluyendo, y termino con una referencia —por cierto, no sé si debo argumentarla respecto de Convergència o respecto de Unió, porque unos son un poco más independentistas y otros un poco menos— que tiene que ver con cómo pervierten ustedes el léxico y la argumentación en su propia enmienda a la totalidad. Por ejemplo, cito textualmente: Sobrepasar los límites propios de la competencia estatal y de condicionar de forma ilegítima las competencias autonómicas. ¿Ilegítima o ilegal? Porque no es lo mismo, pues la legitimidad la da la soberanía popular y la legalidad la establecen las instituciones. Confunden regulación común con privación o limitación de poderes o competencias autonómicas...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Calduch, conviene que vaya terminando.

El señor **CALDUCH CERVERA**: Concluyo.

... sencillamente porque ustedes parten siempre de una premisa falsa, y es que las competencias y los poderes corresponden a las comunidades autónomas, y todo lo que hace la Administración General del Estado o el Gobierno es arrebatarles progresivamente algo que intrínsecamente poseen. Exactamente lo que dice la Constitución es lo contrario. Eso sí es una lección de derecho constitucional, señorías.

Gracias. **(Aplausos)**.

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

Por el Grupo Popular, interviene en primer lugar el señor Martín-Toledano.

El señor **MARTÍN-TOLEDANO SUÁREZ**: Señor presidente, señorías, el proyecto de ley de régimen jurídico del sector público junto al de procedimiento administrativo común y a la Ley de Transparencia y Buen Gobierno y a la Ley de Estabilidad Presupuestaria conformarán las bases esenciales de la Administración pública del futuro, unas administraciones públicas eficientes, eficaces, ágiles, transparentes, sostenibles económicamente, y sobre todo centradas en el servicio a los ciudadanos; una reforma apoyada en unos empleados públicos de primer nivel, altamente cualificados, como son los que forman el conjunto de la Función pública española, que son garantes del correcto funcionamiento de la legalidad y de la imparcialidad de las administraciones públicas. He escuchado al representante del Grupo Socialista hablar de los funcionarios y empleados públicos. Quiero recordarle la reducción del 7% de su salario cuando gobernaba el señor Rodríguez Zapatero. Y esta gran reforma de la Administración es la que hoy ha sido presentada con gran acierto y de forma pormenorizada por el ministro Montoro, una reforma que surge de un estudio riguroso y fundamentado que dio como resultado el informe CORA, un proceso que cuenta con el total respaldo de la OCDE, y que ha generado importantes beneficios como consecuencia de las medidas adoptadas: un ahorro de más de 20.200 millones de euros, la supresión de 2.194 entes públicos

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 293

25 de junio de 2015

Pág. 53

innecesarios y la firma de 292 convenios para evitar duplicidades. Basta ya de descalificaciones, de engaños y de mentiras. Ante estos datos deberían ustedes, señores enmendantes, felicitar al Gobierno.

Las enmiendas a la totalidad de los grupos de La Izquierda Plural, CiU y Socialista tienen algo en común: no dejan de ser un intento poco creíble de desacreditar al proyecto de ley y al mismo tiempo al conjunto de reformas administrativas del Gobierno. Lamentamos que estén enfrentados a la opinión favorable de la OCDE y de otros organismos internacionales. Todo hace indicar que lo hacen exclusivamente por interés partidario, por una estrategia de desgaste del Gobierno. Los grupos enmendantes recurren a los mismos tópicos de la izquierda y del nacionalismo de siempre, a los clichés formados al comienzo de la legislatura y a los que no están dispuestos a renunciar, pese a la realidad, que les deja sin argumentos. Señorías, no se trata de un proyecto de ley para invadir competencias, no se trata de una estrategia recentralizadora. Ustedes consideran a toda norma que intenta dar coherencia, clarificar o simplificar, un ataque a la autonomía de las comunidades. Abandonen ya sus viejos fantasmas identitarios, que no les permiten ver con claridad la realidad. Muy al contrario la normativa básica que se incluye en el proyecto para todas las administraciones está fundamentada en sólidos títulos competenciales, y —al contrario de lo que ustedes afirman— así queda acreditado por el dictamen del Consejo de Estado, que literalmente dice que las consideraciones contenidas en el presente dictamen no pueden ser entendidas como una oposición a esta reforma administrativa. No lo digo yo, lo dice el Consejo de Estado, y podemos reafirmarlo de forma más rotunda tras las modificaciones introducidas al anteproyecto por recomendación de este alto organismo. Algunos grupos deberían enterarse de lo que reflejan todos los estudios sociológicos, y es que los ciudadanos españoles, en una amplísima mayoría, quieren que las administraciones e instituciones públicas sean eficaces, transparentes y ágiles, y no les importa quién tenga la competencia para ejercer los servicios, no les importa nada más que se solucionen sus problemas. Estas encuestas también reflejan que los ciudadanos están preocupados por las desigualdades que provoca entre los españoles la gestión de algunos servicios por parte de las autonomías. Están hartos, literalmente hartos, de la permanente dialéctica del enfrentamiento que genera el nacionalismo y que solo produce frustración e ineficacia. Este proyecto de ley se atiende la necesidad de dotar a nuestro sistema legal de un derecho administrativo sistemático, coherente y ordenado y al servicio de los ciudadanos, siempre al servicio de los ciudadanos.

En resumen, estamos atendiendo a una demanda generalizada de la opinión pública española: acometer la reforma en profundidad de las administraciones públicas. Lo están reclamando a gritos, y hoy estamos cumpliendo con nuestro deber: dar respuesta a las necesidades de los ciudadanos y dotarles de unas estructuras administrativas a su servicio, al servicio de la sociedad, y no al servicio de las propias estructuras. Señorías, hoy estamos tramitando dos proyectos de ley que vienen a reforzar esa función de unas administraciones al servicio ciudadano, unas administraciones más ágiles, unas administraciones mejor gestionadas, unas administraciones que den buenos servicios de calidad. Y como decía durante mi intervención a los ciudadanos no les importa nada quién gestione, quién tenga la competencia. Lo que quieren es eficacia, y lo que no quieren es que los servicios básicos que están prestando muchas comunidades autónomas puedan producirles disfunciones en la prestación de los mismos, en educación, sanidad y servicios sociales. Quieren eficacia y la están reclamando al Gobierno y a este Parlamento. Por tanto hoy cumplimos con el objetivo de dar satisfacción a lo que reclaman todos los ciudadanos, y que está contemplado y reflejado en todos los estudios sociológicos que se están realizando hoy en nuestro país.

Muchas gracias. **(Aplausos).**

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Martín-Toledano.

También por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra el señor Matarí.

El señor **MATARÍ SÁEZ**: Señor presidente, señoras y señores diputados, la reforma sobre las administraciones públicas es, como bien ha explicado el señor ministro esta mañana, una de las más importantes de esta legislatura. Ha sido una reforma integral que atañe a la cultura y al funcionamiento de la Administración, una reforma para garantizar la estabilidad presupuestaria, para mejorar la eficiencia de la Administración y para avanzar en transparencia y en regeneración. Y lo más importante, una reforma para facilitar las relaciones de la Administración con ciudadanos y con empresas. A este último objetivo es al que atiende este proyecto que hará posible una Administración más ágil, con menos cargas administrativas y con más derechos para los ciudadanos. Para conseguirlo se eliminan trámites hasta ahora obligatorios. Por ejemplo, no se exigirá con carácter general la presentación de documentos originales. No será necesario presentar documentos que ya han sido aportados previamente ante cualquier Administración

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 293

25 de junio de 2015

Pág. 54

pública. No será necesario aportar documentos que hayan sido elaborados por las propias administraciones y ciertos trámites pasan a ser iniciados de oficio. Parecen cosas pequeñas, pero todos sabemos la cantidad de tiempo que nos hacen perder y el coste económico que significa el vuelva usted mañana, ir de ventanilla en ventanilla para hacer un trámite que en pura lógica nos lo tiene que resolver la propia Administración. Y a partir de estos proyectos de ley esto será así.

También se facilita y se simplifica la forma de realizar algunos trámites. Por ejemplo, se abre un registro electrónico para que las veinticuatro horas del día, los trescientos sesenta y cinco días del año pueda el ciudadano presentar cualquier escrito. Se podrán realizar apoderamientos presenciales o electrónicos sin coste alguno. **(Rumores)**. A algún grupo le parece mal que las empresas puedan apoderar simplemente entrando en una página web para que una persona realice trámites en su nombre, como, por ejemplo, presentar solicitudes, obtener licencias comerciales, **(Rumores)**, concurrir a la licitación de un contrato público o presentar recursos administrativos contra sanciones...

El señor **PRESIDENTE**: Perdón, señor diputado. Por favor, atiendan al señor diputado que está interviniendo. Ya es el último que interviene. Siga usted.

El señor **MATARÍ SÁEZ**: Se prevé un procedimiento administrativo exprés de treinta días que permitirá ganar agilidad y reducir costes. Se establecen nuevas medidas que garantizan el conocimiento y la eficacia de las notificaciones. Y se incorporan nuevos derechos ciudadanos. Algunos ejemplos. La relación con la Administración a través de Internet se convertirá en lo habitual, y para facilitarlo, como explicaba el señor ministro, se prevé la asistencia necesaria, y por supuesto los ciudadanos que no tengan Internet o que no quieran acceder así, podrán hacerlo por la vía tradicional. Se crea la oficina de asistencia en materia de registros para que los ciudadanos puedan presentar sus documentos presencialmente en estas oficinas. Se recoge el derecho a consultar la información sobre sus expedientes en el punto de acceso general electrónico de la Administración. Se eliminan las reclamaciones previas a la vía civil o laboral. Se generaliza en todos los procedimientos la reducción del importe de las sanciones, que ya se aplica por ejemplo en el ámbito tributario, en el ámbito de la Seguridad Social o en materia de tráfico, y se garantiza la audiencia de los interesados en todos los procedimientos de elaboración de normas que les afecten. Más seguridad jurídica, más transparencia y más participación ciudadana, señorías.

Señoras y señores diputados, este proyecto llega ahora porque era necesario acometer previamente todo el abanico de medidas que se han desarrollado durante estos años y que ha explicado el señor Montoro, y además llega después de una cuidada y trabajada elaboración, habiendo sido ampliamente informados por comunidades autónomas, entidades locales, el Consejo General del Poder Judicial, la Agencia de Protección de Datos y también el Consejo de Estado, además de asociaciones y particulares de todo tipo. Tienen que saber, señorías, que los cambios introducidos en el anteproyecto que conoció el Consejo de Ministros allá por el mes de enero son consecuencia precisamente de las observaciones recibidas, tras el trámite de información pública y de los informes previos, especialmente del Consejo de Estado. Ahora tenemos efectivamente la tramitación parlamentaria, una tramitación parlamentaria normal, porque, que yo sepa, no se ha habilitado ningún trámite de urgencia; este proyecto entró en la Cámara el día 11 de mayo, se publicó el 18, y estamos en la cuarta ampliación del plazo de enmiendas, señor Olabarría, por tanto no veo yo dónde está la crítica al procedimiento de tramitación parlamentaria de estos proyectos.

Por lo que se refiere al dictamen del Consejo de Estado al que se han referido sus señorías quiero decir que no se ha formulado por parte del Consejo de Estado ninguna observación esencial de fondo, salvo que se considere que la observación de que, en vez de un proyecto de ley, haya dos proyectos sea una cuestión de fondo; nosotros creemos que se trata de una cuestión técnica. Además las observaciones esenciales del Consejo de Estado han sido atendidas y se han incorporado al proyecto de ley, y hay muchísimos ejemplos de ello.

Otros argumentos que se han utilizado por distintos portavoces tampoco están justificados, señorías. El incremento del gasto que puede conllevar la puesta en marcha de algunas de las medidas queda ampliamente compensado por los ahorros que se producirán para la Administración y para los ciudadanos, y además en el caso de comunidades autónomas y entidades locales el Estado pone a su disposición gratuitamente todas sus plataformas y sistemas, y lo saben ustedes perfectamente.

Señorías, el proyecto de ley no tiene ninguna intención centralizadora, más allá de lo que significa contar con una ley única y sistemática que regule las relaciones con ciudadanos y empresas, a través de

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 293

25 de junio de 2015

Pág. 55

un procedimiento común para todas las administraciones públicas y para todos los ciudadanos españoles, vivan donde vivan. Con los proyectos que hoy debatimos y con todo lo que hemos hecho durante estos años, y que ha explicado el señor Montoro en su intervención, insisto, nuestra Administración será más eficiente y totalmente electrónica; la seguridad jurídica y la calidad normativa serán mucho mayores; los procedimientos administrativos será más ágiles y más económicos, y la transparencia en el funcionamiento de la Administración será total. Y ya les digo, señorías, que todo eso será posible salvo que el Partido Socialista gane las elecciones y vuelva al Gobierno, porque ya nos ha anunciado su portavoz esta mañana la derogación inmediata de estas leyes antes de que entren en vigor.

Señoras y señores diputados —termino, señor presidente—, durante esta legislatura hemos emprendido una reforma muy demandada por los ciudadanos y pendiente desde hace muchos años. Los ciudadanos reclaman una Administración con menos trabas, con menos cargas, con menos burocracia, con más facilidades y mejores servicios, y nos exigen también con toda la razón más información, más transparencia, más control y mejores prácticas. Yo creo que los proyectos de ley que nos ha presentado el ministro esta mañana y todas las reformas y medidas aprobadas durante los últimos años consiguen en gran medida atender las demandas ciudadanas, y tendremos en poco tiempo una Administración mejor adaptada a los tiempos modernos. Para lograrlo contamos en España con una buena Administración y unos empleados públicos altamente profesionales y con una gran vocación de servicio, que son la base del buen funcionamiento de la Administración, y que han respondido estos años solidariamente cuando las difíciles circunstancias por las que ha atravesado España lo han requerido. Es justo reconocerlo y así lo hacemos una vez más desde el Grupo Parlamentario Popular.

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

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

En dos minutos empezaremos a votar. **(Pausa)**.

### **MOCIONES CONSECUENCIA DE INTERPELACIONES URGENTES. (VOTACIÓN):**

#### **— DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO (SEÑORA ENBEITA), SOBRE LA POSTURA DEL GOBIERNO EN RELACIÓN CON LA SITUACIÓN DE CRISIS Y EL MODO CONCRETO EN QUE AFECTA A LAS MUJERES. (Número de expediente 173/000223).**

El señor **PRESIDENTE**: Moción del Grupo Mixto, de la señora Enbeita, sobre la postura del Gobierno en relación con la situación de crisis y el modo concreto en que afecta a las mujeres. Hay una enmienda transaccional de la señora Enbeita con el Grupo Socialista y con La Izquierda Plural y esa transaccional es la que vamos a votar.

Comienza la votación. **(Pausa)**.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 312; a favor, 117; en contra, 173; abstenciones, 22.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

#### **— DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE IU, ICV-EUiA, CHA: LA IZQUIERDA PLURAL, SOBRE LA NECESIDAD DE CELEBRAR UN DEBATE PARLAMENTARIO SOBRE LOS CASOS DE CORRUPCIÓN POLÍTICA CONOCIDOS DURANTE LA PRESENTE LEGISLATURA Y LA FINANCIACIÓN DE LOS PARTIDOS POLÍTICOS EN LOS ÚLTIMOS VEINTE AÑOS. (Número de expediente 173/000224).**

El señor **PRESIDENTE**: Moción de La Izquierda Plural sobre la necesidad de celebrar un debate parlamentario sobre los casos de corrupción política conocidos durante la presente legislatura y la financiación de los partidos políticos en los últimos veinte años. Se vota en sus propios términos.

Comienza la votación. **(Pausa)**.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 309; a favor, 121; en contra, 172; abstenciones, 16.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 293

25 de junio de 2015

Pág. 56

**DICTÁMENES DE LA COMISIÓN DE ASUNTOS EXTERIORES SOBRE CONVENIOS INTERNACIONALES. (VOTACIÓN):**

- **CONVENIO ENTRE EL REINO DE ESPAÑA Y EL PRINCIPADO DE ANDORRA PARA EVITAR LA DOBLE IMPOSICIÓN EN MATERIA DE IMPUESTOS SOBRE LA RENTA Y PREVENIR LA EVASIÓN FISCAL Y DE SU PROTOCOLO, HECHO EN ANDORRA LA VIEJA EL 8 DE ENERO DE 2015. (Número de expediente 110/000173).**
- **DECISIÓN DEL CONSEJO DE 26 DE MAYO DE 2014 SOBRE EL SISTEMA DE RECURSOS PROPIOS DE LA UNIÓN EUROPEA (2014/335/UE, EURATOM), ADOPTADA EN BRUSELAS EL 26 DE MAYO DE 2014. (Número de expediente 110/000176).**

El señor **PRESIDENTE**: Votación de los dictámenes de la Comisión de Asuntos Exteriores sobre convenios internacionales.

En primer lugar, votamos los dos asuntos siguientes: Convenio entre el Reino de España y el Principado de Andorra para evitar la doble imposición en materia de impuestos sobre la renta y prevenir la evasión fiscal y de su Protocolo, y la Decisión del Consejo de 26 de mayo de 2014 sobre el sistema de recursos propios de la Unión Europea. Estos dos acuerdos se votan conjuntamente.

Comienza la votación. (**Pausa**).

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 305; a favor, 286; abstenciones, 19.**

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobados.

- **ACUERDO SOBRE PRIVILEGIOS E INMUNIDADES DE LA AGENCIA INTERNACIONAL DE ENERGÍAS RENOVABLES (IRENA), HECHO EN ABU DABI EL 13 DE ENERO DE 2014, JUNTO CON UNA RESERVA Y UNA DECLARACIÓN. (Número de expediente 110/000168).**
- **ACUERDO ENTRE EL GOBIERNO DEL REINO DE ESPAÑA Y EL CONSEJO DE MINISTROS DE LA REPÚBLICA DE ALBANIA PARA EL INTERCAMBIO Y PROTECCIÓN RECÍPROCA DE INFORMACIÓN CLASIFICADA, HECHO EN TIRANA EL 17 DE FEBRERO DE 2015. (Número de expediente 110/000169).**
- **ACUERDO ENTRE EL REINO DE ESPAÑA Y UCRANIA PARA LA PROTECCIÓN RECÍPROCA DE INFORMACIÓN CLASIFICADA, HECHO EN KIEV EL 10 DE FEBRERO DE 2015. (Número de expediente 110/000170).**
- **ACUERDO ENTRE EL REINO DE ESPAÑA Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE INDIA PARA EL INTERCAMBIO Y PROTECCIÓN RECÍPROCA DE INFORMACIÓN CLASIFICADA, HECHO EN NUEVA DELI EL 4 DE MARZO DE 2015. (Número de expediente 110/000171).**
- **PROTOCOLO DE ADHESIÓN DEL GOBIERNO DE LA FEDERACIÓN DE RUSIA AL CONVENIO DE 16 DE DICIEMBRE DE 1988 RELATIVO A LA CONSTRUCCIÓN Y EXPLOTACIÓN DE UNA INSTALACIÓN EUROPEA DE RADIACIÓN SINCRÓTRONICA, HECHO EN GRENOBLE EL 23 DE JUNIO DE 2014 Y EN PARÍS EL 15 DE JULIO DE 2014. (Número de expediente 110/000172).**
- **ACUERDO SOBRE LA TRANSFERENCIA Y MUTUALIZACIÓN DE LAS APORTACIONES AL FONDO ÚNICO DE RESOLUCIÓN, HECHO EN BRUSELAS EL 21 DE MAYO DE 2014. (Número de expediente 110/000174).**
- **ACUERDO ENTRE EL REINO DE ESPAÑA Y GEORGIA SOBRE COOPERACIÓN EN EL ÁMBITO DE LA LUCHA CONTRA LA DELINCUENCIA, HECHO EN MADRID EL 21 DE ENERO DE 2015. (Número de expediente 110/000175).**

El señor **PRESIDENTE**: En cuanto a los siete convenios pendientes, propongo al Pleno que se aprueben por asentimiento. (**Asentimiento**).

Quedan aprobados.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 293

25 de junio de 2015

Pág. 57

### DEBATES DE TOTALIDAD DE INICIATIVAS LEGISLATIVAS. (VOTACIÓN):

#### — PROYECTO DE LEY DEL SECTOR FERROVIARIO. (Número de expediente 121/000152).

El señor **PRESIDENTE**: Votación conjunta de las enmiendas a la totalidad de devolución al proyecto de ley del sector ferroviario, presentadas por el Grupo Parlamentario Mixto, señora Pérez Fernández y señora Jordà, el Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), el Grupo Parlamentario IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural y el Grupo Socialista. Son de devolución y las votamos conjuntamente.

Comienza la votación. **(Pausa)**.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 313; a favor, 122; en contra, 186; abstenciones, 5.**

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

### AVOCACIÓN POR EL PLENO:

El señor **PRESIDENTE**: Ha sido solicitada la avocación por el Pleno de la Cámara de la deliberación y votación final de este proyecto y esto es lo que sometemos a votación.

Comienza la votación. **(Pausa)**.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 312; a favor, 142; en contra, 170.**

El señor **PRESIDENTE**: No será avocado a Pleno.

#### — PROYECTO DE LEY DE RÉGIMEN JURÍDICO DEL SECTOR PÚBLICO. (Número de expediente 121/000154).

El señor **PRESIDENTE**: Votación conjunta de las enmiendas a la totalidad de devolución al proyecto de ley de régimen jurídico del sector público, presentadas por los grupos parlamentarios de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural, Catalán de Convergència y de Unió, y Socialista.

Comienza la votación. **(Pausa)**.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 312; a favor, 133; en contra, 174; abstenciones, 5.**

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

### AVOCACIÓN POR EL PLENO:

El señor **PRESIDENTE**: Votamos ahora la solicitud de avocación por el Pleno de este proyecto de ley. Comienza la votación. **(Pausa)**.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 312; a favor, 141; en contra, 171.**

El señor **PRESIDENTE**: No será avocado a Pleno.

#### — PROYECTO DE LEY DEL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO COMÚN DE LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS. (Número de expediente 121/000155).

El señor **PRESIDENTE**: Votación conjunta de las enmiendas a la totalidad de devolución al proyecto de ley del procedimiento administrativo común de las administraciones públicas, presentado por los grupos de La Izquierda Plural, Catalán de Convergència y de Unió y Socialista.

Comienza la votación. **(Pausa)**.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 312; a favor, 135; en contra, 174; abstenciones, 3.**

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 293

25 de junio de 2015

Pág. 58

### AVOCACIÓN POR EL PLENO:

El señor **PRESIDENTE**: Avocación por el Pleno de la Cámara de la deliberación de este proyecto de ley. Comienza la votación. **(Pausa)**.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 311; a favor, 139; en contra, 172.**

El señor **PRESIDENTE**: No será avocado a Pleno.

### AVOCACIÓN POR EL PLENO:

— **PROYECTO DE LEY DE SOCIEDADES LABORALES Y PARTICIPADAS. (Número de expediente 121/000156).**

El señor **PRESIDENTE**: Solicitud de avocación por el Pleno de la Cámara de la deliberación y votación final del proyecto de ley de sociedades laborales y participadas, que ha presentado el Grupo Parlamentario Socialista.

Comienza la votación. **(Pausa)**.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 313; a favor, 139; en contra, 173; abstenciones, 1.**

El señor **PRESIDENTE**: No será avocado a Pleno.

— **PROYECTO DE LEY POR LA QUE SE MODIFICA Y ACTUALIZA LA NORMATIVA EN MATERIA DE AUTOEMPLEO Y SE ADOPTAN MEDIDAS DE FOMENTO Y PROMOCIÓN DEL TRABAJO AUTÓNOMO Y DE LA ECONOMÍA SOCIAL. (Número de expediente 121/000157).**

El señor **PRESIDENTE**: Solicitud de avocación, también del Grupo Socialista, por el Pleno de la Cámara de la deliberación y votación final del proyecto de ley por la que se modifica y actualiza la normativa en materia de autoempleo y se adoptan medidas de fomento y promoción del trabajo autónomo y de la economía social.

Comienza la votación. **(Pausa)**.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 313; a favor, 141; en contra, 171; abstenciones, 1.**

El señor **PRESIDENTE**: No será avocado a Pleno. Se levanta la sesión.

**Eran las dos y quince minutos de la tarde.**