



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2018

XII LEGISLATURA

Núm. 602

Pág. 1

FOMENTO

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

Sesión núm. 33

celebrada el jueves 20 de septiembre de 2018

Página

ORDEN DEL DÍA:

Proposiciones no de ley:

- Sobre el impulso en la agenda internacional de la relevancia y memoria de las víctimas de accidentes aéreos y sus familias. Presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. (Número de expediente 161/003558) 2
- Sobre el impulso del Plan de colaboración público privada presentado recientemente por el Ministerio de Fomento para la construcción de nuevas carreteras. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/003448) 6
- Sobre las deudas e inversiones de los puertos gallegos. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/003622) 10
- Relativa a la necesidad de aumentar los servicios ferroviarios del Eixo Atlántico. Presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. (Número de expediente 161/000504) 16
- Sobre la conversión en autovía y mantenimiento de la N-432. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000779) 20
- Sobre el traspaso íntegro a la Generalitat de Cataluña de la Red de Rodalies de Cataluña. Presentada por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana. (Número de expediente 161/000828) 25

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 602

20 de septiembre de 2018

Pág. 2

— Sobre la ejecución de obras en la autovía A-66 entre León y Zamora. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/002982)	30
— Relativa al impulso de una ley de financiación del transporte colectivo urbano. Presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. (Número de expediente 161/003364)	35
— Relativa a la prórroga del plazo de información pública a efectos de expropiaciones del proyecto de construcción de plataforma del corredor mediterráneo de alta velocidad Murcia-Almería en su tramo Sangonera-Lorca. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/003384)	39
— Sobre el proyecto de ampliación del tramo Carraixet-Valencia de la autovía V-21. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/003402)	44
— Sobre refuerzo de la transparencia y seguridad en la planificación y puesta en servicio de líneas de alta velocidad, especialmente en la Comunidad Autónoma de Galicia Presentada por el Grupo Parlamentario Ciudadanos. (Número de expediente 161/003597)	48
Votaciones	52

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

PROPOSICIONES NO DE LEY:

- **SOBRE EL IMPULSO EN LA AGENDA INTERNACIONAL DE LA RELEVANCIA Y MEMORIA DE LAS VÍCTIMAS DE ACCIDENTES AÉREOS Y SUS FAMILIAS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA. (Número de expediente 161/003558).**

El señor **PRESIDENTE**: Muy buenos días.

Finalizado el Pleno, vamos a comenzar con el debate de las proposiciones no de ley, recordando que, como ha sido puesto en conocimiento de los portavoces de los grupos parlamentarios, hay ciertas alteraciones en el orden del día, que les recuerdo para que no haya lugar a dudas. Comenzaremos, en primer lugar, con la proposición no de ley que figura en el orden del día como número 9.º, del Grupo Confederal, sobre accidentes aéreos; después iremos a la 8.º, del Grupo Parlamentario Popular, sobre el plan de colaboración público-privada en materia de carreteras; después debatiremos la que figura en el orden del día como número 11.º, sobre deudas e inversiones de los puertos gallegos, y después ya desarrollaremos el orden del día en los términos en los que estaba: 1.º, 2.º, 3.º, 4.º, 5.º, 6.º, 7.º y finalizaremos con la que lleva el número 10.º Así que, sin más dilación, comenzamos con la primera proposición no de ley, sobre el impulso en la agenda internacional de la relevancia y la memoria de las víctimas de accidentes aéreos y sus familias, del Grupo Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, que defenderá la diputada doña Carmen Valido.

Tiene la palabra.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Gracias, presidente. Buenas tardes.

A partir de la tragedia del vuelo JK5022 de Spanair del 20 de agosto de 2008, la asociación de afectados de dicho vuelo, la VJK5022, promovió mejoras y cambios en la normativa internacional de asistencia a víctimas de accidentes aéreos y sus familias, cosa que hizo ante organismos europeos e internacionales, como la OACI, la Organización Internacional de Aviación Civil, una agencia de la ONU encargada de la normativa sobre aviación civil, logrando además, en unión con otros Estados pertenecientes también a la OACI y asociaciones de víctimas de accidentes aéreos de varios países, que la revisión de la circular 285 se convirtiera en el documento 9978 de política de la OACI sobre asistencia de víctimas de accidentes aéreos y sus familias, y en el documento 9973, que contiene la guía de dicha asistencia.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 602

20 de septiembre de 2018

Pág. 3

En 2015 la asociación de víctimas fundó en Madrid, junto a otras asociaciones internacionales, la Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias, que en febrero de 2016 fue reconocida por el consejo de la OACI como organización internacional, invitándola a todos sus eventos. Esta federación llevó a la pasada 39.ª Asamblea General de la OACI, celebrada en septiembre de 2016, la elaboración de tres notas de estudio que fueron aprobadas por mayoría de los países que las votaron durante las sesiones de la asamblea, que se referían a: una nota de estudio para la inclusión del documento 9978, al que me he referido, en el anexo 9 de la OACI sobre política de la OACI de asistencia a víctimas y sus familiares; otra nota de estudio para las comisiones de investigación y el aseguramiento de su independencia, y una tercera nota para la base de datos de la OACI con recomendaciones de seguridad dirigidas o no a este organismo en accidentes aéreos.

Por otra parte, el Ministerio de Fomento durante la etapa de la exministra Ana María Pastor apoyó incluso con su presencia en la 38.ª Asamblea General de la OACI las actividades, primero, de la asociación de víctimas y, después, de la federación que había fundado, respaldando el trabajo que a nivel internacional se venía realizando en los organismos internacionales desde el año 2000. Es decir, que la asociación de víctimas ha convertido a España en un referente internacional por la lucha en la asistencia a víctimas de accidentes aéreos y de sus familias.

De hecho, en el Real Decreto 632/2013, de 3 de agosto, se recogieron algunos de los objetivos del documento 9978, siguiendo además el Reglamento europeo 996/2010, que por primera vez recogía tres cuestiones fundamentales a petición de la asociación de víctimas de Francia y de España. Primero, que se entregara la lista de pasajeros a las familias como máximo dos horas después del accidente aéreo y antes de ser publicada; segundo, que todos los miembros de la Unión Europea tuvieran un plan de asistencia a víctimas de accidentes aéreos y sus familias, motivo por el que se creó el real decreto que ya cité, y tercero, que la información oficial de las causas del accidente aéreo se dieran a las familias afectadas antes de hacerlas públicas.

La asociación de víctimas sentó un precedente en la historia de la aviación comercial mundial al conseguir que el consejo de la OACI reconociera como organización internacional la federación que esta fundó, es decir, una organización de víctimas y sus familiares, por primera vez en la historia desde que se fundó en Chicago en 1944, de manera que los 191 países que la forman cuentan con las víctimas de las catástrofes aéreas a través de la federación para mejorar su asistencia, la seguridad, las investigaciones oficiales, los derechos de los pasajeros, etcétera.

Por todo ello, este grupo insta al Gobierno a lo siguiente: primero, apoyar la agenda internacional de la federación en la que se incluye su próxima asistencia a la confederación mundial de seguridad aérea, que se celebrará en la sede de la OACI en Montreal del próximo 9 al 19 de octubre de 2018, y en concreto a la jornada de asistencia a víctimas, que se celebrará, dentro de la misma, el día 16 de octubre. Segundo, promover en el seno de la Unión Europea la aprobación de la carta europea de derechos de las víctimas de accidentes aéreos y sus familias e impulsar por nuestro país la armonización de los protocolos a seguir en los distintos países, asegurando que todos los afectados por una tragedia o catástrofe aérea tengan y se vean amparados por los mismos derechos. Tercero, trabajar con otros organismos internacionales para impulsar un estatuto internacional de derechos de las víctimas de accidentes aéreos y sus familias con apoyo de los intervinientes en el transporte aéreo. Cuarto, impulsar una mayor relevancia de la voz de las víctimas de accidentes aéreos a través de la federación internacional y/o de la creación de una fundación de seguridad en vuelo en España como existe en otros países del entorno, que vela por los derechos de las víctimas de accidentes aéreos y sus familias. Y quinto, apoyar la asistencia de la federación a la 40.ª Asamblea General de la OACI, que se celebrará en septiembre de 2019, a la que ya está invitada a través de las iniciativas que se presenten conjuntamente por ambos organismos.

Muchas gracias.

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

Tiene la palabra para defender la enmienda el diputado del Grupo Parlamentario Socialista, don Sebastián Franquis.

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

Nosotros estamos de acuerdo con la proposición no de ley que ha presentado el Grupo Podemos, además compartimos su espíritu. Hemos presentado una enmienda que intenta mejorar técnicamente algunos de sus puntos, así que esperamos que sea aceptada, pero en el fondo de la cuestión, en lo que recoge el espíritu de la proposición estamos absolutamente de acuerdo; es decir, en reconocer en el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 602

20 de septiembre de 2018

Pág. 4

mismo Congreso de los Diputados, en la Comisión de Fomento, el papel que ha jugado en estos últimos años la asociación de víctimas del accidente aéreo JK5022. Es bueno que se reconozca, que se impulse el trabajo que ha hecho no solo en España sino a nivel internacional y creo que sería fundamental que se arrojara su participación en la asamblea, tal y como plantea la proposición, además de ser aprobada por el Congreso de los Diputados.

Es fundamental, como se ha hecho en la propia Comisión de investigación de este accidente, reconocer el trabajo que ha llevado a cabo la asociación, colaborando con el Ministerio de Fomento desde que se produjo el accidente. Además, lo ha hecho con distintos Gobiernos, tanto con el Partido Popular en el Gobierno cuando ocurrió el accidente como en estos momentos con el Gobierno del Partido Socialista. Se está teniendo un absoluto respeto por el trabajo que se lleva a cabo y se está colaborando en mejorar los protocolos, en impulsar su armonización y sería bueno elevarlos a nivel internacional. Por eso, apoyamos el espíritu de esta proposición no de ley porque refuerza el trabajo que está haciendo la asociación de víctimas para darle un carácter internacional, situando el papel de las víctimas en el ámbito internacional.

En el sector aéreo está todo prácticamente regularizado, pero no estaba recogida en ningún protocolo nacional e internacional la atención a las víctimas después de un accidente. Es fundamental reconocer que, gracias al trabajo de la asociación, esto se ha podido encauzar no solo en España, que ahora se ha situado a la vanguardia en cuanto a normalización de esta situación mediante protocolos y atención a las víctimas desde el primer momento en que se produce un accidente, sino también a nivel internacional. Por eso, fue fundamental participar en la anterior asamblea y va a serlo también hacerlo en esta, yendo con propuestas concretas.

Con nuestras enmiendas hemos intentado mejorar técnicamente algunos puntos, el tercero y el cuarto; con el resto estamos absolutamente de acuerdo. Esperamos poder contar con el apoyo del grupo proponente, pero queremos dejar claro que nuestra posición va a ser favorable a que esto salga adelante porque se trata de reconocer el importante trabajo que ha hecho la asociación de víctimas del accidente aéreo porque, insisto, ha hecho a España pionera en llevar los derechos de las víctimas a nivel internacional. Votaremos a favor y esperamos que la propuesta de enmienda que hemos hecho sea recogida finalmente por el grupo proponente.

Gracias.

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

Pasamos a los posicionamientos. El Grupo Mixto no desea intervenir. Por el Grupo Vasco, tiene la palabra el señor Barandiaran.

El señor **BARANDIARAN BENITO**: Buenos días, señor presidente. Buenos días, señorías.

Víctima puede ser definida como cualquier persona que sufre un daño por causa ajena a su voluntad por casos fortuitos y que hoy se extiende no solo a un ámbito concreto, sino que hay pluralidad de causas, motivos o fenomenologías que pueden producirlo, respecto de las que en principio y hasta fechas yo diría que más o menos recientes no se ha tenido determinado grado de sensibilidad ni respuesta por parte del ordenamiento jurídico ni tampoco de distintos ámbitos institucionales. Esta concreta propuesta viene a intentar paliar esa ausencia en un ámbito concreto, en el ámbito internacional, respecto de un supuesto concreto, que es el de las víctimas producidas como consecuencia de accidentes aéreos, donde por desgracia —aquí tenemos hoy en vigor, y el presidente lo conoce bien, una Comisión que está investigando un concreto accidente— se han evidenciado también determinadas carencias en las que instituciones propias están intentando reaccionar de forma acertada.

En ese sentido la entendemos completamente plausible y vamos a apoyar la propuesta realizada por los proponentes, por el Grupo de Podemos, porque la traslación a otros ámbitos determinados de esa sensibilidad que ya empieza a existir con carácter general, quizá de forma más intensa a raíz de otros fenómenos en el Estado español, es bueno que se generalice, y creemos que esta iniciativa ayuda en ese sentido.

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

El Grupo de Esquerra Republicana no desea intervenir.

Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra don Saúl Ramírez.

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

El Grupo de Podemos nos trae hoy una propuesta no legislativa que parte de la voluntad de la asociación de víctimas del accidente JK5022. Vaya por delante que nosotros vamos a apoyar de forma

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 602

20 de septiembre de 2018

Pág. 5

clara esta propuesta. Nos parece de justicia, nos parece necesaria, nos parece también una parte del reconocimiento del trabajo que ha hecho esa asociación en los últimos años y para este diputado tranquiliza saber que hay una asociación que está haciendo que se extraigan lecciones fundamentales de lo que ha sucedido para que no vuelva a ocurrir. Si se ha generado algún cambio en los protocolos de actuación en el caso de accidentes aéreos ha sido gracias a esta asociación y a la voluntad sobre todo de su presidenta. Por tanto, nuestro grupo apoyará esta propuesta no legislativa.

Está en este Congreso en marcha una Comisión de investigación del accidente aéreo del vuelo de Spanair JK5022 y todos los que somos parte de esa Comisión sabemos claramente, cuando escuchamos a las víctimas y a sus familiares, que hay claras deficiencias, que se produjeron muchísimos errores que no deben repetirse. La verdad es que uno se estremece al escuchar el relato de esas cuarenta y ocho horas después del accidente, que yo creo que les transformaba en dobles víctimas, no solo porque en muchos casos habían perdido a sus seres queridos, sino porque el tratamiento que se estaba haciendo de la información era opaco, prácticamente se les maltrató de manera sistemática, y gracias a este movimiento asociativo se ha podido paliar en parte, aunque queda mucho por hacer, lo que sucedió esos días. Hemos escuchado también en esa Comisión al director general de Aviación Civil reconocer claramente que no se supo actuar en el caso del accidente. Por tanto, yo creo que este tipo de propuestas son necesarias precisamente para mejorar no solo en el ámbito nacional, sino en el ámbito internacional los protocolos de actuación, y mi grupo las apoyará en todo momento.

Muchísimas gracias.

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

Es el turno del Grupo Popular. Tiene la palabra doña Carmen Hernández Bento.

La señora **HERNÁNDEZ BENTO**: Muchas gracias, presidente.

Señorías, han pasado diez años desde aquel terrible 20 de agosto de 2008 y desde el pasado 18 de abril, como aquí se ha dicho, que se constituyó la Comisión de investigación del accidente del JK5022, el Partido Popular, mi grupo, se ha comprometido en esta Comisión a trabajar con una intención muy clara: por un lado, contribuir —además nos lo ha pedido así la asociación de víctimas— a mejorar la seguridad aérea, pero también poner luz a lo que sucedió con la intención de que nunca más vuelva a suceder. Desde aquel 20 de agosto, con el objetivo de que nadie tuviese que pasar por lo que ellos pasaron, las víctimas se agruparon y constituyeron esa asociación de víctimas y familiares del JK5022 y han convertido su dolor y su pérdida en un compromiso proactivo para evitar que situaciones como las que ellos vivieron se repitan.

Sin duda, con el empuje y la colaboración inestimable de los afectados, pero de la mano —y esto lo quiero decir también claramente— de un Gobierno del Partido Popular, con una ministra del Partido Popular de Fomento, Ana Pastor, ya España en el año 2011 presidió la *task force* de la OACI, que revisó la circular 285, que tuvo como consecuencia la publicación del documento que luego rigió la política de la OACI sobre la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares. Además, se trasladaron todas estas conclusiones a la normativa nacional a través del Real Decreto 632/2003, de asistencia a las víctimas de accidentes de aviación civil y sus familiares. Esta norma, ampliamente reconocida, mejoró sustancialmente el catálogo de los derechos preexistentes y mejoró la coordinación y la prestación de la asistencia, incluyendo los accidentes de aviación civil en los planes de protección civil. Se cumplieron, por supuesto, todas las peticiones que solicitaron las asociaciones; ellos tenían que ser los primeros en ser informados. El desarrollo de este decreto dio también lugar al protocolo de coordinación para la asistencia de víctimas de accidentes de aviación civil. Con toda esta nueva normativa, promovida por un Gobierno del Partido Popular, podemos decir a día de hoy que disponemos de mejores sistemas de reacción ante accidentes y atención a las víctimas. Ana Pastor estuvo en la 38.ª Asamblea General de la OACI, acompañando a la asociación.

En el año 2015, como aquí se ha dicho, esta asociación constituye una federación internacional junto a otras asociaciones de otros países. En 2016 esta federación es reconocida por el consejo de la OACI como organización internacional y es invitada a todos los eventos. Con la ayuda y el impulso de la asociación, España —aquí se ha dicho, y desde el Partido Popular lo reconocemos también— se convierte en un referente internacional en la lucha de la asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y sus familias. Sin duda, las asociaciones de víctimas y familiares han tenido un papel relevante para mejorar la sensibilidad de los organismos internacionales, en mejorar la respuesta en los casos de accidente. Por eso no resulta extraño que en el Grupo Popular estemos de acuerdo en dar mayor relevancia a la voz de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 602

20 de septiembre de 2018

Pág. 6

las víctimas de accidentes aéreos porque ya lo hemos hecho. Teniendo en cuenta que, en la siguiente asamblea de la OACI, Brasil presenta una propuesta en la que pide crear un foro de asistencia a víctimas en la propia OACI y que en el mes de octubre se va a celebrar en Montreal la conferencia de la OACI, yo creo que este puede ser el primer paso de muchos otros.

Por todo ello, el Grupo Popular cree que esta es una oportunidad que no debemos perder. Apoyamos la presencia de la federación, tanto en la conferencia mundial de seguridad aérea de la OACI como en las jornadas de asistencia a víctimas del 16 de octubre, así como, por supuesto, estarán invitadas a la cuarenta Asamblea General de la OACI de septiembre de 2019. El Grupo Popular también apoya que se promueva tanto la carta europea de derechos de las víctimas como el estatuto internacional de derechos de víctimas de accidentes aéreos y sus familias.

Finalizo. El Grupo Popular se quiere sumar al deseo de la Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos. Cuando se produce un siniestro aéreo en cualquier lugar del mundo tenemos que poder hacer algo más que llorar y consternarnos: lograr que ese país trate con dignidad y respeto a sus víctimas.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Hernández Bento.
Señora Valido, en relación con la enmienda que ha sido planteada por el Grupo Socialista.

La señora **VALIDO PÉREZ**: No la vamos a aceptar, presidente. Ya se lo dije al portavoz.

El señor **PRESIDENTE**: Muy bien. Tomamos nota.

— SOBRE EL IMPULSO DEL PLAN DE COLABORACIÓN PÚBLICO PRIVADA PRESENTADO RECIENTEMENTE POR EL MINISTERIO DE FOMENTO PARA LA CONSTRUCCIÓN DE NUEVAS CARRETERAS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/003448).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a continuación a debatir la siguiente proposición, la que figura en el orden del día como número ocho. Es para el impulso del plan de colaboración público-privada presentado recientemente por el Ministerio de Fomento para construir nuevas carreteras. Es del Grupo Popular y la va a defender el diputado don Miguel Barrachina. Tiene la palabra.

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

Nuestro texto original, que presentamos el pasado mes de junio, respondía a una preocupación: que se estuviese, intencionadamente, frenando o ralentizando una serie de actuaciones que van a crear no solo 150 000 empleos durante la construcción sino a proveernos de 2300 kilómetros adicionales de autovía en todo el territorio nacional. Ayer mismo la modificamos para incorporar lo que ya no es solo una preocupación sino una constatación de que hay un deseo premeditado de aplazar la totalidad de actuaciones en este Plan extraordinario de carreteras autorizado por instancias europeas para España y, por tanto, le pusimos los nombres y apellidos que estas actuaciones iban a tener. Había seis anunciadas ya por el anterior Gobierno de España, por don Iñigo de la Serna, el brillante ministro que impulsó esta iniciativa, y también por Mariano Rajoy —seis anunciadas hasta el pasado mes de mayo—, y otras diecinueve en un estado de madurez preciso para que fuesen propuestas. Por eso hemos querido ponerles nombres y apellidos a todas las iniciativas que debería impulsar el Gobierno.

De este proyecto, que fue presentado el verano pasado, para el periodo 2017-2021, la semana de infausta memoria, cuando se produjo la ocupación del Gobierno de España en la última semana de mayo, ese viernes, día 1 de junio, estaban las dos primeras actuaciones en la Comunidad Valenciana y en Murcia, en Alicante y Murcia, en sendas autovías para autorizar el aumento del techo de gasto futuro. Sin embargo, cambió el Gobierno y fue paralizada. Desde aquella fecha hasta ahora no solamente no se ha dado un paso hacia delante, sino nos tememos que muchos hacia atrás. Por tanto, urgimos a que se lleve a cabo esta actuación, que es financiada por el Banco Europeo de Inversiones, en la que las carreteras se construirán con un 42,5% de financiación del Banco Europeo de Inversiones, siendo dicho banco y Eurostat quienes autorizan, uno a uno, cada uno de estos proyectos que requieren, como bien sabe todo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 602

20 de septiembre de 2018

Pág. 7

el mundo, una serie de exigencias. Esta lista tasada que hemos presentado de veinticinco proyectos, naturalmente, no es una lista cerrada, es una lista abierta a que el Gobierno, que en este momento dispone de más información, y el resto de partidos políticos incorporen otras.

Debe haber un grado de madurez para poder ejecutarse e iniciarse las obras antes de 2021 y se exigen varias cosas, entre otras, que formen parte de la Red transeuropea de transportes. Este proyecto se financia a través del Fondo europeo extraordinario de infraestructuras, el denominado Plan Juncker. El Plan Juncker tiene una vigencia concreta en el tiempo y, por tanto, se pueden agotar por parte de otras naciones más avisadas los recursos. En esa actuación dice que estas veinticinco vías están en disposición, todas ellas, de ser aprobadas por instancias europeas porque todas ellas cumplen las exigencias: primero, que forme parte de la Red transeuropea de transportes —son, por tanto, autovías, vías de gran capacidad—; dos, que todas las actuaciones tengan al menos un 50% de obra nueva, es decir, no ya ampliación sino obra físicamente nueva; tres, que pasen el estudio publicado de impacto económico y social y que sea positivo, tanto español como por instancias europeas, es decir, que tenga un gran impacto. Luego está lo determinante, lo que hace que hayamos propuesto estos veinticinco y no otros muchos más que podrían estar también y es el grado de madurez, es decir, que esté en avanzado estado de madurez, tanto en la redacción de proyectos como en los estudios ambientales, para que pueda ser ejecutado de inmediato.

La formulación con la que nos ha estimado la Unión Europea estas obras es la de pago por disponibilidad, es decir, es la concesionaria quien hace la redacción definitiva del proyecto, primero, quien construye y lo mantiene durante treinta años y solo ve el primer céntimo una vez los vehículos estén pasando con garantías de seguridad, porque la siniestralidad, el número de accidentes, computa a la hora de recibir más por esa autovía o menos y ese canon mensual va en función de una serie de indicadores publicados de seguridad, de adherencia, de calidad del asfalto, de señalización, de iluminación, en fin, de garantías de seguridad y de garantías ambientales, de disminución de emisiones de CO₂ y de disminución de ruidos. Todo eso es así y estos veinticinco proyectos lo cumplen y va a costarle a España mucho menos porque hoy la financiación del Banco Europeo de Inversiones supone algo tan sencillo como que si España tiene ya una inflación superior al 2% y a lo que presta el banco europeo es a tipos del cero o cero y algo, que las concesionarias pidan 100 de préstamo y, en términos reales, devuelvan 98. Quiere decir que estos 5900 millones de euros que pedimos, que imploramos movilizar por el bien del país van a ser a precios con grandes bajas, porque el precio al que van a conseguir el dinero de la Unión Europea va a ser muy bajo.

Digo que estoy preocupado por el freno. Conozco un caso particular, que es el de mi provincia, Castellón. En abril de 2017, el Gobierno de España envía un requerimiento a la Consellería de Medio Ambiente de Valencia diciéndole —abril de 2017—: en el plazo de treinta días responda en relación con el trazado de la nueva autovía, la nueva A-7, que hermanará la Comunidad de Cataluña y la Comunidad Valenciana a través de la vecina provincia de Tarragona, desde el aeropuerto de Castellón hasta el límite de la provincia con Tarragona. Se trata de una inversión de 434 millones, se dan treinta días de plazo y al año siguiente no habían respondido, y fue solo una denuncia pública, después de haber visto una carta, que era de abril de 2017. Y en verano, en julio de 2017, responde el Gobierno autonómico valenciano, una *consellería* llevada por Compromís, que, dado que están en periodo vacacional —atención, un plazo de treinta días—, ampliaban el plazo. A día de hoy, desde abril de 2017, todavía no han llegado a decir no el estudio de impacto ambiental, que eso lo hace el Ministerio de Medio Ambiente, sino simplemente si están de acuerdo con el trazado. Es decir, llevamos un año y pico esperando.

Ejemplos como este de esta actuación, financiada con fondos europeos, todos. Por tanto, el deseo de frenar cuando no de boicotear esta serie de anuncios —concluyo, señor presidente— tiene dos justificaciones: una, el actual Gobierno de España no quiere que se haga nada en España de inmediato porque no se podría poner la medalla, no podría arrogarse el mérito de ser un proyecto suyo, sería difícilmente creíble; y, dos, cuanto más lo alargues en el tiempo —don Mariano Rajoy estuvo en Castellón anunciando esta inversión en enero— más se desvincula del origen. Pero el origen no es el Partido Popular, el origen es un premio a España, porque le permiten llevar a cabo esta serie de actuaciones financiadas con fondos europeos, porque este año se cierra el expediente de déficit excesivo que se abrió en la etapa socialista, y, por tanto, España ha hecho un gran esfuerzo que merece que este plan extraordinario de carreteras sea impulsado en sus veinticinco actuaciones por el actual Gobierno.

Muchas gracias, señor presidente.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 602

20 de septiembre de 2018

Pág. 8

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

Grupos enmendantes. En primer lugar, por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra don Fernando Navarro.

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

El anterior Gobierno presentó, en julio de 2017, este plan extraordinario de inversión en carreteras que pretendía desarrollar en colaboración con el capital privado y que quería reactivar la obra pública, muy decaída evidentemente, sin afectar al déficit, que no al coste. El plan, en principio, contemplaba una inversión de 5000 millones distribuida en veinte actuaciones desarrolladas en un plazo de cuatro años, lo que se refiere a las obras, aunque los efectos de esa colaboración público-privada se alargarían a lo largo de treinta años. Se presentó el plan, efectivamente amparado en ese plan Juncker, pero se presentó sin preparación, sin estudios previos de viabilidad por parte de Fomento, sin ninguna seguridad de que las inversiones que se presentaban fueran realmente necesarias, si serían útiles y si tendrían retorno para la sociedad. No se estudiaron tampoco las consecuencias a futuro que podría tener esa colaboración público-privada, este es un tema que evidentemente nos tiene que preocupar después del ejemplo de las radiales; no había estimaciones de tráfico, en fin, básicamente lo que se nos pedía es que hiciéramos un acto de fe.

Ahora llega la PNL, ahora llega la autoenmienda, que además detalla todas las actuaciones, nos parece en este caso un empeño de ponerse una medalla por las actuaciones que el plan conlleva, pero para nosotros el problema sigue siendo el mismo de siempre: el problema de que la agenda política se anteponga a los criterios de utilidad. Nosotros nos hemos pasado toda la legislatura invocando ese gran acuerdo de infraestructuras, lo llevábamos en el pacto con el anterior Gobierno. Creíamos haber encontrado buena disposición en el resto de los grupos de la Cámara, conseguimos incluir en la Ley de Contratos la Oficina Nacional de Evaluación, que tendría que evaluar la rentabilidad socioeconómica de estas inversiones y conseguimos dedicar todo un libro en la Ley de Contratos absolutamente detallado a un supervisor del que colgaba la Oficina Nacional de Evaluación. Esto se ha quedado en saco roto y esto hay que desarrollarlo.

El anterior Gobierno no demostró el menor interés en hacerlo. El nuevo sigue absolutamente por la misma línea. Ese es el motivo de nuestra enmienda. Nosotros queremos retomar esta manera de hacer política en infraestructuras, queremos una vez más que deje de ser la bolsa de caramelos de los políticos, queremos que se reavive y que se desarrolle la Oficina Nacional de Evaluación y creemos que debe reavivarse ese plan y en ese sentido está la enmienda que esperamos que decidan contemplar.

Muchas gracias.

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

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

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

Voy a reconocer que me ha sorprendido no gratamente la iniciativa del Grupo Popular y voy a decir además el porqué. Creo que abusamos exageradamente de la confianza que los ciudadanos nos dan. ¿Y por qué digo esto? Porque durante un año desde que se anunció por parte del Gobierno del Partido Popular, del señor Rajoy, que se iba a poner en marcha un plan de inversiones de carreteras, todos los partidos de esta Cámara, y digo todos los partidos, pedimos detalles de ese plan de inversiones en carreteras. Pedimos cuáles iban a ser las actuaciones y no se nos contestó, pedimos cuáles iban a ser las condiciones y no se nos contestó, pero curiosamente cuando el Partido Popular ha dejado el Gobierno de la nación se presentan con una iniciativa que nos presenta o que nos anuncia seguramente las inversiones que tenían previstas, pero siguen sin decirnos las condiciones. No es cierto lo que ha dicho el portavoz del Grupo Popular en el sentido de que algunas de las actuaciones anunciadas públicamente estuvieran maduras para poderse licitar con el PIC. No es cierto. Ninguna de las actuaciones que se presentaron públicamente por parte del Partido Popular cumplían la Ley de Contratos, que hay que cumplirla, ni muchos de ellos tenían los proyectos redactados. Sinceramente, creo que en este Parlamento y en esta Comisión tenemos que intentar no tomar el pelo a los ciudadanos y esta iniciativa viene a tomar el pelo.

Además, voy a hacer un planteamiento. ¿El Gobierno de España con el Partido Socialista en el Ministerio de Fomento está dispuesto a poner en marcha el PIC, un plan de inversión de carreteras público-privado? Sí, pero no a costa de cualquier cosa. Y voy a decir qué es a costa de cualquier cosa. Cuando hemos comprobado cuáles eran las condiciones del Plan Extraordinario de Inversión en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 602

20 de septiembre de 2018

Pág. 9

Carreteras hemos visto que lo que llevaban consigo muchas de ellas es que si una inversión para hacer una autovía suponía, por ejemplo, 500 millones de euros, con el PIC a los ciudadanos les iba a suponer 1500 millones de euros. ¿Qué suponía eso? Un sobrecoste que todos los ciudadanos de este país íbamos a pagar a las empresas privadas. Claro, a día de hoy entiendo por qué el Partido Popular pide que se aligere la puesta en marcha del plan de inversión público-privada de carreteras para que los ciudadanos paguemos un sobrecoste.

Nosotros analizaremos cuál es el coste inicial si se paga con presupuestos y cuál sería el coste final si se pagara con la inversión público-privada y si lo creemos razonable, si creemos que es bueno, lo haremos, pero no con un sobrecoste que vaya a las empresas privadas y, además, por una razón y es que en este país los ciudadanos están cansados de que cuando una carretera, una autovía o una autopista de peaje quiebra la paguemos entre todos y cuando tienen beneficios vayan para las empresas privadas. Y lo que se está proponiendo hoy aquí por parte del Partido Popular es que vayan grandes beneficios a las empresas privadas que dejaron quebrar algunas autopistas de peaje, que las hemos pagado entre todos y han buscado otra forma de volver a hacer caja. Lo digo de verdad, sinceramente me parece una vergüenza.

Nosotros hemos presentado una enmienda que lo que busca es la filosofía que he defendido hoy aquí y que es la filosofía del Gobierno. Si hay actuaciones que estaban contempladas en el PIC que no llevan un sobrecoste exagerado que haga que los ciudadanos paguen mucho más por esa inversión, crearemos razonable que se puede hacer con esa fórmula, pero, si no, tendremos que buscar otra fórmula de financiación como pueden ser los presupuestos del Estado, porque no estamos dispuestos a que los ciudadanos paguen por una obra más de lo que vale. Por eso yo le pediría al portavoz del Partido Popular que diga toda la verdad y que diga todo lo que hay.

Ha hablado aquí de su preocupación por una autovía, la A-7, que pasa por su provincia y que tres de los tramos que forman parte de ella no tenían ni los proyectos redactados. ¿Cómo se va a licitar una ejecución de una autovía a través del PIC si no había proyecto redactado, si cuando hemos llegado al Gobierno no solo no había proyectos redactados, sino que no había pliego de licitación redactado? Las empresas, y sobre todo las medianas empresas de este país, siempre han planteado muchas dudas, primero, porque creían que no todas las empresas iban a poder ejecutar ese plan, iban a ir a las grandes, e iba a suponer un sobrecoste. Sinceramente, creo que no se tiene que llevar a cabo el PIC tal cual lo tenía planteado el Gobierno porque lo que se comprueba es que el sobrecoste lo pagamos todos los españoles y una vez más va a cumplirse que los ciudadanos pagamos cuando las empresas quiebran y las empresas se llevan los grandes beneficios cuando los tienen. No estamos dispuestos a ello. Nos parece muy bien el PIC, lo revisaremos, pondremos luz y taquígrafos sobre lo que hay y haremos que los ciudadanos una vez más no se sientan engañados.

Muchas gracias.

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

Señor Barandiaran, ¿desea intervenir? (**Denegación**). Por el Grupo de Esquerra Republicana, el señor Maragall, tampoco.

Tiene la palabra don Félix Alonso.

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: Gracias, señor presidente.

Lo hemos dicho muchas veces ya en este Congreso, el trazado de nuestras carreteras responde más a intereses de las grandes constructoras y a intereses electorales que a una red planificada y eso ha dibujado un país radial con exceso de construcción en general y con la sensación de la ciudadanía de que finalmente estas infraestructuras no terminan de funcionar.

Según los datos de Eurostat, somos el país de la Unión Europea con más kilómetros de autopistas o autovías por delante de Francia y Alemania. España lidera las vías de alta capacidad en el continente con 15444 kilómetros por 12996 de Alemania u 11612 de Francia. En el mundo solo nos superan Estados Unidos y China. ¡Qué grandes somos!

España necesita ser repensada, por supuesto que sí, y no exclusivamente por las grandes constructoras que quieren beneficiarse del Plan Juncker. Debemos estudiar cuáles son sus necesidades reales para una mejor movilidad de la ciudadanía. Cuando el PP gobernaba nos presentaron muchos planes y pocos peces. Nos dijeron, porque vino aquí el señor ministro, el señor De la Serna, que el plan de 5000 millones era ambicioso e inminente. Ha pasado el tiempo y sigue atascado por los propios abogados del Estado que no lo ven claro con la nueva ley de contratación pública. El ya exministro, señor De la Serna, por prudencia no

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 602

20 de septiembre de 2018

Pág. 10

quiso detallar las obras previstas. Hoy esta tarde, en cambio, el portavoz del Partido Popular nos las detalla. Pienso, creemos todos, que hoy se da inicio a la campaña electoral de las autonómicas.

Como en botica, hay de todo y seguro que para los territorios debe haber gente que ya sueña con ese asfalto. Nuestro pragmatismo nos lleva a preguntar: ¿alguien recuerda nuevas líneas de ferrocarril, el normal, no el AVE, en los últimos cuarenta años construidas? Cerradas sí que las recordamos todos. Hoy precisamente estamos debatiendo proposiciones no de ley para recuperar algunas de ellas y, por contra, seguimos creciendo en vías rápidas sin tener en cuenta ni factores medioambientales ni de movilidad que pueden ser revolucionarios en los próximos años con la incorporación de nuevas tecnologías.

Somos conscientes de que muchas carreteras en España tienen un deficiente mantenimiento y una serie de cuellos de botella que agravan la siniestralidad y deben solucionarse. Invertimos en mantenimiento unos 900 millones de euros, cuando necesitaríamos 1500 millones de euros y ahora queremos seguir construyendo. ¿Al dictado de quién?

El Gobierno actual nos explica que los costes o, mejor dicho, los beneficios de las constructoras se elevarán tres veces lo presupuestado. ¿Estamos seguros de que ese es el modelo que necesita España? ¿O es el modelo de las grandes constructoras? Voy a ponerle un ejemplo de lo que ha anunciado hoy el portavoz del Partido Popular. En la ampliación de carriles de la A-2 entre Martorell e Igualada, ¿ya saben que todas las alcaldías —excepto una, la de Igualada—, están en contra y que el problema se reduciría con poner más radares en lugar de construir una playa de diez carriles en Esparreguera y ocho en Collbató? En fin, no caigamos en el tocomucho de siempre y demos prioridad, dentro de los Presupuestos Generales del Estado, a aquello que realmente es imprescindible.

Muchas gracias.

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

El señor Barrachina puede intervenir para manifestarse sobre la aceptación de enmiendas.

El señor **BARRACHINA ROS**: Hay una enmienda de Ciudadanos que nos parece del todo razonable, de hecho todos los estudios económicos y financieros son parte obligatoria del proyecto y deben ser publicados. La única palabra en la que no estaríamos de acuerdo sería en lugar de «revisar», «analizar», que sería la primera. En el resto podríamos estimarla, a expensas de esa palabra.

La enmienda del PSOE se confunde del todo, es decir los proyectos redactados son parte, los tienen que hacer las concesionarias; no pueden estar, porque son de la concesionaria. En cuanto a lo del triple de precio, el precio lo determina el ministerio, es el ministerio el que lo saca. Y luego habla del antiguo plan extraordinario. ¿Antiguo es que está derogado?

El señor **PRESIDENTE**: No reabramos el debate. Simplemente, no acepta la enmienda.

El señor **BARRACHINA ROS**: Si es que es antiguo y está derogado, no podemos aceptarla. Gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

— SOBRE LAS DEUDAS E INVERSIONES DE LOS PUERTOS GALLEGOS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/003622).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a debatir la siguiente proposición no de ley sobre las deudas e inversiones de los puertos gallegos. Es del Grupo Parlamentario Popular y la va a defender, en nombre del grupo, el diputado don Miguel Lorenzo.

El señor **LORENZO TORRES**: Gracias, señor presidente.

Mi presencia hoy aquí —aunque no pertenezco a esta Comisión— se debe a que hemos presentado una iniciativa parlamentaria en beneficio y en defensa de los intereses de Galicia y de todos los gallegos, pidiendo un trato igualitario al que tienen nuestros vecinos valencianos y, sobre todo, un trato no discriminatorio respecto a los puertos gallegos de interés general.

Como ustedes saben, llevamos ya más de cien días de Gobierno socialista, y en estos cien días se han tomado muchas decisiones, decisiones que han variado incluso por horas. Una de las decisiones que se han tomado y que me pareció bastante inaudita en su momento fue la de condonar al puerto de Valencia 350 millones. Este anuncio lo hizo el Gobierno socialista en el Consejo de Política Fiscal y

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 602

20 de septiembre de 2018

Pág. 11

Financiera. Nosotros no estamos en contra de que se condonen esos 350 millones, pero sí estamos pidiendo un trato igualitario para todos los puertos de España, sobre todo para los puertos gallegos de interés general. No sé si esto es el pago a una mochila que arrastra el Gobierno socialista, que es un Gobierno que todos conocemos que solamente tiene ochenta y cinco diputados. Por supuesto, no voy a discutir aquí ni voy a hablar de la legitimidad o de la legalidad del acceso al Gobierno por parte del Partido Socialista; no discuto esa legalidad ni esa legitimidad, aunque muchas veces otros grupos nos lo recuerdan al Partido Popular, como si nosotros pusiéramos en duda eso. Lo que sí quiero poner de manifiesto es la deslealtad en la que está incurriendo el Gobierno socialista respecto a este país. En primer lugar, ha sido desleal con la Constitución, porque se está apoyando en aquellas personas que están en contra de la Constitución y en contra de la unidad de España. Hoy vemos que también está siendo desleal con las mujeres y con el Pacto de Estado sobre la Violencia de Género. Se están haciendo una serie de reformas y están intentando, a través de una enmienda que no tiene nada que ver con esta ley que se está discutiendo, la ley que está desarrollando este pacto, reformar la Ley de estabilidad presupuestaria. Son desleales también con las reglas democráticas. Están siendo desleales con el Senado, al que quieren quitar competencias y, por supuesto, están siendo muy desleales con las comunidades autónomas, tanto en temas de financiación como en temas de puertos.

Cuando hablamos de puertos, hablamos de todos los puertos de España, y a un puerto de España se le ha concedido un beneficio de 350 millones cambiando las reglas. Nosotros no estamos pidiendo nada que no tengan los demás. Hasta ahora hubo una regla pactada y respetada por todos los Gobiernos por la cual cada puerto asumía su propia financiación y sus propias deudas. Esto fue lo pactado por todos los Gobiernos. Cuando ahora el Partido Socialista —no se sabe por qué— concede estos 350 millones está haciendo un trato discriminatorio respecto a las demás autonomías. Y nosotros, como gallegos, reclamamos un trato igual que el que se ha dado a Valencia, porque también tenemos muchas infraestructuras que quedan pendientes de realizar. Podemos señalar el puerto de A Coruña, ciudad a la que yo represento. Estamos pidiendo la condonación de la deuda que tiene contraída la entidad portuaria por la construcción del puerto exterior de Langosteira. Y también pedimos —y aquí quería hacer una reflexión a la enmienda presentada por En Marea— que se mantenga el protocolo firmado por el anterior Gobierno de España, del Partido Popular, según el cual se iban a subvencionar los 140 millones por Puertos del Estado para la conexión ferroviaria con Langosteira. Para nosotros es importantísima esta infraestructura; es importante que se haga esta conexión ferroviaria para desarrollar los objetivos que tiene el puerto de Langosteira. Esperemos que lleguemos a un acuerdo con En Marea, porque sí se llegó a este acuerdo en el Parlamento de Galicia —todas las fuerzas políticas aprobaron esta misma iniciativa—, pero sin quitar ese protocolo, porque para nosotros es esencial esa infraestructura.

También estamos hablando de otros puertos, como el puerto de Vigo, el acceso ferroviario a la terminal de Vigo, la mejora de las estructuras para el atraque de los grandes cruceros, la reforma y las mejoras de las edificaciones para los usos sociales y la nueva rampa para el silo de automóviles en Bouzas. También queremos impulsar mejoras para el acceso ferroviario al puerto de Ferrol y a la infraestructura de Caneliñas. También hablamos del puerto de Marín; queremos las mejoras en la operatividad de los contenedores. Y también en el de Vilagarcía de Arousa, queremos una mejora en los ejes ferroviarios. Muchas de estas infraestructuras están realizadas y se deben, y nosotros pedimos esta ayuda económica, la condonación por parte del Estado de esta deuda. También pedimos la financiación por parte del Estado de muchas otras infraestructuras que hay que realizar, porque solo haciendo estas infraestructuras y ayudando el Estado —como ha hecho con Valencia— podemos mejorar la gestión portuaria y la consecución de un mayor movimiento de mercancías y prestaciones y servicios.

Como he dicho, no pedimos nada nuevo, no pedimos nada que no se haya hecho; pedimos igualdad de trato con otras comunidades autónomas. Y si a Valencia se le han condonado 350 millones, a A Coruña, por ejemplo, también se le tiene que condonar la deuda por el puerto exterior, porque los terrenos que quedaron liberados —que en su día hubo un acuerdo para que se vendieran para financiar el puerto exterior— en la actualidad, gracias a la acción de la Xunta, que ha puesto el dinero sobre la mesa, van a ser para uso público. Ya decidiremos los coruñeses qué uso les vamos a dar a esos terrenos, pero lo que sí ha quedado claro es que hubo una apuesta por parte de la Xunta de Galicia para que esos terrenos quedaran para la ciudad y no fueran vendidos a manos privadas. Por eso, espero por parte de todas las fuerzas políticas que atiendan nuestra petición, que atiendan nuestra proposición, en el sentido de pedir esa condonación de las deudas y de obtener financiación para las infraestructuras necesarias para el desarrollo de nuestros puertos.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 602

20 de septiembre de 2018

Pág. 12

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

Para defender las enmiendas, en primer lugar, por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, tiene la palabra doña Alexandra Fernández.

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

Es fácil deducir que la razón que ha llevado al Grupo Popular a presentar esta proposición no de ley no es la polémica abierta en Galicia por el anuncio de la condonación de la deuda del puerto de Valencia. Sinceramente, creemos que no es por querer oponerse a esa condonación sino más bien por una cuestión electoral. Durante todos estos años nunca se han preocupado por la deuda de los puertos gallegos, a pesar de haber tenido en sus manos el Ministerio de Fomento hasta hace pocos meses. Hasta hace muy poco solo se han preocupado de cobrar, de endeudar y de no invertir nada en los puertos gallegos, al igual que el Gobierno de la Xunta —en manos de su mismo partido—, que desde hace años no ha invertido en estos puertos. Tampoco pareció inquietarles la gran deuda del puerto coruñés, porque no hicieron nada. Por eso, la pregunta que nos hacemos es: ¿Qué ha ocurrido a lo largo de estos cuatro meses para que ustedes se vuelvan tan reivindicativos? Permítanme que tenga que referirme a términos de oportunidad política y de electoralismo de última hora para poder entender este tipo de virajes repentinos que está dando el Partido Popular. Es más, me remito a lo que ustedes dicen en los primeros párrafos del texto expositivo de la proposición que debatimos hoy, donde se evidencia que lo que ustedes están sufriendo es una moción de censura y haber perdido el Gobierno. Incluso intentando creer que les ha dado un ataque repentino de preocupación sincera por la situación de deuda de los puertos de Galicia, tengo que decirles que ustedes han sido también copartícipes de un modelo que en materia de puertos ha perjudicado enormemente el futuro de los puertos en Galicia, también por la falta de inversiones. Pero si algo podemos compartir con ustedes es que, efectivamente, la Administración General del Estado debe actuar con equidad y ser ecuánime, por lo que si perdona la deuda al Puerto de Valencia debe adoptar la misma medida para con otros puertos de interés general, como los de Galicia, especialmente el de A Coruña, que arrastra la mayor deuda con Puertos del Estado. Tratemos de aprovechar este debate para profundizar en el actual estado de la cuestión, evitando quedarnos en la superficie de aguas confusas, electoralismo y poco más.

A poco que analicen los últimos años de gestión, verán que tanto el Partido Popular como el Partido Socialista poseen responsabilidades, puesto que ambos han contribuido a impulsar de forma descarada un diseño del modelo de transporte portuario o ferroviario que ha priorizado única y exclusivamente los puertos del Mediterráneo y el sur frente al abandono de los puertos de toda la fachada noroeste. Cuando el bipartidismo ha gobernado, tanto el PSOE como después el Partido Popular han tenido un papel protagonista en lo que ustedes denuncian aquí, la discriminación de unos puertos respecto de otros, cuestión que podemos extender a otros ámbitos del mundo de las infraestructuras, como es el ferroviario. No hay intermodalidad en el puerto coruñés, por ejemplo. Han propiciado el diseño de un modelo que privilegia al corredor mediterráneo, creando así puertos de primera y puertos de segunda. Les refresco la memoria. En la red transeuropea de transporte, donde los corredores de la red básica son dos, el mediterráneo y el atlántico, el primero, el mediterráneo, se conecta con los puertos del Mediterráneo, como es lógico, mientras que el corredor atlántico pasa por Madrid y solo se conecta con los puertos portugueses. Resulta que para el Estado español el Atlántico es Portugal, mientras que los únicos puertos que quedan como prioritarios son los del Mediterráneo. Este es el problema de un modelo que en su génesis tiene esa desigualdad.

Si queremos tener un debate honesto, primero tenemos que abordar ese problema estructural en las inversiones, que genera una geografía desigual en relación con las infraestructuras ferroviarias, y después el endeudamiento, que supone un agravamiento superpuesto a esa desigualdad estructural. En nuestra iniciativa intentamos abordar las dos cuestiones, la cuestión de la deuda, de forma inmediata, y después los problemas estructurales, para que realmente exista equidad entre los puertos. La enmienda, en su punto primero, plantea la igualdad de trato entre las diferentes autoridades portuarias gallegas, en línea con lo acordado por el Consorcio de Valencia, y a continuación formula una serie de propuestas respecto del Puerto de A Coruña, que es el que posee el mayor problema de endeudamiento, sin olvidar cómo el señor Feijoo, en complicidad con el anterior Ministerio de Fomento del Partido Popular, se saltó a la Administración local para suscribir un convenio, en abril de 2018, sobre los terrenos portuarios, abriendo así la puerta a la especulación con terrenos públicos, lo que supone un insulto para la ciudad de A Coruña. Pedimos que se revierta esa decisión, convocando la comisión de seguimiento para dejar sin efecto dicho

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 602

20 de septiembre de 2018

Pág. 13

convenio y negociar uno nuevo que cuente con todas las administraciones implicadas sin exclusiones y sin utilidades partidarias, y, sobre todo, que se cuente también con la Administración municipal, que es el actor principal en la gestión del espacio urbano. En definitiva, se trata de dar marcha atrás a esa forma de actuar que priorizó la privatización de la fachada litoral y recuperar la senda de la prioridad del interés colectivo y público. En el convenio firmado por la Xunta de Feijóo y distintos departamentos del anterior Ministerio de Fomento se pasaron por alto las demandas mayoritarias de la sociedad coruñesa, que se expresó en una manifestación multitudinaria. Probablemente, el hecho de que haya una gran movilización en la ciudad de A Coruña para que esos terrenos portuarios se mantengan en manos públicas haya sido lo que ha motivado esta iniciativa hoy aquí.

Por último, cuando decimos que es necesario que se invierta, lo que proponemos es que haya una conexión ferroviaria con el puerto de A Coruña. Quiero recordar que la enmienda que trasladamos recoge los mismos puntos de la iniciativa que se aprobó por unanimidad en el Parlamento gallego. Por tanto, esperamos que los grupos parlamentarios del Partido Popular y del Partido Socialista no tengan problema en asumir los términos que se aprobaron en el Parlamento gallego.

Muchas gracias.

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

Es el turno del Grupo Parlamentario Socialista. Tiene la palabra don Ricardo García Mira.

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

Estamos ante una proposición peculiar, verdaderamente peculiar, porque empieza con una introducción en la que se hace una gran crítica respecto del comportamiento del Partido Socialista que quiero rechazar de plano. El señor ponente, el señor Lorenzo, ha mostrado su disgusto porque el Gobierno haya cambiado, cuando esta es una cuestión absolutamente constitucional. Esta Comisión no es lugar para cuestionar los principios democráticos que rigen el cambio de Gobierno, que sucede, además, como consecuencia de sentencias que muestran la corrupción que existe en su partido. Por tanto, esto algo que está fuera de lugar y que quiero criticar que se mencione aquí.

Por otro lado, también me gustaría mencionar que el anterior presidente del Gobierno ha dejado de ejecutar hasta 2000 millones de euros en la comunidad gallega. No entiendo cuál es la crítica verdadera y a quién la dirige, porque hasta hace tres meses seguía sin ejecutarse todo el presupuesto destinado a Galicia en esta cantidad.

Ya entrando en el tema, respecto de la manera en que se plantea la proposición no de ley y a la manera en que se enmienda por parte del Grupo Unidos Podemos-En Comú-En Marea, me sorprende enormemente que las leyes, que son el principio por el que se rige el funcionamiento democrático de nuestro sistema, estén para saltarse en función de mayorías puntuales independientemente de si atentan contra la ley o no. A mí esto me preocupa, porque no entiendo cómo se puede continuar legislando en un lugar en el que las normas pasan a un segundo plano.

En primer lugar, la iniciativa contraviene principios legales, contraviene concretamente el texto refundido que recoge la Ley de puertos del Estado y de la Marina mercante y la legislación que la desarrolla. No entiendo por qué tiene que contravenirse la ley en función de un acuerdo puntual, que por otro lado reclama una ayuda del Estado sobre infraestructuras que han sido —como en el caso de A Coruña— financiadas con ayudas europeas, con ayudas de fondos de cohesión. Esto pone en riesgo que el propio Estado tenga que devolver el dinero recibido para esa ayuda en tanto que ahora se presta alterando los presupuestos iniciales, como ocurre en muchas otras infraestructuras y en muchos otros recursos y proyectos que se obtienen de Bruselas. Desde luego, si recibes otras ayudas, la obligación legal es devolver lo que habías pedido en la medida en que supone una sobrefinanciación. Por tanto, tenemos, por un lado, el criterio de contravención de la legalidad y, por otro, el riesgo de la devolución de todas estas ayudas. Además, y lo más importante, en el caso de que esto se llegase a condonar, ¿me quiere decir el Partido Popular de dónde sacaría esta financiación? ¿De qué otra parte de la financiación gallega, de qué otro capítulo de la financiación gallega iba a retirar este dinero?

Hay una falta de honestidad tremenda por parte del Partido Popular; una falta de honestidad que se revela en la manera que tiene de gestionar la política; una falta de honestidad en el partido que dirigió este país hasta hace tres meses y que dirige la comunidad autónoma gallega, en la que continuamente estamos asistiendo a actitudes y comportamientos de exclusión de entidades que tienen una presencia fundamental en la ciudad. La ciudad de A Coruña, por ejemplo, donde yo vivo, es una ciudad cuyos recursos vienen fundamentalmente del puerto. Además, el presidente de la comunidad autónoma junto

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 602

20 de septiembre de 2018

Pág. 14

con el anterior Gobierno han sido capaces de reunirse para conveniar un protocolo al margen de la ciudad, sin contar para nada con la ciudad de A Coruña. ¿Cómo es posible conducir la política de una manera tan ausente de ejemplaridad? A mí me preocupa cuál es la imagen que trasladamos a los jóvenes, cuál es la imagen que trasladamos a la sociedad sobre la manera de hacer política. Estamos trasladando la imagen de que este es un espacio en el que la legalidad está fuera y aquí nos comemos y nos bebemos lo que nos apetezca votar y acordar. Me niego rotundamente a esta manera de hacer política, porque es deshonesta, porque es injusta y porque la política de puertos del Estado debe ser igual y tener las mismas oportunidades. La autonomía de gestión financiera y económica que permite el texto refundido de la Ley de Puertos del Estado tiene una importancia clave para la gestión de estos puertos que no todos los organismos autónomos o no todos los organismos del Estado tienen.

Finalmente, me gustaría dejar constancia —atendiendo al señalamiento de tiempo del presidente— de que, en efecto, A Coruña, Vigo y otras infraestructuras portuarias que se mencionan aquí tienen en este momento serios problemas para poner a andar estructuras esenciales para el funcionamiento económico de la comunidad. Claro que debemos luchar por ello, pero la ley para nosotros es nuestra garantía de que esa lucha será democrática y efectiva y de que después no tengamos que enfrentarnos a deudas que nos reclamen de Bruselas o de la Comisión Europea, que, como estamos acostumbrados a ver del Gobierno anterior, son deudas millonarias que luego tiene que pagar el propio presupuesto del Estado.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

Por el Grupo Parlamentario Mixto, quiere tomar la palabra don Isidro Martínez Oblanca.

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

Tal y como ya le manifesté al propio ministro de Fomento, señor Ábalos, durante su última comparecencia a finales del mes de agosto en esta misma Comisión, no es de recibo que el Gobierno de Pedro Sánchez haya quebrado el elemental y fundamental principio de equidad en el tratamiento de las comunidades autónomas. Como ha subrayado el portavoz del Grupo Popular, yo también reclamo para Asturias y para los puertos asturianos de interés general del Estado la misma condonación de deuda que la recibida por el puerto de Valencia, que asciende a 350 millones de euros. Como tantas veces digo, no quiero para mi tierra más que nadie pero tampoco menos. Igualdad de trato, señoras y señores diputados. Solo por citar el mayor de nuestros puertos, el de Gijón-El Musel, cabe recordar a esta Comisión de Fomento que sus cuentas están intervenidas en la práctica por el Ministerio de Fomento, como consecuencia de la calamidad financiera derivada de los disparatados sobrecostes de las obras de ampliación que endeudaron hasta cifras estratosféricas al puerto gijonés. Conviene añadir, además, que estas obras se ejecutaron en los años de Gobierno del señor Rodríguez Zapatero, con una presencia monocolor socialista en el consejo de administración, cuya gestión económico-administrativa está siendo objeto de instrucción en la Audiencia Nacional, con importantes responsables políticos investigados. La propia Oficina Europea de Lucha contra el Fraude, OLAF, ya elaboró hace años un demoledor informe en el que se plasmaron los tejemanejes que han arrastrado al puerto de El Musel a una deuda que, a fecha actualizada, supera de largo los 428 millones de euros y condiciona y complica al máximo su presente y su futuro. Es decir, como secuela de la gestión socialista, las obras de modernización del puerto de El Musel se han convertido en un lastre que le impide desarrollar todo su potencial, y así durante muchos años.

Apoyaré con mi voto esta proposición no de ley presentada por el Grupo Popular y defendida por el señor Lorenzo. Repasando la prensa gallega, observo con sana envidia que tienen instituciones y organismos que, incluso con discrepancia política, velan por el futuro de sus puertos y que han advertido con agilidad que la condonación de deudas al puerto de Valencia debe tener un trato equivalente y similar para el conjunto de los puertos. Como le manifesté al ministro de Fomento, quiero un trato similar para los puertos asturianos de Avilés y, especialmente, de Gijón-El Musel, cuya rentabilidad pública está sometida precisamente al enorme agujero creado por la gestión socialista durante las obras de su ampliación, una ampliación para una infraestructura decisiva para el producto interior bruto regional y para la creación de puestos de trabajo directos e indirectos, la gran prioridad de España y, singularmente, de Asturias.

Muchas gracias, señor presidente.

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

Por el Grupo Parlamentario Vasco, desea intervenir el señor Barandiaran.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 602

20 de septiembre de 2018

Pág. 15

El señor **BARANDIARAN BENITO**: También Euskadi tiene dos puertos de interés general, que son Pasajes y Bilbao. Por eso, también conocemos cuál ha sido el modelo —por llamarlo de alguna manera— de gestión del sistema de puertos de interés general, que, como poco, cabe calificar de peculiar. Es un modelo basado sobre todo en la existencia de una financiación propia de cualquier gasto de infraestructura como consecuencia del rendimiento, de la rentabilidad de cada uno de los puertos, evitando además que el ministerio o el Gobierno pudieran entrar a realizar inversiones diferenciadas que pudieran facilitar o relajar de alguna manera la competitividad entre todos ellos. Por eso, una decisión como la que sirve de referencia a esta proposición no de ley, que es la condonación de 350 millones, no es que haya quedado en entredicho, es que ha quedado soslayada en este debate, cuando en realidad, a mi juicio, es la que debería haber sido objeto de atención, porque esa es la cuestión, que las ayudas en esta materia suponen alteración de la competitividad entre los diferentes puertos de interés general. Esa es la cuestión a la que se debería hacer frente en este debate. Sin embargo, se dirige a otro objeto diferente, a otro objeto, que es la condonación de la deuda al igual que se ha hecho con otra condonación de la deuda. Mi pregunta es: ¿Ese es el modelo de gestión pública que pretenden predicar los responsables en esta Cámara? Es decir, la existencia —por mucho que se haya pretendido disfrazar de argumentos— de una decisión concreta de condonación que, además, afecta el resto de puertos de interés general no puede ser una práctica que se pretenda generalizar, no solo ya porque financieramente puede suponer una afectación gravísima a las cuentas de la Administración del Estado, sino porque como tal práctica de gestión en el ámbito público, gestión administrativa incluso, es un precedente absolutamente —no sé qué calificativo ponerle— inadmisibles.

Hecha esta reflexión, no participo de ninguna de las reflexiones que se han hecho aquí, ni de aquellas que pretenden justificar esta condonación ni de aquellas que pretenden generalizar la condonación al resto de puertos. El modelo de gestión que se ha realizado en los puertos vascos de interés general, efectuado por administraciones propias que se han puesto en manos de modelos profesionales, ha sido la de la autosuficiencia y la de acudir, en aquellos elementos en los que se ha necesitado, a la Administración competente precisamente como consecuencia de un modelo de gestión eficaz. No pretendemos que haya otro elemento diferente, pero tampoco podemos admitir que se pretenda generalizar el premio a la gestión deficiente a través de decisiones que, a nuestro juicio, son arbitrarias.

Por ello, no es que vayamos a rechazarlo, es que no podemos admitir este modelo, no podemos admitir este debate. Nos parece absolutamente pernicioso y viciado. Por eso vamos a rechazar la propuesta.

Muchas gracias.

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

Es el turno del Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra don Luis Salvador.

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

La verdad es que, inicialmente, cuando vi esta propuesta del Partido Popular me la tomé en serio, porque pensaba que planteaba algo que podía ser interesante. Después, cuando me puse a estudiar la exposición de motivos, me dio la sensación de que todo lo que había propuesto era en plan irónico, para detectar, precisamente, un mal comportamiento, en este caso, del Gobierno de España de Pedro Sánchez, un posible acuerdo con Compromís para recibir un apoyo a cambio de la condonación de 350 millones de euros en megaproyectos que, en su momento, impulsó el Partido Popular en Valencia. Ahora, por la necesidad de los votos, Pedro Sánchez podría haber accedido a eso. Podría compartir el argumento en caso de que nuestro grupo hubiera constatado que eso era verdad, pero cuando me he terminado de sorprender del todo ha sido al escuchar la intervención del representante del Grupo Popular y ver que iba en serio. Ha dicho que si allí se les ha dado, aunque no se les debe dar —palabras textuales del Grupo Parlamentario Popular—, el trato dado a los valencianos supone una afrenta y una discriminación y muchas lindezas más que podríamos compartir si la acción se ha hecho como describe el ponente. De repente, después, dice: no, no; yo quiero para los puertos gallegos lo mismo. ¿La misma discriminación entonces con el resto de los puertos de España, cuando el Partido Popular dice que esta actuación rompe el principio respetado por los distintos Gobiernos de España de que no se condonaría nunca la deuda a ningún puerto de interés general del Estado de España? No entiendo a qué está jugando el proponente del Partido Popular. Creo que se le ha olvidado la España de aeropuertos sin aviones, se le han olvidado las estaciones sin pasajeros y cuando esto iba de cambalaches y acuerdos por el poder político de las personas que estaban en esos ámbitos. Pero es que cuando después he ido escuchando las intervenciones

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 602

20 de septiembre de 2018

Pág. 16

del resto de portavoces y he visto que se han ido subrogando a lo que él ha pedido, termino no entendiendo ya nada. Repito, al final voy a estar más de acuerdo con lo que ha dicho el PNV sobre el tema del modelo, lo cual tiene gracia si hablamos de un modelo de Estado, pero determina claramente en qué se ha convertido esta PNL del proponente y, al mismo tiempo, el juego en el que han entrado también. Hasta la propia representante del Grupo de Podemos Galicia, primero ha hecho un discurso coherente y después ha dicho: Bueno, ya que está esto, yo meto otra serie de propuestas. Lo que es inadmisibile es que se pida que se haga una discriminación conscientemente. Y si el proponente dice que se ha hecho una discriminación y por eso pide que se compense a los puertos gallegos, ¿qué pasa con el resto de puertos de España? ¿Por qué no censuramos lo que se ha podido hacer en Valencia e intentamos corregirlo, en vez de tratar de reproducirlo solamente en los puertos gallegos? Ahora el representante de Foro dice: Bueno, si tenemos algo en Asturias, lo llevamos también. Ahora llego yo de Andalucía y otro desde otro sitio y hacemos lo mismo, y los que no tengan representación en esta Comisión, pobrecitos porque se quedan sin la condonación de la deuda de sus puertos.

No vamos a participar en absoluto en esta farsa. Me parece una falta de rigor del Grupo Parlamentario Popular en su conjunto, que es el que la ha presentado y avalado. No entiendo que esta Comisión sea para estas bromas. Tampoco entiendo a algunos otros portavoces de otros grupos que han entrado, repito, en ese juego de primero denunciar lo que más o menos quería decir o decía, pero luego han participado activamente en el reparto de cromos. En Ciudadanos seguiremos defendiendo que haya racionalidad en los servicios públicos, que sean igual para toda España y que se justifiquen por criterios objetivos y técnicos, y nunca por la representación exclusiva del poder político o por estar representados en esta Comisión.

Muchas gracias.

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

Señor Lorenzo, ¿puede indicarnos algo en relación con las enmiendas que han sido presentadas?

El señor **LORENZO TORRES**: Estamos discutiendo un punto.

El señor **PRESIDENTE**: Muy bien, tomamos nota. **(El señor vicepresidente, De la Encina Ortega, ocupa la Presidencia).**

— RELATIVA A LA NECESIDAD DE AUMENTAR LOS SERVICIOS FERROVIARIOS DEL EIXO ATLÁNTICO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA. (Número de expediente 161/000504).

El señor **VICEPRESIDENTE**: Continuamos, señorías, con el punto cuarto: proposición no de ley relativa a la necesidad de aumentar los servicios ferroviarios del *eixo atlántico*. El autor es el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea y en su nombre tiene la palabra la señora Fernández.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Gracias.

En primer lugar, deseo agradecer al presidente que tuviera a bien incluir esta iniciativa en la sesión de hoy, que quedó pendiente en otra anterior.

Voy a explicar la autoenmienda. En primer lugar, esta iniciativa fue presentada en septiembre de 2016, en un contexto en el que el principal problema en el eje atlántico eran las frecuencias ferroviarias y se estaba haciendo una denuncia de la masificación en determinadas horas en el eje atlántico, pero a lo largo de este tiempo ha habido noticias y movimientos en cuanto a que Portugal estaba dispuestao a abordar la prolongación del eje ferroviario hasta la frontera con Galicia, lo que establece una nueva agenda urgente para que eje atlántico se prolongue en Galicia hasta su frontera con Portugal. En segundo lugar, ha habido una novedad, que es el incumplimiento de los plazos en la instalación del ERTMS. Por eso la autoenmienda añade estos dos puntos. En definitiva, todas van encaminadas a desarrollar una estructura que es estratégica para el país.

El eje atlántico puede ser un elemento vertebrador y un motor de crecimiento para nuestro país, pero también tiene dos grandes problemas que resolver que son, por un lado, que en estos momentos es una red aislada, es una arteria que solo realiza el tramo Coruña-Vigo cuando en realidad tendría que estar realizando el tramo Ferrol-Oporto, y el otro gran problema que tiene es de frecuencias, de intermodalidad, en definitiva, que no tiene una capilaridad. Tenemos una arteria cortada y sin capilaridad. El segundo de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 602

20 de septiembre de 2018

Pág. 17

los problemas, la capilaridad, creo que es fácil de resolver. Sin embargo, no se ha hecho nada hasta ahora. El déficit de frecuencias es enorme. Es una infraestructura con unas cifras de viajeros muy altas —3,6 millones de pasajeros en 2017— y que maneja cadencias de casi tres horas entre cada uno de los trenes. Lo que pedimos en esta proposición es que maneje unas cadencias más similares a lo que sería un cercanías, que es casi como se utiliza, y también que se adapte a los usos, que se tengan en cuenta los desplazamientos de los estudiantes los fines de semana, porque hay colapsos enormes, y que se tengan en cuenta los horarios de los trabajadores. En definitiva, se trata de adaptarlo a las necesidades de los usuarios y también responde a la idea de que cuanto más frecuencia pongamos, más usuarios habrá en esta infraestructura y, por tanto, también más sostenible será a medio plazo. Este es el problema más fácil de resolver.

Hay otro problema que es estructural, y es el hecho de que la red sea aislada. Y creo que esta respuesta también tiene que ser estructural, que parta de un análisis de las fortalezas y debilidades en cuanto a la ordenación del territorio en Galicia. Uno de los grandes valores y fuerzas que tiene nuestro país es contar con un eje territorial de aglomeración e infraestructura continua con Portugal. Hay un eje muy claro y muy obvio continuo de toda la fachada atlántica con Portugal. Como digo, ese eje puede ser una de las mayores oportunidades para nuestro país y así enfrentarse a la desestructuración que existe en todo el noroeste ibérico. El desarrollo del eje ferroviario ayudaría a ganar masa crítica y a definir un papel fuerte en la fachada atlántica. Sin embargo, esta conexión del eje atlántico con Portugal, que son simplemente 30 kilómetros, de Vigo a Portugal, sigue bloqueada desde hace años. ¿Por qué? Es incomprensible cuando se ven los datos de usuarios, casi 4 millones de usuarios al año. Además, vemos que hay empresas privadas intentando ya hacer negocio con esa conexión. Se está dando luz verde a la primera propuesta de privatización de un servicio ferroviario entre Coruña y Oporto. No es casual que una empresa privada quiera explotar este tramo, pues es uno de los que tiene mayor número de pasajeros. La pregunta es por qué no se invierte en esa conexión de Galicia con Portugal. Y aquí hay razones históricas que vienen de lejos, el Estado español sigue con la política de infraestructuras de esa España borbónica que infla a Madrid a base de inversiones y con una red de infraestructuras radiales que a lo único que beneficia es a la centralidad y a crear esa capital a golpes de inversiones. La única infraestructura alternativa al modelo de la radialidad es en este momento el corredor mediterráneo, siempre, claro, que no ponga en riesgo a Madrid como capital del Estado. Sin embargo, es curioso que el eje atlántico siga bloqueado. Es un boicot que no tiene que ver realmente con datos de peso demográfico reales. Cuando vemos los mapas se observa claramente que existen los dos ejes, el mediterráneo y el atlántico, y obviamente la centralidad de Madrid. Sin embargo, el eje atlántico está absolutamente boicoteado, y si sigue existiendo este eje atlántico es a pesar del boicot, porque también existen razones históricas para que siga estableciéndose esa continuidad de Galicia con Portugal. No es una cuestión de eficacia, es una cuestión de una política de Estado que lleva desarrollando el bipartidismo todos estos años, en la que se priorizan las arterias radiales, que son el resultado de ese modelo de Estado que define a Galicia como periferia —periferia de Madrid— y que expulsa a todo el noroeste y lo deja como un espacio dependiente de Madrid. Nosotros apostamos por darle la vuelta, por convertir a Galicia en un centro y paso en ese arco atlántico, desarrollar ese eje atlántico y que podamos ocupar un espacio como nodo y también como puerta del Atlántico hacia América.

También se dice que el Estado español es muy descentralizado, pero cuando vemos la política de infraestructuras observamos que aquí no hay descentralización. Hago esta reflexión porque la primera obra que habría que llevar a cabo para poder desarrollar esa conexión del eje atlántico con Portugal es la salida sur de Vigo, de forma que hubiera una conexión continua entre Coruña y Oporto. En este momento la situación de Vigo es un auténtico despropósito. Existen dos estaciones, una que llega del norte y otra, en otra zona de la ciudad, que va al sur. Es decir, dos estaciones como fondo de saco. Lo que proponemos es que exista realmente una única estación intermodal y que Vigo sea pasante en la conexión Coruña-Oporto. Proponemos que se desarrolle ese túnel que atraviese Puxeiros para darle continuidad y también que se aproveche la apertura de ese túnel de la salida sur para que se estudie la integración de una propuesta de cercanías para empezar a desarrollar este servicio tan necesario en el área metropolitana de Vigo.

Para acabar, el último punto que aportábamos era concerniente a la seguridad en esta línea de alta velocidad, un aspecto que no puede separarse de la puesta en marcha del corredor del eje atlántico, que debe ser inherente a su funcionamiento, como es el sistema ERTMS, y que a estas alturas sigue sin funcionar, a pesar de haber vivido un accidente tan duro como el del Alvia en 2013, que tuvo importantes

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 602

20 de septiembre de 2018

Pág. 18

fallos en materia de seguridad ferroviaria. En este sentido, se anunció que la puesta en marcha de este sistema de seguridad para el eje atlántico sería el año pasado, pero sigue pendiente. Pedimos mayor compromiso y agilidad para que se instale este sistema de seguridad en el eje atlántico.

Gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): Muchas gracias, señora Fernández. Para la defensa de la enmienda del Grupo Socialista, don Guillermo Meijón tiene la palabra.

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

Desde el Grupo Parlamentario Socialista estamos bastante de acuerdo con la proposición no de ley presentada por el Grupo de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, fundamentalmente con la propuesta inicial, y más tarde hablaré de la autoenmienda que se han hecho. Efectivamente, respecto a la primera parte —que se mantiene— coincidimos en que se debe hacer un estudio por parte del Gobierno para poder realizar un análisis pormenorizado entre los servicios y las frecuencias de un eje atlántico que funciona muchas veces como tren de cercanías entre las principales ciudades de Galicia. La única corrección que hacíamos en nuestra enmienda era que si en el primer punto se habla de realizar un análisis pormenorizado, los puntos siguientes, relativos a aumentar los servicios, incrementar las frecuencias o reforzar los servicios, debían ser consecuencia precisamente de ese análisis pormenorizado. Se trata sobre todo de una enmienda de forma, si no sería un contrasentido realizar un análisis y al mismo tiempo establecer medidas sin que dicho análisis pormenorizado se haya hecho, y por tanto así lo presentamos.

Con respecto a los dos puntos nuevos que el grupo proponente introduce ahora en su autoenmienda, por supuesto que nosotros entendemos la importancia que tiene la salida sur ferroviaria de Vigo, y así lo ha manifestado siempre cualquiera de nuestros miembros del Partido Socialista y del Partido Socialista de Galicia. Como digo, entendemos que así debe ser y siempre hemos defendido la salida sur, pero es cierto que aunque la señora Fernández hablaba de una política de Estado, yo creo que aquí tenemos que hablar de política de Estados, en plural, porque el Gobierno portugués en un momento dado pareció no querer priorizar esa vía y apostar más por el eje Lisboa-Madrid y la salida francesa.

Nosotros nos congratulamos de que ahora parezca existir por parte del Gobierno portugués intenciones de retomar este punto y participar en la elaboración del tan deseado *eixo atlántico*, que desde A Coruña nos pueda llevar no solo a Oporto sino también a Lisboa, e incluso más abajo si procede y así se puede hacer, pero entendemos que son precisamente las políticas de Estado y el diálogo con el país vecino los que pueden lograr que esto se haga.

Nosotros trataremos de llegar a una transaccional con el grupo proponente respecto al punto relativo a ejecutar la salida sur, porque ya nos gustaría que se pudiera empezar a ejecutar, pero hay muchos pasos previos a dicha ejecución que son los que este Gobierno quiere y debe poner en marcha. Por tanto, creo que no debería ser difícil llegar a un acuerdo en este sentido, así como que el sistema ERTMS se pueda poner cuanto antes en servicio cuando así lo permitan las condiciones y apurando obviamente unos plazos que se deberían haber cumplido pero que no se han llevado a cabo. Por tanto, señor presidente, remato mi intervención diciendo que trataremos de llegar a una transacción y a un texto común para poder votar a favor de esta propuesta.

Moitas grazas.

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): *Moitas grazas*, señor Meijón, también por su brevedad.

A continuación, tiene la palabra el presidente, Celso Delgado, en este caso portavoz del Grupo Popular.

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

Ciertamente, doña Alexandra, esta iniciativa la tuvimos que debatir en el mes de mayo y, aunque no fue posible llevarla a cabo, siempre es interesante retomar el debate sobre un corredor ferroviario que a mí personalmente me llena de orgullo que tengamos en funcionamiento desde el año 2015, que hayamos cerrado el año 2017 con más de 3,6 millones de pasajeros, que sabemos que las cifras de ocupación y de utilización por los usuarios han seguido creciendo en el primer semestre de este año 2018 y que estamos convencidos de que ha contribuido muchísimo a la dinamización de la economía de todas las grandes ciudades que se ven afectadas por este corredor: A Coruña, Santiago, Vilagarcía de Arousa, Pontevedra y Vigo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 602

20 de septiembre de 2018

Pág. 19

En este sentido, de la misma manera que este diputado ha apoyado al Gobierno popular, como ahora que hago la leal oposición, estamos dispuestos a apoyar esta iniciativa. Lo vamos a hacer porque creemos que todo servicio público ferroviario es mejorable y que ciertamente hay oferta en determinadas franjas horarias y en determinados días que pueden claramente mejorarse. Sabemos que Renfe, y especialmente Renfe Galicia y sus responsables, hacen un esfuerzo para atender la demanda de la mejor manera posible. Por ejemplo, hoy he cogido la hoja de Renfe entre la gran ciudad de Vigo y la gran ciudad de Santiago, la capital, y veo que hay nada menos que dieciocho servicios, once de ellos de media distancia y siete regionales, pero es cierto que hay alguna franja horaria en la que hay que esperar un cierto tiempo para obtener una oportunidad de viaje, lo cual es mejorable. Así que nos parece bien, como le pareció bien al Parlamento de Galicia el 3 de octubre de 2017, cuando por unanimidad acordó instar al Gobierno a incrementar frecuencias, a ajustar horarios al ritmo que las demandas y necesidades que los ciudadanos requieran. Sí, creemos que deben ajustarse al ritmo y a las demandas de los ciudadanos y confiamos en la gestión de Renfe en Galicia para hacer este cometido, así que no me parece mal hacerles un recordatorio y una petición. En ese sentido va nuestra enmienda, en la que también pedimos que se haga una referencia al ajuste de estos servicios del corredor del *eixe atlántico* al otro corredor ferroviario de importancia, que es el corredor Ourense-Santiago-A Coruña, porque la integración de horarios hace que esa Galicia global, esa Galicia única que nosotros defendemos desde el punto de vista de la movilidad, se haga realidad.

Termino, señor presidente. Ayer mismo en el debate de esta proposición no de ley introdujo usted dos temas que estaban al margen y sobre los que no voy a dejar de posicionarme. Respecto al sistema ERTMS en el corredor, nosotros estamos esperando a que estos trabajos que hace tiempo que están adjudicados concluyan. Sabemos de las dificultades que está habiendo. Es una cuestión técnica, es una cuestión muy profesional, es una cuestión de seguridad y nosotros queremos que esté lista cuanto antes, pero queremos que se haga con el máximo rigor y por supuesto con la vigilancia y el control de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria. No tenemos ningún problema en apoyar que se incentive la culminación de esta instalación.

En relación con la salida sur de Vigo, daría para un debate muy amplio y le propongo que lo hagamos en otra ocasión. En cualquier caso, comparto lo que dice el señor Meijón, y es que estamos ante una infraestructura que vincula a dos Estados. Es cierto que donde han existido los parones ha sido fundamentalmente en nuestra querida nación hermana, Portugal, que ha atravesado alguna situación económica muy aguda que la ha obligado a ralentizar objetivos que tenía en curso. En este sentido, nos congratulamos de que su situación haya mejorado y de que haya mejores perspectivas. Nosotros sabemos que este corredor atlántico debe terminar lógicamente en Portugal. Nosotros queremos estar mejor enlazados todavía con Porto que como estamos en la actualidad. Todavía está electrificándose y se está actuando en las vías en la parte portuguesa que recientemente han sido adjudicadas, y nosotros apoyamos esa salida sur de Vigo, pero esta debe formar parte, como dice el señor Meijón, de un planteamiento conjunto entre Estados. Sin duda alguna, ese es un objetivo en el que venimos trabajando y seguiremos trabajando. Me gustará ver el texto transaccionado para poderlo apoyar si es posible en su integridad.

Muchas gracias, señor presidente.

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

Turno de portavoces. Por el Grupo Mixto, ¿Isidro Martínez Oblanca? (**Denegaciones**). Renuncia. PNV no está. Pasamos, por tanto, al Grupo de Esquerra, que tampoco está. Por el Grupo Ciudadanos don Fernando Navarro tiene la palabra.

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

Voy a hablar primero de la proposición original, la que se refería exclusivamente a la necesidad de aumentar los servicios ferroviarios. Este es efectivamente uno de los corredores de media distancia con mayor demanda desde que en 2015 comenzaron los servicios regionales de altas prestaciones con trenes eléctricos. Sin embargo, desde el principio se han sucedido las quejas por la escasez de frecuencias en determinadas franjas horarias, y los viernes y domingos por los problemas de plazas. Actualmente el recorrido Vigo-A Coruña está cubierto por dieciocho trenes, de los cuales doce son de media distancia, cinco regionales y uno adicional media distancia Avant. El trayecto inverso está cubierto por diez media distancia, cuatro regionales y dos Avant media distancia. El problema son los horarios, que van desde las 5:15 más o menos hasta las 21:35, duran más o menos una hora y veinte minutos, pero el caso es que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 602

20 de septiembre de 2018

Pág. 20

se produce un vacío entre el tren de las 6:40 y el de las 8:50, que son más de dos horas sin más trenes que el combinado con Avant en una franja horaria punta. Esto es precisamente lo que pide el punto 2 de la proposición. Por la tarde, concretamente los viernes y los domingos, que son trayectos habituales para los estudiantes universitarios, se solapan los media distancia puros de Vigo-A Coruña con el regional Vigo-Santiago y Santiago-A Coruña. Esto es de lo que habla el punto 4.

En resumen, en lo que se refiere a la propuesta original la verdad es que se agradece tener un debate sobre servicios y no tanto sobre las infraestructuras. Parece que esto es una novedad. Siempre en esta Comisión estamos pidiendo más obras, que es más visible, y aquí se está hablando de los servicios, y además un debate que pretende potenciar la intermodalidad apoyando al ferrocarril donde es más competitivo, como en este caso, por todo lo cual estas reivindicaciones, estos cuatro primeros puntos, nos parecen absolutamente pertinentes, primero porque recogen solicitudes concretas para paliar las carencias del eje y porque no parece que el incremento de servicios tenga un sobrecoste apreciable sobre la malla de servicios actual, pudiendo beneficiar a mucha gente, especialmente, como digo, en una infraestructura que es utilizada por los ciudadanos para desplazarse a su lugar de trabajo o de estudios. Coste asumible y gran retorno social, pues es a esto y no a otra cosa a lo que nos referimos cuando hablamos de rentabilidad socioeconómica, que a veces el señor Ramos nos llama tecnócratas. Pues es esto, que tenga un gran retorno social y sea asumible. De hecho, desde el Grupo Parlamentario Ciudadanos hemos presentado preguntas al Gobierno para situaciones parecidas. Por ejemplo, con relación a la línea regional en Murcia, que también es utilizada por estudiantes y trabajadores, muchos de la Universidad Politécnica de Cartagena, y que padece problemas similares de frecuencias y de horarios imposibles.

Insisto, nos parecen muy pertinentes y muy justas. En cuanto a lo que incluye en los dos puntos adicionales que incorpora la autoenmienda, el último punto coincide realmente con la proposición no de ley que defenderemos hoy, es decir, la preocupación por la seguridad, con lo que estamos de acuerdo. Con respecto a la salida sur, que nos parece interesante, nos gustaría que no se hubiera mezclado en esto, ya que son cosas distintas. En todo caso, vamos a esperar a ver cómo se desarrollan las enmiendas y transacciones porque por nuestra parte estaríamos dispuestos a apoyarlo.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): Gracias, señor Navarro. Para la fijación de las enmiendas, doña Alexandra Fernández.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Estamos todavía debatiéndolas.

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

— SOBRE LA CONVERSIÓN EN AUTOVÍA Y MANTENIMIENTO DE LA N-432. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000779).

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): Pasamos al siguiente punto, quinto. Proposición no de ley relativa a la conversión en autovía y mantenimiento de la Nacional 432. Autor, Grupo Parlamentario Socialista. Tiene la palabra, para la defensa de la misma, doña María Jesús Serrano.

La señora **SERRANO JIMÉNEZ**: Gracias, presidente.

Buenas tardes, señorías. Gracias por permitirme estar hoy aquí en esta Comisión de Fomento para defender una iniciativa que es fundamental para mi provincia y para mi pueblo. Para los que no lo saben soy de Baena y soy cordobesa. Por tanto, me honra que el Grupo Parlamentario Socialista haya traído aquí a debate la presente iniciativa ante la necesidad de impulsar un proyecto tan ambicioso como necesario para la seguridad de las personas y para el desarrollo sostenible de la provincia de Córdoba, pero también para vertebrar y unir el territorio de Extremadura y Andalucía, Badajoz con Córdoba, Córdoba con Granada y Granada pasando por Jaén. Esta demanda no es nueva. Es más, es una demanda histórica tanto de los alcaldes y alcaldesas como de los responsables públicos de todos los municipios afectados, que son muchos, pero también, y lo más importante, de los vecinos y vecinas a los que representan.

El Grupo Parlamentario Socialista siempre ha defendido y defenderá que es una infraestructura necesaria y fundamental. También es consciente de que estamos hablando de un importantísimo proyecto, tanto desde el punto de vista económico como medioambiental y social. Es un proyecto que estaba en la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 602

20 de septiembre de 2018

Pág. 21

agenda política y además en la agenda técnica hace ya muchos años, un proyecto que estuvo abierto a información pública. Su estudio estuvo expuesto a información pública, los ayuntamientos hicieron alegaciones, y eso durante la etapa del Gobierno de Zapatero. Sin embargo, llegó la crisis y llegó el Gobierno de Rajoy y la excusa perfecta para dejarlo en un cajón y olvidarse de él. Tan abajo del cajón quedó este proyecto que se olvidaron hasta del mantenimiento de la N-432. Esto ha provocado una situación más dramática, más lamentable, más tercermundista en el estado de la vía, como así lo demuestran los datos de numerosos estudios.

Como ejemplo os voy a poner el estudio de RACE del año pasado, que cito textualmente: La N-432 o carretera de Granada repite como la carretera más peligrosa de la provincia de Córdoba en el *ranking* del informe EuroRAP. Es un proyecto europeo en el que participa el Real Automóvil Club de España con datos de la Red de Carreteras del Estado. Aparece además por partida doble. El informe señala como puntos negros tramos que se encuentran entre los puntos kilométricos 306 y 332, a la entrada de la localidad cordobesa de Espejo, y los kilómetros 189 y 198, a la entrada de la localidad cordobesa de Peñarroya-Pueblonuevo. Pero yo añadiría que toda la carretera en sí es un punto negro. El primer tramo —dice también el informe— ha registrado en el año 2017 seis accidentes mortales o graves, tres personas más fallecidas y otras seis heridas de gravedad. Yo también añadiría que por desgracia esa cifra sigue aumentando. También dice el informe: en él hubo dos heridos en sendos accidentes. Y el informe da a la N-432 un índice de riesgo que roza los 56 puntos. La N-432 —dice el informe también— a su paso por Córdoba es asimismo una de las carreteras más peligrosas de Andalucía. Unos cuatro mil vehículos circulan al día, según EuroRAP de 2017, por una carretera que está pendiente de una actuación para convertirse en autovía. Su desdoblamiento es una deuda pendiente de Fomento con las provincias que atraviesa en sus más de cuatrocientos kilómetros —Badajoz, Córdoba, Jaén y Granada—, una reivindicación histórica de los Gobiernos y de los vecinos de las localidades que la sufren en primera línea.

Si acudimos a más datos técnicos, la necesidad de la actuación se fundamenta en dos objetivos: funcionalidad y seguridad vial. Si tenemos en cuenta el trazado, es un factor vital para la importancia de una vía de comunicación, ya que el resto de los elementos que definen la carretera —firme, drenaje, señalización, balizamiento u obra de fábrica— están supeditados al trazado. La calidad de una vía de comunicación está seriamente condicionada por su trazado, de modo que un trazado deficiente acarrea pésimas consecuencias que van desde la disminución drástica del nivel de servicios hasta el aumento en el número de accidentes en determinadas zonas de la misma, como es el caso que nos ocupa de la N-432. Los factores del trazado tienen mayor influencia en la seguridad vial y se incumplen de forma reiterada en la N-432. Se incumple visibilidad —existen numerosos puntos críticos—, variación armónica del trazado, coordinación entre planta y alzado, múltiples cambios de rasante en curva, sección transversal adecuada, evacuación de las aguas de lluvia...

En definitiva, actualmente se dispone de una carretera convencional donde la accesibilidad directa no regulada prima sobre la movilidad y el confort de la vía. Por tanto, lo que se pretende es disponer de una nueva infraestructura con parámetros de trazado seguros y donde las conexiones con el resto de las vías del entorno se regulen a través de enlaces. La mejora de la movilidad y de las condiciones de seguridad vial para los usuarios de esta carretera nacional deben ser un objetivo fundamental para la administración, pues una sociedad desarrollada no se puede permitir bajo ningún concepto que el trazado de la vía o el estado del firme sea causante directo ni siquiera de uno solo de los accidentes de tráfico. Estamos, por tanto, ante una de las infraestructuras que tiene mayor necesidad de inversión del país. Necesitamos una autovía que aporte seguridad vial y que genere desarrollo socioeconómico para estas cuatro provincias, tres de Andalucía y una de Extremadura. En la actualidad, la única vía de conexión directa entre Granada y Córdoba es la N-432, con las diferencias anteriormente señaladas. Las rutas alternativas a través de vías de alta capacidad, como la A-92 y la A-4, suponen incrementos de coste, de tiempo, energéticos y, por tanto, suponen también cargas medioambientales. Por tanto, con esta actuación se busca disponer de una vía de alta capacidad que permita la conexión entre dos capitales andaluzas que son patrimonio de la humanidad, como Córdoba y Granada, que a su vez pasa por Jaén, en las mejores condiciones de seguridad y de confort para el usuario y que además conecta también con Extremadura y, por tanto, con Badajoz.

En el Grupo Parlamentario Socialista hemos estado muchos años reivindicando en solitario esta nueva autovía. Las últimas veces por fin hemos oído hablar al Partido Popular de este tema. Lo que para el territorio es una reivindicación histórica, para el Partido Popular es una reivindicación de hace escasos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 602

20 de septiembre de 2018

Pág. 22

dos meses. Aun así, damos la bienvenida al Partido Popular, pero desde el Grupo Parlamentario Socialista recordamos que Rajoy ignoró durante siete años la demanda que la ciudadanía y los alcaldes de los municipios afectados y el Partido Socialista hacían para convertir en autovía la N-432. Es curioso que quien durante siete años guardó este proyecto en un cajón intente ahora coger la bandera de una reivindicación histórica de esta provincia. Yo pregunto a las señorías del Partido Popular y especialmente a los de Córdoba y a los de las demás provincias afectadas, ¿por qué callaron durante tantos años cuando estaban Rajoy y sus compañeros en el Gobierno? Explíquenselo a los ciudadanos. Este es el contenido de la iniciativa que hoy traemos a debate.

Para finalizar, quiero decir que somos conscientes de que un proyecto de esta naturaleza no se hace en dos días, somos conscientes —si me permiten la expresión— de que no se hace en dos días, pero es necesario impulsarlo, acelerarlo, realizar cuantos trámites sean necesarios, dotarlo de partida presupuestaria y no manipular las partidas presupuestarias existentes. Este año solamente hay escasamente 1,3 millones de euros para diferentes tramos de la N-432 y no se contempla partida global ni hay 3 millones de euros, como dicen las señorías del Partido Popular, para la N-432; no los hay, ojalá los hubiera. Lo que pedimos es que no se olvide, que se impulse, que el Gobierno lo tenga en cuenta. Eso es lo que demandamos de esta Cámara, porque los ciudadanos afectados lo necesitan y porque el desarrollo sostenible del territorio también. Los diputados del Partido Socialista lo han demandado siempre y lo seguirán demandando, gobierne quien gobierne en Madrid.

Muchas gracias.

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

Para el turno de portavoces, el señor Martínez Oblanca no está, Iñigo Barandiaran ha dicho que se tenía que ir, Joan Margall, de Esquerra, no está.

El señor **MARGALL SASTRE**: Sí estoy, pero no intervengo.

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): Gracias.

Por tanto, tiene la palabra Luis Salvador, de Ciudadanos.

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

Esta que hoy debatimos es una iniciativa sobre la que existe una demanda histórica desde hace ya bastantes años, como se dice en la propia exposición de motivos, porque algo bastante incomprensible —desde Ciudadanos defendemos siempre que haya criterios objetivos que justifiquen la realización de las infraestructuras— es que en una comunidad autónoma con más de 8 millones de habitantes, con un volumen de vehículos importantísimos como es en este caso la comunidad andaluza, dos de sus capitales que son reconocidas mundialmente no estén comunicadas, ciudades que, como también se dice en la exposición de motivos, son patrimonio de la humanidad, que son de las más visitadas de toda Europa y que tienen desde la Mezquita —yo también nací en Córdoba—, pero además también la Alhambra de Granada, ciudad en la que vivo. Por tanto, no se entiende que esa comunicación no hay sido realizada a estas alturas. Es verdad que la red que se diseñó era radial, pero no se entiende que no exista comunicación directa con Extremadura y Badajoz y que se tengan que hacer viajes enormemente largos para poder comunicar ambos territorios, dificultándose además la posibilidad de implantar modelos de negocio y de expansión y crecimiento económico para ambas comunidades que también lo necesitan, especialmente si nos fijamos en las cifras de desempleo que tienen. Por tanto, está más que justificada la demanda desde hace muchísimos años por todo el mundo de esta infraestructura; existen muchas movilizaciones para reivindicarla, la falta de esta infraestructura provoca una alta siniestralidad, hay que buscar otros caminos para poder ir por autovía y no se puede hacer de manera directa, hay que ir de Granada hacia Jaén y desde ahí coger la autovía según baja de Madrid hacia Córdoba, etcétera. Es una infraestructura que se justifica más que de sobra, aparte del volumen de tráfico que soporta. Es, por tanto, una infraestructura importante que tiene que acometerse y hacerse en el menor tiempo posible, dentro de lo que cabe, porque es una reivindicación que lleva haciéndose desde hace muchísimos años. Este no es un proyecto que se esté colocando en la agenda en este momento. Es un proyecto que se pone porque no se entiende que no esté hecho.

Para terminar, he de decirle algo a la representante del Partido Socialista. Iba a decir la representante del Grupo Popular y tiene su explicación, porque la representante del Grupo Socialista cree que solo están el PP y ellos y no ven que hay otros partidos que estamos reivindicando tanto desde Córdoba como desde

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 602

20 de septiembre de 2018

Pág. 23

Granada esta infraestructura y hemos presentado reiteradamente iniciativas en la Cámara. El diputado Marcial y el diputado que les habla lo hemos hecho en nuestras provincias. Por tanto, no están solo ustedes y el Partido Popular. Además, si siguen pensando así les va a ir peor porque la gente les va a asociar al bipartidismo, que es un concepto que los ciudadanos quieren dejar atrás. En consecuencia, dejen de echar en cara unas cosas y otras y pongámonos a sumar aliados para conseguir que haya mayorías que quieran desarrollar los proyectos. Y Ciudadanos, desde luego, está por la labor.

Muchas gracias.

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

Para defender la posición del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra doña Isabel Cabezas.

La señora **CABEZAS REGAÑO**: Gracias, presidente. Buenas tardes, señorías.

En primer lugar, agradezco a mi grupo parlamentario la oportunidad que me da de poder asistir y posicionarme en esta iniciativa que es tan importante para nuestra provincia. El Partido Socialista nos trae esta tarde una iniciativa sobre la conversión de la N-432 en la A-81. Mi grupo parlamentario votará a favor, la apoyaremos, como no podía ser de otra forma, pero quiero dejar claras una vez más varias cuestiones y puntos a tener en cuenta, que parece que la señora Serrano ha olvidado y quiero recordarle. He vivido este proyecto desde sus inicios, siendo concejala y alcaldesa de mi pueblo, Fuente Obejuna. Por tanto, sé de lo que hablo. He oído y leído declaraciones de cargos públicos socialistas con muchas mentiras y medias verdades y he vuelto a oír a la señora Serrano esta tarde utilizar en esta Comisión el dolor de las familias de las personas afectadas por accidentes de tráfico y me parece vergonzoso. Lo utilizan muy a menudo y es vergonzoso. Con lo cual, conviene hacer memoria de cómo comenzó y quiénes son los responsables de que este proyecto se quedara en un cajón. Hay que decir toda la verdad, señora Serrano.

En marzo de 2006 se entregó la documentación del proyecto inicial por parte de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento del Partido Socialista Obrero Español. En julio de 2006 hubo un periodo de consultas a instituciones y administraciones afectadas por la conversión de la N-432 en A-81. Yo misma, siendo alcaldesa, convoqué a mis vecinos y presentamos alegaciones, ya que mi municipio en el primer proyecto no quedaba muy bien parado. Muchos empresarios, tanto ganaderos como agricultores, se quedaban sin sus negocios, las aldeas quedaban totalmente aisladas, así como la mayoría de los municipios de la comarca del Guadiato. En octubre de 2006 la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental remitió el resultado de las contestaciones a las consultas, incluyendo copia de las contestaciones recibidas y los aspectos más relevantes que debería incluir el estudio de impacto medioambiental. El 22 de octubre de 2008 el expediente de información pública tuvo entrada en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y después el estudio de impacto ambiental y otros informes fueron desfavorables al proyecto. Los informes de la Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, cuya ministra socialista fue Rosa Aguilar, y de la Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, gobernada por el Partido Socialista —conviene recordarlo—, fueron desfavorables al proyecto. En octubre de 2011 la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicitó documentación complementaria en relación con la necesidad de considerar nuevas alternativas, principalmente en los tramos uno y dos, para garantizar la compatibilidad del proyecto con los espacios incluidos en la Red Natura 2000 afectados por el mismo. No se recibió ninguna contestación ni información complementaria. Es decir, el Gobierno de España, del PSOE, dejó caducar el expediente. Lo metió en un cajón. Esa es la realidad, señorías del Grupo Parlamentario Socialista.

Voy terminando. Señora Serrano, convendría que informara de la verdad a los alcaldes, las alcaldesas y los ciudadanos de la provincia de Córdoba y nos aclarase cuáles son los tramos que no pasaron el informe de impacto medioambiental. En concreto, convendría que les dijeran a los vecinos de mi comarca si la ZEPA no es un condicionante para que la autovía no pueda hacerse ahí. La ZEPA, que fue una imposición de la Junta de Andalucía gobernada por el Partido Socialista, solo en mi municipio de Fuente Obejuna abarca 22 000 hectáreas impuestas por ustedes. Sería conveniente saber si les van a explicar ustedes a los alcaldes, las alcaldesas, los vecinos, las plataformas y las mesas de trabajo estos pequeños detalles, porque es importante saberlos. Señores del Grupo Parlamentario Socialista en el Congreso, saben que con un Gobierno del Partido Popular, con Rajoy en el Gobierno, se aprobaron los Presupuestos Generales del Estado con una partida de 3 millones de euros; una partida a la que ustedes votaron en contra. Votaron en contra de los Presupuestos Generales del Estado y votaron en contra de que existiera esa importante autovía para todos nosotros. Es conveniente recordarlo. Quisiera saber esta tarde qué es

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 602

20 de septiembre de 2018

Pág. 24

de esa partida de 3 millones de euros; están presupuestados en este ejercicio, pero a día de hoy no sabemos nada. Es más, mi compañero portavoz de la Diputación de Córdoba ha hecho estas preguntas a la subdelegación del Gobierno, a la subdelegada socialista, y a día de hoy no tenemos contestación ninguna. No sabemos qué se está haciendo, si es que se está haciendo algo. Por lo tanto, sería importante no que ustedes pregunten, sino que respondan.

Señora Serrano, nosotros no nos callamos. La culpa de que la autovía no se realizara en esos años fue suya. Le voy a recordar que Rajoy se encontró una España en la ruina gracias a las políticas del señor Zapatero, y que cayeron la autovía y muchos proyectos más. Esa es la realidad. Explíquese también a los vecinos, porque todo el mundo ha sufrido las políticas nefastas del Partido Socialista en los últimos años.

Vamos a estar siempre trabajando y reivindicando todo lo que sea bueno para la provincia de Córdoba, aunque en este caso es bueno para Córdoba, Badajoz, Granada, Jaén, Fuente Obejuna, sus aldeas, mi comarca y mis vecinos. Todas las infraestructuras que sean importantes serán siempre apoyadas por este grupo parlamentario, como hoy hacemos con esta iniciativa que nos trae. La vamos a apoyar. Es más, me gustaría que los puntos negros que usted señala no sean una excusa para que no se haga la autovía o para que el Gobierno de España, hoy del Partido Socialista, no arregle esos tramos y diga que se harán más adelante. Han tenido tiempo suficiente desde que gobiernan para haber comenzado los estudios de ese proyecto, que es lo primero que hay que hacer. Y eso mismo les he transmitido a los componentes de la Plataforma de Baena. He tenido el gusto de recibirlos en el Congreso y les he hablado con la misma claridad. Yo personalmente, como diputada por Córdoba, y mis compañeros apoyaremos siempre todos los proyectos que benefician a nuestros vecinos, pero digan ustedes la verdad.

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): Señora Cabezas, vaya terminando, por favor.

La señora **CABEZAS REGAÑO**: Y, sobre todo, dejen de utilizar el dolor de las familias de los accidentados de tráfico, porque eso es vergonzoso.

Muchísimas gracias, presidente.

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): Por último, para fijar su posición —y disculpe, que antes se me pasó—, doña Eva García, del Grupo Podemos, tiene la palabra.

La señora **GARCÍA SEMPERE**: Gracias, señor presidente. Tardaré bastante menos que los intervinientes anteriores.

Siguiendo lo que decía la señoría del Partido Popular, vamos a decir verdades. La verdad es que las provincias de Córdoba y Granada son las dos únicas provincias que no están unidas por autovía; eso es verdad. Es verdad que tenemos una carretera que no tiene puntos negros sino que es un inmenso punto negro, como decía la señoría del Partido Socialista; pero también es verdad que esto no es nuevo, que llevamos décadas reclamando una solución y durante esas décadas ha habido Gobiernos del Partido Popular y ha habido Gobiernos del Partido Socialista. Otra verdad que ponemos sobre la mesa: todos los grupos con representación aquí en el Congreso y con representación en el Parlamento andaluz han votado a favor de cientos de miles de PNL y de iniciativas diciendo que esto hay que solucionarlo, que hay que ponerlo sobre la mesa, que tenemos que tener una autovía y una respuesta. Y la realidad es que en 2018 seguimos sin autovía y siguen sin tener una respuesta. Es un poco lamentable. Menos mal que la ciudadanía no suele escuchar de verdad estas comisiones porque es un poco vergonzante. El Partido Popular y el Partido Socialista han tenido en sus manos el Ministerio de Fomento para solucionar este problema de la N-432 y haber puesto una autovía. No se ha querido hacer, se han rescatado concesionarias de autopistas de peaje —que todavía no tenemos muy bien el cálculo pero ascenderá a unos 4500 millones de euros—, se han despilfarrado millones en el AVE, se han hecho un montón de cosas, por ejemplo, un plan de inversiones en carretera de 5000 millones de euros, que se ve que no consiguió rascar un poquito para el informe preliminar de esta autovía. La realidad es que seguimos así y son verdades que también habrá que plantear. Nosotros creemos que es fundamental esta proposición no de ley, y desde luego la vamos a apoyar, pero entendemos que el compromiso se verá realmente cuando lleguen los Presupuestos Generales del Estado. Ahí es donde se verá el compromiso político.

Para terminar, sí deben comprometerse a cumplir un cronograma, a darnos un cronograma, que además es lo que están pidiendo la plataforma y los vecinos de las zonas afectadas. No quieren más promesas porque ya se las han hecho durante bastantes décadas.

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 602

20 de septiembre de 2018

Pág. 25

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): Gracias, doña Eva García.

Para expresar la aceptación o no de enmiendas pero sin reabrir el debate, tiene la palabra doña María Jesús Serrano.

La señora **SERRANO JIMÉNEZ**: Gracias, presidente.

No, no se han presentado enmiendas. Solamente me gustaría que constara en acta que yo no he utilizado el dolor de las víctimas, simplemente he puesto en conocimiento de toda la Comisión los datos de siniestralidad. **(Protestas)**.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): Se ha dicho y, por tanto, que conste en acta.

— SOBRE EL TRASPASO ÍNTEGRO A LA GENERALITAT DE CATALUÑA DE LA RED DE RODALIES DE CATALUÑA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE ESQUERRA REPUBLICANA. (Número de expediente 161/000828).

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): Proposición no de ley relativa al traspaso íntegro a la Generalitat de Catalunya de la red de Rodalies de Catalunya. El autor es el Grupo Parlamentario Esquerra Republicana y tiene la palabra don Joan Margall.

El señor **MARGALL SASTRE**: Gracias, presidente, diputados, diputadas.

Nuestra PNL —que presentamos el 4 de noviembre de 2016 y que no hemos podido debatir hasta hoy— es muy sencilla y dice lo siguiente: el Congreso de los Diputados insta al Gobierno español a hacer efectivo el traspaso del servicio de *rodalies* cuyo recorrido se realiza en la misma comunidad autónoma al Govern de Catalunya, incluyendo las vías, estaciones, infraestructuras, material móvil, unidad empresarial de gestión y la financiación suficiente para poder prestar un servicio de calidad y la aportación económica para realizar todas las inversiones necesarias que a fecha de hoy no han sido realizadas por parte de ADIF.

El problema del modelo de infraestructuras del Estado español viene de lejos, podríamos hablar del corredor mediterráneo, de gestión aeroportuaria o de peajes, pero no queremos entrar en esto porque todos conocemos la situación al respecto. *Rodalies* es el tren cotidiano, el tren del trabajo donde se montan cada día prácticamente 400 000 usuarios, miles de trabajadores para ir a su trabajo y luego volver a sus casas. La gestión de infraestructuras de movilidad debe recaer en aquella Administración que mejor responda a las necesidades del ciudadano. Siguiendo el principio de subsidiaridad, aquella Administración más cercana atenderá mejor las necesidades de los ciudadanos a los que sirve que otra Administración más alejada. En Cataluña tenemos un problema importante en la gestión de *rodalies* y queremos asumir este problema, queremos que la Generalitat asuma este problema para ponerle remedio. Igual que el transporte público urbano con metro o autobús corresponde a las administraciones municipales y supramunicipales, la red del ferrocarril de Cataluña debe ser gestionada en su totalidad por la Generalitat de Catalunya.

¿Cómo hemos llegado hasta aquí? La mala calidad del servicio que ofrece Renfe-ADIF en Cataluña causa gravísimas molestias a miles de ciudadanos y ciudadanas en sus desplazamientos diarios. Los usuarios de la red ferroviaria son víctimas continuadas de un mal servicio. La misma Renfe incluso reconoce líneas con un 60% de incumplimiento de horarios, hecho que pretende mejorar cambiando los horarios de los trenes en vez de mejorar el estado de las infraestructuras y del material rodante. Hemos llegado a una situación esperpéntica en muchas ocasiones en las que los tiempos de trayecto son mayores hoy que décadas atrás. Los datos son reveladores: hay cada día 60 afectaciones, hay 176 expedientes abiertos a Renfe y multas a la misma operadora que no se han pagado.

Lo último que estamos viviendo es un plan de Rodalies del Gobierno que preveía una inversión de 4000 millones de euros, una lluvia de millones nos anunció el expresidente Mariano Rajoy en Barcelona, delante de toda la flor y nata de las empresas del IBEX 35. Pues bien, de esa lluvia de millones no se ha invertido ni un 15%; por cierto, la misma lluvia de millones que el actual ministro Ábalos ha prometido para *rodalies*. Vamos a ver qué cantidad de estos 4000 millones se ejecuta finalmente.

Este plan de inversiones incluía, entre otros proyectos, un túnel ferroviario en Hospitalet, el intercambiador de la Torrassa y el cubrimiento de las vías a su paso por Sant Feliu. Pues bien, aún esperamos, no sabemos nada de todas estas obras. En 2013, hace ya cinco años, después de cuatro accidentes importantes de trenes en menos de tres años, después del traspaso del Estado, se

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 602

20 de septiembre de 2018

Pág. 26

comprometió a invertir 306 millones de euros antes del año 2016; pues bien, solamente se ejecutó el 2 % de estos millones anunciados. Esta semana pasada también vivimos desgraciadamente la muerte de otro ciudadano en el tren a su paso por Montcada i Reixach. De hecho, vamos a preguntar al ministro por el proyecto de soterramiento de las vías a su paso por este municipio. Esta carencia de inversión provoca que las estaciones se encuentren en pésimas condiciones, que los andenes no se hayan adaptado al nuevo material rodante, dificultando a personas con movilidad reducida el subir y bajar de los vagones con una mínima seguridad. Por tanto, exigimos el traspaso tal y como dice esta PNL.

Por cierto —y ya termino—, el domingo pasado, en el programa *30 minuts* de TV3 se emitió un reportaje sobre *rodalies*, un reportaje donde aparecían muchas personas que usan a diario este servicio y que denunciaron muchas de las faltas que se encuentran cada día. Nuestra sorpresa fue que el Ministerio de Fomento no quiso hacer ninguna declaración, ninguna aclaración, no quiso salir; en este reportaje salieron todas las administraciones excepto el Ministerio de Fomento. Preguntaremos el porqué, pues nos parece una falta de respeto a todas esas personas, ciudadanos y ciudadanas, que sufren cada día el calvario de *rodalies*.

Muchas gracias.

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

Para la defensa de la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra don Joan Ruiz.

El señor **RUIZ I CARBONELL**: *Gràcies, senyor president. (El señor presidente ocupa la Presidencia).*

Quiero que quede claro desde el principio que el Grupo Parlamentario Socialista quiere contribuir al nuevo clima de diálogo que tenemos la voluntad política de crear, que tenemos la obligación de crear, mejor dicho, en Cataluña y nos gustaría hacer de este debate un grano más en este nuevo clima.

Se trata de una iniciativa que se centra exclusivamente en una petición de traspaso de titularidad de líneas de la red ferroviaria de interés general a la Generalitat de Catalunya cuyo recorrido se realice en la misma comunidad autónoma —vías, estaciones, infraestructuras, material móvil, gestión— y la aportación económica suficiente para llevar a cabo las inversiones que a fecha de hoy no se han llevado a cabo por parte de ADIF.

De las infraestructuras ferroviarias, en especial la de *rodalies*, y también las regionales, hemos debatido periódicamente sin que parezca que seamos capaces de avanzar, a nuestro juicio, porque estamos en una situación de bloqueo que tiene un doble origen: por un lado, porque durante estos últimos años el Gobierno del Partido Popular ha llevado el déficit inversor del Estado en cercanías de Cataluña —de hecho, no solo en las de Cataluña— a límites que rozan el ridículo, como cuando el señor Rajoy —ya se ha citado aquí— hizo aquellas declaraciones sobre inversiones el 28 marzo del pasado año en Barcelona, que los medios de comunicación llegaron a encabezar con la frase «lluvia de millones» y, solo una semana más tarde, las cifras que se podían encontrar en los Presupuestos Generales del Estado de 2017, que presentó el entonces ministro Montoro, decían lo contrario. O cuando nos encontramos con las cifras de los presupuestos de este año. Lo hemos debatido y acordado tantas veces que poco queda por añadir hoy, más allá de repetir lo que ya consta en las actas de esta Comisión de abril de 2016 o el 24 octubre de aquel mismo año en el Senado o ese mismo año el 30 noviembre, también en esta Comisión, o el 20 junio del pasado año de nuevo o en las comparecencias del anterior ministro de Fomento o en las del actual o en las comparecencias de los anteriores presidentes de ADIF y Renfe. En las actas siempre aparece lo mismo: reclamaciones, el compromiso de invertir 4000 millones —no cumplido—, bajos porcentajes de ejecución de 300 millones de euros que habían de ir a inversiones prioritarias y, de otro lado, la falta de gestión por parte de la Generalitat en las funciones que son de su competencia.

La otra razón que da origen a la situación de bloqueo es que de otro lado se ha creado un profundo clima de desconfianza entre el Gobierno de España —el anterior Gobierno de España— y el Gobierno de la Generalitat por razones que todos conocemos. Mientras a lo largo de estos años hemos debatido, los usuarios han tenido que sufrir las consecuencias de la falta de acuerdos o del incumplimiento de los mismos, llegando tarde al trabajo o a casa o a la universidad cada dos por tres, por no hablar de los accidentes.

Volvemos a reiterar lo que hemos expresado a lo largo de estos años, que para el Grupo Socialista el traspaso o no traspaso de lo que sea traspasable, así como la colaboración entre ambas administraciones es necesaria en una infraestructura, en un servicio como este, que ha de ser fruto del diálogo y del acuerdo sobre las necesidades compartidas. Por el actual Gobierno, al que mi grupo apoya, no quedará.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 602

20 de septiembre de 2018

Pág. 27

Un diálogo que repercuta en la vida cotidiana de los catalanes y las catalanas y que sirva para recuperar la confianza entre administraciones. Para ello es necesario afrontar los problemas que en *rodalies* se originan cada día, desde ahora mismo, independientemente de quien tenga la titularidad hoy o en el futuro.

Los socialistas hemos consensuado estos años iniciativas en esta Comisión con Convèrgencia, con Ciudadanos y con Esquerra solicitando a ambos Gobiernos, el central, que era del Partido Popular, y el de la Generalitat, que dialogaran y estudiaran qué líneas férreas eran de interés general y cuáles no y que, al mismo tiempo, se ejecutasen las inversiones previstas. Así que, coherentemente, tras el cambio de Gobierno, pretendemos lo mismo, que se lleven a cabo las inversiones previstas y que se estudie qué líneas son transferibles y cuáles no; estudio necesario porque, como saben, la Ley vigente del sector ferroviario define la red ferroviaria de interés general como la integrada por las infraestructuras ferroviarias que resulten esenciales para garantizar un sistema común de transporte ferroviario en todo el territorio del Estado o cuya administración conjunta resulte necesaria para el correcto funcionamiento de tal sistema común. Por todo ello, el nuevo Gobierno ya ha dado instrucciones a ADIF y a Renfe para que actualicen y adapten su planificación, sus planes de actuación vigentes en Rodalies de Catalunya y ha anunciado la designación de un coordinador de los trabajos, así como el seguimiento posterior de los mismos. Ahora hay que dar un paso conjunto adelante entre ambas administraciones. Como saben, el artículo 10 del reglamento de la Comisión bilateral Estado-Generalitat prevé la creación de una subcomisión de infraestructuras y equipamientos en la que se podrán analizar las inversiones y futuro de las infraestructuras ferroviarias en dicha comunidad autónoma, y me consta que ya se han iniciado contactos para reunir la subcomisión. Sobre esa base hemos presentado nuestra enmienda, una enmienda que insta al Gobierno a que en dicha subcomisión se analice y fije el orden de prioridad de las obras a llevar a cabo, el seguimiento de las inversiones comprometidas, así como las futuras actuaciones de mantenimiento y mejora de la red e igualmente que dicha Comisión se encargue de analizar qué infraestructuras son susceptibles de dejar de formar parte de la red ferroviaria de interés general y, en consecuencia, pudieran ser objeto de transferencia, determinando este grupo de trabajo la forma y plazos. Se trata de dar una oportunidad al diálogo y al acuerdo, como el que supone el anuncio hecho estos días por el vicepresidente de la Generalitat de que asistirá a la próxima reunión de la Comisión Mixta de Financiación Autonómica. Diálogo con el objetivo de resolver los problemas con los que se encuentran continuamente, diariamente miles y miles de usuarios de un servicio básico en su vida diaria.

Por nosotros no quedará.

Gràcies per la seva atenció.

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

Es el turno de posicionamientos. El Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), no está; el Grupo Parlamentario Mixto no desea intervenir. Entonces el Grupo Parlamentario Ciudadanos. Tiene la palabra don Fernando Navarro.

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

Miren, el modelo de gestión en España es el habitual en la Unión Europea, la infraestructura es titularidad del administrador de infraestructuras, de ADIF, y en el caso de Cataluña la responsabilidad del servicio está transferida. La Generalidad por su parte ha hecho por adjudicación directa varios contratos a Renfe Operadora, que es el operador histórico, que es el titular de los trenes y gestiona la mayoría de las estaciones, salvo algunas grandes terminales.

En realidad la transferencia de una red ferroviaria a una región no tiene precedentes en el mundo, ni en países con estructuras federales de Estado como Alemania o Suiza, ni siquiera en regiones con fuertes sentimientos identitarios como Escocia o Quebec, las autoridades de las regiones gestionan la red principal de infraestructuras. Y hay una razón principal para esto, que es la enorme complejidad técnica del sistema ferroviario. ¿Por qué entonces esta preocupación que efectivamente se va repitiendo en esta Comisión? Pues sencillamente porque es un punto de la hoja de ruta de la llamada desconexión, ese eufemismo para la fractura.

Miren los argumentos que utiliza la Generalidad para hacer esto. Recordemos que en la hoja de ruta ellos lo que quieren es la transferencia de todas las líneas en tres etapas: primero, las líneas por las que circulen mayoritariamente trenes de cercanías; después, la de todas las líneas convencionales de Cataluña, y luego, la transferencia de la red de alta velocidad. Esta es la realidad, aunque los argumentos que se utilizan para pedir ese traspaso son normalmente distintos; se dice que la mayoría de las líneas no

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 602

20 de septiembre de 2018

Pág. 28

deberían ser parte de la red ferroviaria de interés general, y por lo tanto pueden ser transferidas de acuerdo con la legislación. Este argumento, que por cierto ha comprado el Partido Socialista, es falso porque las líneas forman una red y todos los trenes pueden circular por todas las líneas. Desgajar la red tiene unos costes importantísimos, hay que duplicar puestos de control, bases de mantenimiento, recursos humanos, sin ningún beneficio. El otro argumento es que quieren metropolitanizar esa parte de la red transferida con el objetivo de conseguir más capacidad en los túneles de Barcelona, lo cual va contra todas las directivas europeas de interoperabilidad. La red de cercanías de Barcelona no se puede independizar técnicamente de la del resto de Cataluña ni por lo tanto de la del resto de España. Es decir, la infraestructura de las grandes redes de cercanías en Europa segregadas continúa perteneciendo al administrador de infraestructuras nacionales, esto pasa con RER en París o Underground en Londres o la S-Bhan en Berlín.

Pero la razón básica, que hoy se ha repetido, es que el servicio mejorará. Esto es estupendo. Miren, en 2012 los gobernantes nacionalistas catalanes tuvieron un éxito arrollador en conseguir canalizar el malestar por la crisis y los recortes hacia un chivo expiatorio. Tuvieron, digo, un éxito arrollador: consiguieron convencer a parte de los ciudadanos de que España les roba, que España es un país atrasado, que España es corrupta, y en cuanto nos separemos todo irá bien. Y parecen haber interiorizado esto. Claro, cuando uno entra en los datos la cosa es de risa. Quieren que hablemos, por ejemplo, del metro de Barcelona, cuya construcción fue gestionada por la Generalidad: una chapuza —dice este artículo de prensa— de 16 000 millones la línea 9 del metro de Barcelona. Todo el artículo es maravilloso. Por supuesto mezcla chapuza con corrupción: catorce años y varios miles de millones; el proyecto estrella de la Generalidad ha tenido un coste inaudito; casi la mitad del trazado está paralizado; ha triplicado su presupuesto; por supuesto —mencionan el caso Palau— una constructora abonó a Convergència 5,1 millones de euros en concepto de mordidas. Además un extesorero de Convergència está imputado en el caso. Asimismo se encuentran referencias en el caso Pujol, con un contrato de 150 millones adjudicado, a pocas semanas de las elecciones, a favor de una UTE. Por cierto, Podemos interpuso una demanda, se acordará del caso. En consecuencia esto de que las cosas mejorarán y el servicio mejorará no nos lo creemos del todo, a juzgar por la evidencia, y tendrá que ser simplemente a partir del pensamiento mágico nacionalista cuando le tengamos que dar crédito. Insisto, qué vergüenza señores del PSOE, esta claudicación, disfrazar el diálogo de claudicación.

Nosotros ya propusimos hace tiempo medidas concretas para mejorar la red de *rodalies*, una PNL que se aprobó en esta Cámara con el voto de ustedes, señores del PSOE, con el voto de todos, con planes concretos: revertir los recortes en mantenimiento, actuaciones en las variantes de Vandellòs, reforma de la estación de Sants; todo una lista de actuaciones concretas alejadas del continuo discurso del agravio y del chivo expiatorio. Se aprobó. Esto es lo que tenemos que hacer nosotros, hacer medidas concretas para mejorar la red de *rodalies*, que por supuesto es un servicio esencial en Cataluña. Supongo que les ha quedado claro con todo esto que no vamos a apoyar su PNL.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

Por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea tiene la palabra don Félix Alonso.

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

La proposición no de ley que nos presenta en Comisión Esquerra Republicana de Catalunya nos retrotrae al 4 de noviembre de 2016, y nos alegramos mucho de que Esquerra Republicana de Catalunya regrese al cambio de vías. Significa que podemos reiniciar la ruta hacia un mayor autogobierno y reconocer que el camino emprendido de vía única llevaba a una estación término, intransitable, sin acuerdo y por falta de pasajeros, insuficientes, muchos eso sí, pero insuficientes. Nuestro grupo confederal es partidario del traspaso de las competencias basado en el principio de subsidiariedad. El objetivo sería la gobernanza de la red, hacer más efectivo el plan de *rodalies* y aplicar un nuevo sistema de horarios a escala catalana. La falta de inversiones y la división de Renfe y ADIF no han ayudado a mejorar la percepción que la ciudadanía tiene de nuestro servicio ferroviario. Efectivamente en estos Presupuestos Generales del Estado para 2018 se aprobó, entre otras muchas cosas, el soterramiento de Hospitalet, Montcada i Reixac y Sant Feliu de Llobregat. Por cierto, echamos en falta en aquella Comisión a los compañeros de Esquerra Republicana para defenderlo.

En 2009 con el Real Decreto 2034/2009 se traspasaban las funciones correspondientes al servicio de transporte de viajeros por ferrocarril de cercanías. Posteriormente, negociando, en 2011 conseguimos el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 602

20 de septiembre de 2018

Pág. 29

traspaso de los regionales con origen y final en Cataluña. La pregunta es, ¿en estos años hemos mejorado? A pesar de la desinversión en todas las infraestructuras, también en Cataluña, la respuesta es que sí, pero menos de lo esperado. A pesar del desgobierno de la Generalitat seguimos pensando que para una mejor gobernanza de los ferrocarriles la gestión cercana es positiva, y podría extenderse a otras comunidades autónomas que así lo consideren. Experiencias ya existen: el propio Ministerio de Fomento subroga a la Comunidad Autónoma Vasca el ramal guipuzcoano de la Y vasca o la parte oriental del eje transversal ferroviario andaluz. La circulación de trenes regionales y de mercancías seguiría, como en estos momentos, siendo posible y exigible, de la misma forma que los trenes de mercancías del FEVE circulan por las vías traspasadas del Euskotren en el País Vasco. Negociar el traspaso en ningún caso —repito, en ningún caso— debe significar un desmembramiento de la red de ADIF, pero sí un nuevo modelo de gestión.

Con el nuevo Gobierno de la Generalitat nos surgen dudas. ¿Para qué quieren ADIF? ¿Para privatizar, para dismantelar las vías entre Tarragona, Cambrils y Salou, como propone su alcaldesa? ¿O la decisión es la contraria, la que se aprobó el 12 de septiembre por unanimidad en el Parlament de Catalunya, en la Comisión de Territorio? La Generalitat nos ha demostrado que puedes tener muchas competencias y seguir siendo incompetente. Les puedo recordar, por ejemplo, que, entre abril y junio de 2018, hay 3000 personas más en espera quirúrgica, 5000 más aguardando una prueba médica o 7000 adicionales a la espera de especialista. Les puedo recordar que Cataluña ha sido la campeona de los recortes y precursores de la privatización de la sanidad pública —mañana, como todos los viernes, los trabajadores de la salud de la Xarxa Tecla saldrán a manifestarse para protestar por unos recortes que no menguan—. Se puede recordar que la Generalitat aún tiene pendiente el pago de las pagas extras de 2013 y 2014, las horas extras de los mossos, su falta de efectivos, la renta garantizada de ciudadanía, que el Parlament está cerrado por falta de acuerdo. ¿Se imaginan si eso pasase en el Congreso? No pasa nada. Hoy, en Cataluña, vivir sin Gobierno, desde hace siete años, ya es una normalidad. ¿Y saben lo que es peor, señores de Esquerra Republicana? Que les están haciendo el juego a los casadistas y a los riveristas, porque, si seguimos con el desgobierno, la gente de la calle se preguntará: ¿para qué nos sirve la Generalitat? Están desprestigiando las instituciones, que nos costó muchos años conseguir.

Esperemos que iniciativas como las que hoy presentan, que nos alegran mucho, signifiquen un regreso a la realidad, levantarse de la mesa del póquer y empezar a hacer política útil para mejorar la vida de la gente en Cataluña, y, eso sí, sin renunciar a nada.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra don Jordi Roca.

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

Debatimos una moción del nacionalismo catalán para el traspaso íntegro a la Generalitat de Catalunya de la red de *rodalies*, la red de cercanías, a la que vamos a votar que no, de manera razonada y razonable, como paso a exponer. No hay que darle más competencias al nacionalismo, por su supremacismo. Durante mucho tiempo siempre nos han dicho que ellos lo gobernaban todo mejor. ¿Es cierto? No es cierto. Recibieron hace treinta años el transporte interurbano y ¿qué han hecho? Nada. Gestionan Ferrocarriles de la Generalitat de Cataluña, que tiene problemas similares a los de Renfe —problemas de tramos de una vía, problemas de maquinaria— y una puntualidad que es bastante mejor que la de otros países y otras grandes ciudades, parecida a la de Renfe. Sin embargo, sí que hace cosas peores que Renfe y otros operadores, porque mientras Renfe y otros operadores dan beneficios, Ferrocarriles de la Generalitat da pérdidas. Se ha hecho mención aquí a la línea Nou, que anunciaron en 1997 por 1200 millones de euros y cuyos costes van ya por 20000 millones de euros, y con las estaciones privatizadas. Es, seguramente, la peor obra civil del mundo, obra del nacionalismo catalán.

No se les puede dar más competencias por su corrupción económica y política, porque altos directivos de Ferrocarriles de la Generalitat de Cataluña, por trincar, fueron condenados a cuatro años y medio, y se utilizaron las competencias en Justicia para que se quedara en siete semanas. No se puede dar más competencias al nacionalismo catalán por su continua pedagogía del odio, porque los problemas de *rodalies* son culpa de la Generalitat, que desde 2009, firmado entre el señor Montilla y el señor Chaves, tienen las competencias, y lo que hacen es, cuando hay cambios en la seguridad, en vez de cambiar los horarios, que es lo que dicen los técnicos —si bajas las velocidades tienes que cambiar los horarios—, no

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 602

20 de septiembre de 2018

Pág. 30

los cambian para cabrear a la gente y culpar a España de los retrasos, que son culpa de la Generalitat. Eso no es gobernar, eso es tener muy mala baba.

Sin embargo, para pedagogía del odio la del señor Puigdemont, que era alcalde de Girona y que decía que teníamos déficit de infraestructuras. Es la única provincia del mundo de menos de un millón de habitantes con dos estaciones de AVE —estamos construyendo un acceso a Francia de cuatro carriles— y dice que es maltratada. ¿Y qué les decimos a los vecinos de Aragón? El otro día vimos un vídeo, que se hizo viral, de un tractor adelantando a un tren. ¿Qué les decimos a los vecinos de Extremadura o de Murcia, que tienen trenes sin electrificar? ¿Qué le decimos a Andalucía, cuya economía tiene muchos problemas por las dificultades de sacar las mercancías del puerto de Algeciras? ¿De verdad alguien tiene tanta cara dura como para decir que tenemos maltrato? Eso solo se hace como pedagogía del odio.

No podemos dar más competencias al nacionalismo porque el nacionalismo es totalitario y antidemocrático, porque, además de usarlo mal, quieren todo el poder, y lo quieren, además, sin control, y por eso tienen el Parlament cerrado. Tienen el Parlament cerrado para evitar que se controle a un Gobierno, que lleva siete años perdido en el cubo de basura de la historia. Y por eso los catalanes no verán nada de todo esto que les estoy contando en TV3, en ese inmenso monstruo con cientos de millones de euros de presupuestos cada año, y a los que de verdad les preocupa Cataluña tendrán que ir a buscar esta información a pequeñas webs de la resistencia tipo Dolça Catalunya, en esa especie de Goliat aplastando al pobre David informativo que sufrimos en Cataluña. No podemos dar más competencias al nacionalismo, por su incompetencia, por su supremacismo, por su pedagogía del odio, por su totalitarismo, por sus mentiras y por sus prácticas antidemocráticas. Lo mejor para los catalanes es que el nacionalismo no solo no tenga más competencias, sino que tenga menos.

Siento traer un debate bastante catalán al Congreso, pero comprenderán sus señorías que, estando el Parlament cerrado, este es el único foro donde los catalanes tenemos a representantes cantándoles las verdades del barquero al nacionalismo. Vamos a votar que no a esta proposición no de ley.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

Señor Margall, ¿acepta su grupo la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista?

El señor **MARGALL SASTRE**: No, no la aceptamos.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

— SOBRE LA EJECUCIÓN DE OBRAS EN LA AUTOVÍA A-66 ENTRE LEÓN Y ZAMORA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/002982).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a continuación a debatir la siguiente proposición no de ley, sobre ejecución de obras en la autovía A-66 entre León y Zamora. Es una iniciativa del Grupo Parlamentario Socialista que defiende la diputada doña Mar Rominguera. Tiene la palabra.

La señora **ROMINGUERA SALAZAR**: Buenas tardes y gracias, señor presidente.

Hay muy mal estado en el firme de la A-66 entre los puntos kilométricos 156 y 204, lo que hace necesaria la circulación por la calzada izquierda; muy alto riesgo de accidentes por las condiciones del mismo, urge subsanación, especialmente en la dirección Benavente a León. Esto no lo digo yo, es el texto de una denuncia que publica desde hace años la Asociación de Automovilistas Europeos en su página web, porque es lo que ha venido ocurriendo en el tramo de la A-66 entre León y Benavente, pese a que el Gobierno anterior no quería verlo. Y por ello nosotros, el pasado 21 de febrero, registramos una proposición no de ley en la que solicitábamos al Gobierno que con carácter urgente ejecutase las obras de reparación, mantenimiento y acondicionamiento del firme de la A-66 entre León y Zamora. Insisto, y Zamora, porque, aun sin ver esta urgencia, el anterior Gobierno solamente tenía previsto acometer, cuando hubiera disponibilidad —nos decían—, la obra de reparación en el tramo de la vía a su paso únicamente por la provincia de León. Eso era lo más inmediato, y así nos lo manifestó en una respuesta parlamentaria a la que luego voy a hacer referencia. Además, así lo pudimos comprobar en la partida destinada a estas obras que aparecía en el presupuesto de 2018. Por lo tanto, al Gobierno anterior Zamora parecía importarle muy poco, y eso que el señor Martínez-Maillo, diputado por dicha provincia, formaba parte del grupo de confianza del presidente y de la vicepresidenta. Pero no les trasladaba los problemas de nuestra

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 602

20 de septiembre de 2018

Pág. 31

provincia, al menos no le llegamos a conocer ninguna iniciativa en ese sentido, ni a él ni al otro diputado zamorano.

En cualquier caso, como manifestó el propio Gobierno, no veían esa urgencia de reparación con la que pretendíamos minimizar el riesgo de accidentes de este tramo, cuyo lamentable estado es el que hace que los conductores tengan que ir esquivando toda suerte de socavones, baches, grietas, y optando finalmente por conducir por el carril izquierdo, con el peligro que eso supone para más de diez mil vehículos, que son los pasan por esa vía a diario, según la Dirección General de Tráfico. Por ello no solamente fue esta iniciativa que hoy debatimos, sino que además el Ayuntamiento de Benavente aprobó una moción donde exigía precisamente al Gobierno su intervención inmediata en la vía. Además, hicimos preguntas desde aquí tanto mi compañera Aurora Flórez —que es diputada por León y que también encabeza conmigo esta proposición no de ley— como yo, y no obtuvimos respuesta. Aunque sí obtuvimos una respuesta a la pregunta que formulamos el pasado 9 de abril, cuando le pedíamos al Gobierno opinión sobre el estado de la vía y que nos concretase las actuaciones que tenía previstas y la fecha para llevarlas a cabo. Este ministerio, que entonces dirigía el señor De la Serna, nos respondió cuando pasaron cinco meses y respondía, la verdad, para decir muy poco. Porque manifestaba que en opinión del Gobierno el estado de las dos calzadas de la A-66 en los tramos comprendidos entre León y Benavente, y leo textualmente la respuesta del Gobierno: presentan un estado acorde para mantener los niveles necesarios para circular por la autovía A-66 en condiciones —decía el Gobierno— aceptables de seguridad vial; además, aquí en esta misma respuesta, como inmediata actuación estrella lo que preveían era a corto plazo obligar a reducir la velocidad; y ya como una actuación a más largo plazo la reparación de los puntos kilométricos 143 a 196 en la provincia de León. Pero es que en los puntos 196 a 204, ya en la provincia de Zamora, respecto a esto en esta respuesta no se nos decía nada, y fue en mayo de 2017 cuando aprobaron el proyecto de reparación, únicamente —insisto— en esos puntos de la provincia de León, demorándose la apertura de ofertas hasta octubre; claro no había prisa, el Gobierno anterior permanecía impasible y, lo que es peor, negando la evidencia; recuerden eso de: ‘condiciones aceptables para circular’, que era lo que decían, pero mientras los conductores seguían jugándose la vida circulando por el carril izquierdo.

Esto de negar la evidencia, de prometer, de no hacer eran características de la gestión, en muchos casos, del anterior Gobierno, pero es que cuando hablamos de seguridad vial las características esas ya llegan a ser peligrosas. Ni siquiera las obras de los 53 kilómetros de la A-66, que transcurren únicamente en la provincia de León, se iniciaron con la celeridad que se estaba requiriendo. Ha sido el nuevo Gobierno quien, de un modo prioritario, ha ordenado el inicio de las obras en esos 53 kilómetros; pero no es suficiente. Por eso, nuestra proposición de ley, que insta al Gobierno a la reparación de todo el tramo de carreteras comprendido entre León y Benavente, puntos kilométricos 143 a 204, desde León hasta el término zamorano de Villabrázaro, que es donde confluyen la A-66 con la A-6.

Como digo, nos consta que desde agosto se están llevando a cabo las obras en estos puntos kilométricos de la provincia de León, pero desde aquí exigimos su celeridad; y además y de un modo especial insistimos en la necesidad de que también se lleven a cabo cuanto antes las obras de rehabilitación del firme entre los puntos kilométricos 196 y 204; es decir, desde Mantilla de Arzón, que es el límite fronterizo entre León y Zamora, hasta Villabrázaro, ya en Zamora. Todo ello en aras de minimizar el riesgo de accidentes en esta zona y, por ello, les pedimos su voto favorable.

Gracias.

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

En turno para defender las enmiendas, en primer lugar, por el Grupo Parlamentario Ciudadanos tiene la palabra don Francisco Igea.

El señor **IGEA ARISQUETA**: Muchísimas gracias, señor presidente.

Bueno, a la señora Rominguera le ha pasado un poco como al ministro de Cultura, que anunció que si era posible bajaría en IVA cultural cuando ya estaba bajado. **(Risas)**. Yo comprendo que cuando uno hace una PNL en febrero no sabe lo que va a pasar, no sabe ni si va a estar en el Gobierno. Pero, hombre, por lo menos podríamos no haberla presentado o habernos autoenmendado, porque lo que dice el texto es que se hagan las obras de la autovía A-66 que —como bien ha dicho— desde agosto están en marcha. Y están desde agosto en marcha, entre otras cosas, gracias a que en mayo se aprobaron unos presupuestos; unos presupuestos que se aprobaron con el voto de Ciudadanos, no con el voto del Partido Socialista. Así que si los ciudadanos de Castilla y León pueden celebrar que, por fin, se ha empezado esta

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 602

20 de septiembre de 2018

Pág. 32

obra, desde luego, no es gracias a la labor ni al trabajo ni del Partido Socialista ni de sus diputados en Castilla y León, que votaron en contra del presupuesto que ha permitido iniciar estas obras.

Los tramos son diferentes. Como bien sabe, el tramo León-Benavente es de 2003, y el de Benavente es de 2015. Por eso, el estado de conservación probablemente es diferente. Nos gustaría que el año que viene —el Ministerio de Fomento que este año se va a gastar 5600 millones, gracias a esos presupuestos en cortar cintas hasta diciembre, el señor Ábalos—, Castilla y León tuviera los 1000 millones de presupuesto que ha tenido, y los 320 millones dedicados a carreteras en el presupuesto de Castilla y León. Supongo que si ustedes consiguen presentar un presupuesto y llegan a un acuerdo, con todas estas trapacerías que están haciendo, con su multitud de socios autonómicos, locales, mareas y compromisos, el presupuesto de Castilla y León el año que viene, señora Rominguera, será muy parecido al que tenemos en esta ocasión.

Le diré que el señor Maillo, que no es de mi devoción ni mucho menos, no sé si habrá conseguido alguna cosa o no, pero el presupuesto por habitante de Zamora es el más alto de todas las provincias de Castilla y León, y líbreme Dios de defender al señor Maillo, que —insisto— no es de mi devoción. Por tanto, si queremos que esta proposición no de ley tenga una utilidad, lo que quizás deberíamos hacer sería añadir la enmienda que nosotros proponemos para garantizar la calidad que nos preocupa bastante al haberse licitado casi por el 50 % del presupuesto que salió a concurso, lo cual indica o una baja temeraria o que el que hizo el cálculo no lo hizo muy atinadamente, y que además se comprometan al mantenimiento de la misma. Señorías, el mantenimiento de las autopistas y de las autovías, a pesar de lo que algunos dicen cuando argumentan a favor de expropiar autopistas diciendo que esto no cuesta, cuesta bastante. De hecho, en ese mismo tramo se gastaron 2300000 euros hace tres años que no han servido para nada. Lo que nos tememos es que si hacemos obras parche o con menos presupuesto y no aseguramos un mantenimiento adecuado, dentro de otros cinco años estaremos otra vez aquí hablando de este asunto.

Muchas gracias.

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

En turno de fijación de posiciones en primer lugar desea intervenir don Isidro Martínez Oblanca.

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

En relación con el peligrosísimo estado del firme de la autovía A-66 entre León y Benavente, la preocupación expuesta por la portavoz del Grupo Socialista, señora Rominguera, coincide con la que mi partido, Foro, y yo mismo, venimos exponiendo desde hace mucho tiempo. Para ajustarnos con fidelidad al relato y a la particular historia de esta autovía A-66, conviene precisar que hablamos de un eje fundamental para el transporte de viajeros y también para el transporte de mercancías de entrada y salida hacia León y Asturias; comunicación que en 1996, en la etapa del señor Borrell como ministro de Obras Públicas y con el voto del diputado leonés señor Rodríguez Zapatero, estaba a punto de iniciarse como autopista de peaje para continuar otros 70 kilómetros la del Huerna. De peaje, señorías.

Fue un Gobierno del Partido Popular, entonces presidido por José María Aznar, el que canceló el atropello de regalarnos la primera autopista socialista de peaje desde 1982 y evitó las consecuencias penalizadoras de esta nueva vía de comunicación inaugurándola en 2003, construida en un tiempo récord como autovía sin peaje y como alternativa a la carretera N-630, que ostentaba un trágico récord de accidentes de tráfico de alta mortalidad y especial gravedad. Hecha esta precisión para colocar las cosas en su sitio, como consecuencia de la falta de inversión en las tareas de conservación y mantenimiento, en absoluto acordes con la gran densidad de tráfico que ha soportado desde entonces —incluido el tráfico pesado—, la A-66 se encuentra en pésimo estado quince años después de su inauguración y actualmente en proceso de reparación.

Como reflejé en una iniciativa parlamentaria, y como se ha dicho anteriormente, el firme de los carriles derechos de las dos calzadas presentaba numerosos baches, badenes y grietas que convertían la A-66 en una vía peligrosa, hasta el punto de que la propia Dirección General de Tráfico en lugar de repararla decidió el pasado mes de marzo limitar la velocidad a 100 kilómetros por hora, lo que se unió a la señalización informativa y de advertencia sobre el peligro de la carretera. Además de la peligrosidad, cabe decir que los vehículos que utilizan frecuentemente la A-66 tienen que ser sometidos a reparaciones para el alineamiento de suspensión y neumáticos.

El Ministerio de Fomento del Partido Popular tampoco afrontó las actuaciones de conservación, mantenimiento y rehabilitación de esta autovía, incluso las que anunció a mediados del pasado 2017

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 602

20 de septiembre de 2018

Pág. 33

para reconstrucciones estructurales y rehabilitación en diferentes tramos. Pero el tiempo pasó y la amenaza para la seguridad de los conductores aumentó exponencialmente. La iniciativa que debatimos llega cuando ya se están, como se ha dicho, ejecutando las obras para la reconstrucción estructural del firme de la A-66 entre León y Benavente, que efectivamente es posible gracias a la dotación presupuestaria consignada en los Presupuestos Generales del Estado aprobados en junio con los votos contrarios del Grupo Socialista, como ha recordado muy acertadamente el portavoz de Ciudadanos, señor Igea.

Las obras, con un coste total de 6,81 millones de euros, se extenderán desde las inmediaciones de León hasta el límite provincial con Zamora, pero los plazos son manifiestamente mejorables. Si no se remedia y se acortan los plazos, va a tardarse más en su rehabilitación que en su construcción, y este no es un asunto técnico, sino presupuestario.

Mi voto en esos presupuestos generales fue favorable y mi voto en esta Comisión se suma hoy para acometer con urgencia en el tramo León-Benavente de la A-66, las obras urgentes de conservación que devuelvan a la calzada de esta vía de comunicación las condiciones de seguridad mínimas exigibles a una autovía. Lo subrayo de nuevo: la clave de las obras de conservación de la A-66 es la urgencia porque el mismo acto de rehabilitación es inaceptable.

Muchas gracias.

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

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

La señora **MARCELLO SANTOS**: Buenas tardes. Gracias, presidente.

Para mí es un gusto y un placer estar hablando hoy de algo de tal importancia para nuestra tierra, para León, como es la autovía León-Benavente, aunque siempre hemos manifestado tanto en esta Cámara como en León que llamar a esta carretera autovía era mucho decir, cuando nosotros siempre hemos planteado que esto es un auténtico camino de cabras y que era una verdadera aventura transitar por estos kilómetros. Digo que es una auténtica aventura porque no solo el mal estado del pavimento, los baches y las irregularidades del firme hacen que se convierta en una aventura llegar a León, sino que una vez que tomas la salida A-66 dirección a León es una auténtica aventura porque ya no es solo que tengas que esquivar los baches de la carretera, que son socavones, es que casi tienes que rezar para que no te pase nada en ese tramo: no hay ni área de servicio y ni siquiera hay cobertura en muchos tramos. Creo que es de urgencia empezar a hablar ya de esta cuestión. Si la situación de la autovía ha provocado multitud de accidentes, este verano también los ha habido al estar ya en obras —por eso es un poco raro debatir a día de hoy esta propuesta—, lo que nos ha hecho tener que transitar por un solo carril.

Es notable la dejación de responsabilidades que ha tenido el Gobierno anterior frente a esta carretera. No es que no haya realizado las tareas de reparación y mantenimiento, es que era un insulto plantear que tendríamos que reducir la velocidad para transitar por ella, siendo una vía de vital importancia para todos los leoneses y las leonesas porque es la vía que conecta Castilla con León y obliga a los asturianos y a las asturianas a transitar por ella para llegar allí.

De verdad, felicitamos al grupo proponente de esta iniciativa a día de hoy, a 20 de septiembre, al grupo político que está en el Gobierno, y le adelantamos, como no podía ser de otra manera, que nuestro voto es un sí, que compartimos plenamente la necesidad de una cuestión que plantean ustedes en su proposición no de ley que elaboraron en febrero de este año: ejecutar las obras con carácter de urgencia. Creo que no va a haber ninguna proposición de ley tan urgente como esta y que se ponga en marcha tan urgentemente porque las obras, insisto, ya están iniciadas. Aun así, nuestro voto es un sí y, si con esta proposición no de ley el grupo proponente busca de verdad hacerlo y no solo colgarse una medalla, le insistimos y proponemos que haga en sus Presupuestos Generales del Estado una partida específica para el mantenimiento integral de esta vía. Por nuestra parte, seguiremos estando vigilantes para que estas obras se realicen de manera satisfactoria y por fin la León-Benavente deje de ser un camino de cabras. Seguiremos denunciando cómo está la situación del resto de las infraestructuras de toda la provincia, especialmente en las zonas rurales, porque si ya de por sí es un auténtico acto de heroicidad vivir en las zonas rurales de León, dado el estado del pavimento de sus carreteras, de sus nacionales, es también una auténtica vergüenza; y solicitamos al Gobierno, al actual Gobierno, al Partido Socialista que mantenga los compromisos que adquirió con la provincia de León cuando estaba en la oposición y que escuche exactamente lo que pasó ayer en las calles de León, donde cientos de miles de leonesas y de leoneses

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 602

20 de septiembre de 2018

Pág. 34

salieron a reclamar un sistema público ferroviario de pasajeros digno que tanta falta hace en nuestra tierra.

Muchas gracias.

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

Es el turno ahora del Grupo Parlamentario Popular. Tiene la palabra don José María Barrios.

El señor **BARRIOS TEJERO**: Gracias, presidente.

Buenas tardes a todos, señorías. Nosotros consideramos totalmente innecesaria esta PNL en estos momentos porque es cierto que la vía está en mal estado y por eso, a pesar de considerarla innecesaria, la vamos a apoyar, pero no por apoyarla estamos de acuerdo con toda la PNL. El hecho de que una vía esté mal no autoriza a nadie a hacer una PNL que en estos momentos no recoge la verdad, no autoriza a nadie a mentir. Si el tramo de la provincia de León, que es el 80% de la obra aproximadamente, está ya en ejecución es porque un Gobierno del Partido Popular se preocupó de hacer todos los trámites y de adjudicarlos. Es verdad que las obras empezaron en agosto, pero estaban adjudicadas en mayo con un Gobierno del Partido Popular. Y si el tramo que corresponde a la provincia de Zamora, que es en torno al 20% de la obra, se puede adjudicar ya es porque un Gobierno del Partido Popular ha hecho el proyecto y todos los trámites administrativos para que pudiera estar adjudicada ya. El problema, señora Rominguera, es que ustedes no han querido adjudicarla. El ministro, señor Ábalos, el 12 de julio, en unas declaraciones en León, y el subdelegado del Gobierno de Zamora, el 25 de julio de este mismo año, han llegado a decir que no había nada hecho, ni siquiera el proyecto. Pues mire, aquí está la orden de estudio y aquí está el proyecto (**Muestra sendos documentos**): 2016. Desde 2016 está el proyecto. Se ve que no informan bien a sus cargos públicos. Por tanto, no nos pueden acusar de no haber hecho nada y de no tener ni siquiera proyecto, porque sí que está.

Lo que está haciendo el Gobierno es jugar con la seguridad de los ciudadanos. Están retrasando los plazos por un interés puramente partidista y no se puede entender que no se licite una obra cuando está todo preparado. Podríamos entender que hubiera otros problemas, problemas técnicos, que no es el caso, pero no cuando está todo preparado. Ustedes no la licitan porque, si lo hubieran hecho nada más llegar al Gobierno, que ya estaba preparado para hacerlo, lógicamente no se podrían haber colgado la medalla de que el mérito era suyo, porque todo el mundo iba a saber que ese mérito era del Partido Popular, del Gobierno del Partido Popular, que había hecho todo el trabajo previo, que es largo, para llegar a licitar la obra. Pero ustedes prefieren dejar pasar el tiempo para que parezca que los socialistas son los que miran por el bien y el interés general de los españoles, cuando en realidad, en este caso al menos, ustedes están mirando por el interés propio, y no les importa poner en peligro la seguridad vial con tal de anotarse el tanto. Dejen ustedes de presentar proposiciones no de ley, dejen de dar ruedas de prensa y liciten de una vez la obra. Licítenla ya, porque el Gobierno del Partido Popular, con el ministro señor de la Serna, dejó los deberes bien hechos, como lo reconoció, por cierto, públicamente el señor Ábalos.

Señora Rominguera, hace muy pocas fechas, el 29 de julio, usted misma, junto con sus compañeros parlamentarios en Zamora, aseguraba que el Gobierno de España, presidido por Pedro Sánchez y con José Luis Ábalos como ministro de Fomento, está trabajando a la máxima velocidad para en las próximas semanas licitar el proyecto de reparación. Lo entrecomillo porque lo cito del diario *La Opinión* de Zamora. Pues si decían ustedes en julio que en las próximas semanas podrían licitar el proyecto de reparación será porque está todo preparado para licitarlo. ¿O es que van a hacer ustedes en pocas semanas el proyecto y todo el trámite administrativo para poder licitarlo? Expliquen esto también a los ciudadanos, explíquenselo a los zamoranos y dejen de engañarnos. Desde el Partido Popular seguiremos defendiendo los intereses de todos los españoles, en este caso concreto de una forma muy especial de los leoneses y los zamoranos.

Muchas gracias. (**Aplausos**).

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

Señora Rominguera, en relación con la enmienda de Ciudadanos.

La señora **ROMINGUERA SALAZAR**: Vamos a estudiarla con la intención de llegar a un acuerdo.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 602

20 de septiembre de 2018

Pág. 35

— RELATIVA AL IMPULSO DE UNA LEY DE FINANCIACIÓN DEL TRANSPORTE COLECTIVO URBANO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA. (Número de expediente 161/003364).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de la siguiente proposición no de ley, relativa al impulso de una ley de financiación del transporte colectivo urbano. Es del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, y la va a defender en su nombre el diputado don Sergio Pascual. Tiene la palabra.

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

Señorías, discutimos hoy aquí el impulso a una hoja de ruta para que se constituya cuanto antes un grupo con los ayuntamientos, con los ministerios implicados, con las comunidades autónomas, con los agentes del sector y empresas que dé lugar a una ley de financiación del servicio público de transporte colectivo urbano e interurbano. Se trata este de un sector fundamental para la movilidad de la ciudadanía en nuestras ciudades, y presentamos esta proposición no de ley precisamente en la semana de la movilidad sostenible europea. Creemos que es fundamental que dediquemos parte de nuestro tiempo a la discusión de una cuestión tan importante para los ciudadanos como es la movilidad, siendo que esta ocupa casi el 10% del tiempo útil de la jornada de los vecinos y vecinas de nuestras ciudades. Casi el 10% de nuestro tiempo se nos va en desplazarnos de un lugar a otro, ya sea para trabajar, para llevar a los hijos al colegio, al médico o para disfrutar de nuestro ocio. Un 10% es casi un mes al año; estamos hablando de una magnitud muy importante. Y no solamente condiciona la movilidad nuestro día a día, también condiciona en qué invertimos los ahorros de toda nuestra vida, porque a nadie se le escapa —y muchos de nosotros lo habremos vivido— que uno escoge dónde va a vivir en función de la comunicación de ese lugar y también escoge dónde va a instalar una empresa en función de las fórmulas de comunicación que pueden tener las entradas y salidas de esas iniciativas empresariales. Por lo tanto, también afecta directamente —insisto— a cómo presupuestamos y cómo ahorramos en nuestra vida. Además, el transporte y la logística es un sector que atañe a casi el 8% del PIB de nuestro país. Si además incluimos acá la industria que provee el instrumento con el que nos movemos fundamentalmente los españoles y las españolas, los automóviles, hablamos de otro 10% del PIB, con lo cual nos estamos refiriendo en esta PNL, y en general cuando hablamos de movilidad, a casi un 18% del PIB de nuestro país.

Tenemos que decir que la movilidad actualmente en España es una movilidad fuertemente contaminante, ineficaz, inequitativa y con financiación, en lo que se refiere al sector público de transporte urbano, deficitaria. Me explico. Es contaminante porque el transporte privado, el vehículo, provoca el 40% de los gases de efecto invernadero en nuestras ciudades, las famosas boinas que conocemos todos los que transitamos por ciudades con grandes aglomeraciones de tráfico. Además, provoca el 70% de las emisiones de CO₂, que conocemos que son las principales causantes del efecto invernadero. Es ineficaz porque los atascos nos cuestan a los europeos casi 135 000 millones de euros al año; 135 000 millones de euros al año —no me dejo ni le pongo ningún cero— es una cantidad similar a lo que nos gastamos los europeos en todo el presupuesto de cultura, una magnitud muy importante, un cuarto del presupuesto nacional de un país grande como España. Y es inequitativo porque, hasta la fecha, la financiación del servicio público de transporte urbano colectivo en España ha sido, por decirlo de alguna manera suave, discrecional. Hasta la fecha nos hemos encontrado con que cuando llegábamos a los presupuestos, y por mandato de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, había que poner una partida para financiar el transporte de unas y otras ciudades. En este caso, ciudades como Sevilla, Valencia, Málaga y muchísimas otras recibían una financiación que estaba entre dos y cuatro veces por debajo de ciudades como Madrid y Barcelona. Y no es que Madrid y Barcelona estén precisamente bien, es que España somos el tercer país por la cola en inversión en transporte público urbano colectivo. Solamente nos ganan Chipe, Malta e Irlanda. Es decir, estamos claramente en una situación de inferioridad en un país donde, por cierto, las aglomeraciones urbanas son mucho más importantes, como podrán entender, que las de Chipre o Malta. Por lo tanto, el problema está doblemente agravado. Es arbitraria, como les decía antes, porque a lo largo de los últimos diez años los recortes también han afectado a este sector. La media de recortes en la financiación del servicio público de transporte urbano colectivo ha sido de un 28%, pero ha habido ciudades que han llegado a haber recortado en un 50% este servicio de transporte.

Dicho todo esto, y con este marco, traemos aquí una proposición no de ley que me congratula poder decir que hemos transaccionado con los distintos grupos parlamentarios —con Compromís, con el Partido

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 602

20 de septiembre de 2018

Pág. 36

Socialista, con el Partido Popular y con Ciudadanos— para llegar al acuerdo de que el Congreso les transmita a los municipios de nuestro país, y con ello a todos los ciudadanos, la intención de aprobar en el menor tiempo posible una ley que garantice una financiación mínima y suficiente para que ese transporte urbano colectivo se dé en condiciones dignas y, por otro lado, una estabilidad suficiente para que quienes son responsables de gestionar este tipo de servicios puedan planificar inversiones de la magnitud que supone adquirir un autobús, para decirlo con términos llanos. Creo que es un mensaje positivo y que se traduce en la práctica en algunas propuestas que paso a enumerar muy rápidamente. La primera y fundamental es que en el plazo de seis meses habría que establecer una mesa de trabajo, con los ministerios competentes, por supuesto, pero sobre todo con los ayuntamientos de nuestro país, con la federación y con los ayuntamientos, con las comunidades autónomas que tienen competencia en materia de movilidad y con los agentes del sector, tanto de corte empresarial como de corte ciudadano y de consumidores. Instamos a que cuando se establezca esa mesa se tengan en cuenta, como objeto de esta ley, primero, como decía, la necesidad de garantizar un monto mínimo para los sistemas de financiación del transporte público urbano colectivo. Segundo, que se determinen los requerimientos de las distintas administraciones para que esa financiación efectivamente sea suficiente. Tercero, que se inste a la coordinación interadministrativa, que muchas veces es uno de los grandes hándicap para tener una red mallada cadenciada en el servicio de transporte, es decir, que nos pongamos de acuerdo las distintas administraciones para que los ciudadanos sufran los menores inconvenientes a la hora de trasladarse de un medio de transporte a otro y hacer efectiva esa propuesta de intermodalidad con la que, creo, estamos todos de acuerdo. Cuarto, como no puede ser de otra manera, incentivar y acelerar el impulso al transporte público urbano colectivo porque es mucho menos contaminante que el transporte privado, y articular mecanismos, como son los planes de gestión del transporte urbano, como condición para esa financiación; es decir, las administraciones que hagan los deberes a la hora de planificar correctamente esa prestación de servicios recibirán financiación por encima de la media y se facilitará la posibilidad de que utilicen esa financiación para mejorar también la inversión en infraestructuras.

Dicho esto, insisto en agradecer que nos hayamos podido poner de acuerdo y que podamos arrancar cuanto antes esa mesa con los distintos agentes para tener pronto, lo antes posible en esta legislatura, esa ley de financiación del transporte urbano colectivo.

Gracias.

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

Pasamos al posicionamiento de los grupos. Por el Grupo Mixto, tiene la palabra el señor Baldoví.

El señor **BALDOVÍ RODA**: Tenemos también una enmienda.

Quiero decir que, en principio, nos sumaremos al sí a esta propuesta y lo haremos porque creo que justamente es en esta Comisión donde tenemos que exigir, más que en ninguna otra, los criterios; criterios de dónde se invierte, teniendo en cuenta que el Ministerio de Fomento es de los ministerios con más inversión. Por tanto, cuantos más criterios objetivos tenga el ministerio a la hora de hacer sus inversiones, evidentemente, será muchísimo mejor.

Nosotros ya presentamos en 2016 una PNL porque no entendíamos que hubiera determinadas áreas metropolitanas que tuvieran una dotación y un área metropolitana como la ciudad de Valencia, con 1 800 000 habitantes y sesenta municipios, no recibiera ni un solo euro durante muchos años, lo que ha supuesto, a nuestro juicio, una pérdida, durante todos estos años en los que sí cumplíamos los requisitos y no se ha atendido la demanda del área metropolitana de Valencia, de unos 400 millones. En concreto, este año la autoridad metropolitana de Madrid recibirá 127 millones, la de Barcelona, 109 y la de Canarias, 48. Nuestra enmienda va en el sentido de que, mientras se hace esta ley, a las áreas metropolitanas que cumplen todos los requisitos, entre ellos el de tener una Autoridad Metropolitana de Transporte y la de apostar, en el caso de la ciudad de Valencia, claramente por políticas de movilidad modernas y por intentar hacer una movilidad mucho más sostenible, se les tiene que dotar de un dinero, como decía el portavoz de Unidos Podemos; se tiene que dotar a aquellas áreas metropolitanas que sí están haciendo un esfuerzo por lograr una movilidad más sostenible. Por tanto, anunciamos nuestro voto a favor y anunciamos también nuestro compromiso, como estamos demostrando, con la movilidad sostenible.

Simplemente quiero hacer una pequeña referencia, ya que no pude intervenir cuando se habló de los puertos. Se ha hablado de la condonación de la deuda de la Marina de Valencia y simplemente he de recordar a algunos diputados que han intervenido aquí que en los grandes eventos que han tenido lugar

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 602

20 de septiembre de 2018

Pág. 37

en ciudades como Sevilla o Zaragoza con sus Expo, o en Barcelona con las Olimpiadas, fue justamente el Estado el que asumió ese gasto. Por tanto, nos parece absolutamente justo que un gran evento como fue la Copa de América, con independencia de la gestión que pudo hacer el Partido Popular —que, a nuestro modo de entender, fue más que cuestionable—, en consonancia con eso, el Estado también asuma la deuda de la Marina de Valencia.

Moltes gràcies, senyor president.

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

Es el turno del Grupo Parlamentario Ciudadanos. Tiene la palabra don Miguel Ángel Garaulet.

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

Efectivamente, hay que darle la enhorabuena al señor Pascual porque ha hecho un trabajo concienzudo, señalando realmente cuáles son las problemáticas del transporte urbano en este país, razón por la que creo que todos estamos de acuerdo en que es necesaria una modificación. El problema del transporte público en España tiene dos claves fundamentales: la falta de una ley nacional de financiación de movilidad urbana y la falta de coordinación de las diferentes administraciones públicas con competencia en la movilidad de áreas urbanas.

Las conclusiones a las que llega la PNL también son bastante interesantes. Por ejemplo, que los transportes urbanos españoles necesitan urgentemente un modelo de financiación —el modelo de financiación que hay ahora es antiguo, mal definido y mal estructurado—; que es necesaria una financiación realista del transporte público, y que los operadores de transporte necesitan cubrir sus costes de explotación, porque si no, siempre trabajaremos de una forma deficitaria y siempre serán las administraciones públicas las que tengan que cubrir las deficiencias del transporte público, que es necesario para los ciudadanos.

Lo que no hemos visto en esa PNL —y se lo hemos trasladado y nos lo han aceptado— es que se reconociera la realidad de la movilidad humana actual y nosotros queremos hacer una ley que sea para los próximos quince, veinte o veinticinco años. Entonces, necesitamos prevenir los mecanismos que permitan la convivencia del presente y del futuro, tanto en el transporte público como en el privado, y hay que incluir también las nuevas acciones de transporte. En términos de financiación, hay que reconocer las subvenciones públicas y las tarifas, incluso cuantificar un porcentaje es contraproducente, ya que se ha demostrado que estas políticas solo llevan a que administraciones y operadores promotores continúen aumentando todos los años su déficit. Es decir, de lo que se subvenciona, el porcentaje mayor está en función del déficit; no en función de la cantidad de kilómetros que se tienen que realizar, no en función de la mejora o de la eficiencia de la gestión, está en función del déficit, estamos financiando a empresas que son ineficientes.

Luego, tenemos casos claros de éxito en el tema del transporte público, como es el caso de Madrid. No seré yo el que esté apoyando al Gobierno de Madrid, pero el caso de Madrid está claro: ha desarrollado distintos intercambiadores de transporte en los puntos vertebrales de su red interna de transporte público que, complementados con aparcamientos disuasorios, pueden favorecer la convivencia entre el vehículo privado y el transporte público. O lo que han hecho en Londres o en Estocolmo, introduciendo los peajes de acceso a los centros urbanos. Al principio todo el mundo pusimos el grito en el cielo, pero han dado lugar a una mejora desde el punto de vista medioambiental. Por lo tanto, necesitamos incluir las nuevas fórmulas de transporte, necesitamos incluir también algo que se le ha olvidado, y creo que es fundamental sobre todo en la semana en que estamos, que es el plan de movilidad sostenible, los denominados planes de movilidad urbana sostenible, que deben servir de marco para el desarrollo de la movilidad de las ciudades en coherencia con el cambio del paradigma de movilidad. Tenemos que aprovechar este momento, todos tenemos claro que es un problema que hay que mejorar, porque el transporte público descarboniza las carreteras, el transporte público mejora la vida de los ciudadanos y para eso es para lo que estamos aquí.

Muchísimas gracias.

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

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

La señora **GONZÁLEZ PELÁEZ**: Gracias, presidente. Buenas tardes, señorías.

A nadie se le escapa, como ya se ha dicho aquí, que el transporte urbano público tiene un papel esencial en la vertebración de la economía y en la vertebración social de las ciudades, hasta tal punto que algunos autores incluso lo consideran o lo incluyen dentro del cuarto estado del pilar del bienestar social.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 602

20 de septiembre de 2018

Pág. 38

La concentración de la población en las ciudades, así como la expansión de las mismas, poblando zonas limítrofes, y los cambios de modos de vida que concentran en las afueras de las ciudades las zonas de ocio y de compras, aumentan y alargan los desplazamientos que tiene que hacer la ciudadanía de una forma cotidiana, lo que conlleva graves problemas de movilidad, de congestión y medioambientales a los que claramente el transporte colectivo intermodal de calidad, eficiente y flexible puede dar respuesta, constituyéndose en una alternativa real a otros medios de transporte, principalmente al vehículo privado.

El Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos nos trae aquí una proposición no de ley que realmente trasciende un poco la propia competencia de esta Comisión porque, si bien entendemos que el objetivo final de esta PNL no es otro que el de garantizar y mejorar el sistema del transporte público urbano, se refiere de forma específica y casi exclusiva a la financiación del mismo, cuestión que en todo caso sería también competencia del Ministerio de Hacienda. Pone sobre la mesa la necesidad de que el transporte colectivo en las áreas urbanas y metropolitanas cuente con un sistema de financiación suficiente y estable, para lo que plantea la constitución de una mesa de trabajo o un grupo de trabajo que analice la situación y elabore una proposición de ley para su tramitación, algo con lo que este grupo, el Grupo Socialista, está de acuerdo. Nos sorprendía en un principio, y por eso hemos presentado nuestra enmienda, que el texto de la proposición no se limitaba a proponer la constitución del grupo de trabajo, sino que además entraba en el contenido muy específico que tenía que tener el texto, fruto de los trabajos de ese grupo de trabajo, señalando no solo los elementos básicos que la ley y por tanto, los trabajos que el grupo o la mesa de trabajo tenían que abordar, sino incluso definiendo algunas cuestiones concretas y la forma en que se deberían abordar. Esto podría limitar y dirigir el contenido de los trabajos de la mesa de una forma excesiva.

Entra en cuestiones muy precisas, como cuáles son las figuras tributarias que hay que evaluar o cuáles son en concreto las herramientas de gestión y qué herramientas tiene que tener cada municipio, y entendemos que estas cuestiones las tiene que debatir y que decidir el grupo de trabajo que se constituya. Es evidente que nuestro sistema de financiación del transporte público es absolutamente obsoleto. Se basa en subvenciones de concurrencia competitiva entre los diferentes municipios, va dirigido sobre todo a aquellos municipios que cuentan con más de 50 000 habitantes o que son capitales de provincia y, sobre todo, sufraga más el déficit que cualquier otro elemento a la hora de tener en cuenta la concesión de esas subvenciones y, además, propicia la competitividad entre estos territorios y no da una financiación estable a los mismos. Por otra parte, tenemos la financiación a través de lo que denominamos contratos-programa, donde se encuentran los transportes de Barcelona, Madrid, Valencia y Canarias, y aunque es una fórmula muy interesante porque el Estado entra en la financiación de consorcios, también es insuficiente.

Entendemos que la creación de un grupo de trabajos es una fórmula adecuada para abordar el sistema de financiación de los transportes públicos, que es absolutamente necesario hacerlo, igual que se ha hecho en todo el ámbito europeo, y entendemos que en la mesa de trabajo que se constituya tienen que tener presencia todos los ministerios que se vean afectados por la financiación y, aparte de los agentes sociales, comunidades autónomas y ayuntamientos, aquellas asociaciones más representativas que presten el servicio de transporte. Por todo ello, estamos en el ámbito de la transaccional que apoyaremos.

Muchas gracias.

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

Es el turno ahora del Grupo Parlamentario Popular. Tiene la palabra doña Ana Zurita.

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

También quiero felicitar al señor Pascual, del Grupo Podemos, por esta iniciativa. Entiendo que la movilidad bien entendida no es una cuestión política, sino técnica. Hay partidos que entienden y comprenden las cuestiones de movilidad y otros que no, pero los que lo entienden normalmente se dejan asesorar y orientar por estudios técnicos sobre la situación real, social y económica del entorno en que nos movemos.

Me gusta esta iniciativa porque toca todo lo que puede afectar a un sistema de gestión de la movilidad, porque no solo es necesaria la financiación, sino también establecer un marco general. Canarias —que se nombra dentro de la PNL—, junto con Madrid y Barcelona, son las tres zonas que ahora mismo tienen subvención al transporte terrestre por parte del Ministerio de Hacienda, pero ya les digo que no funciona. Yo soy de Tenerife y en la isla padecemos enormes problemas de movilidad no solo por las condiciones, porque somos usuarios de todo tipo de transporte —menos tren, que no tenemos—, sino porque los que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 602

20 de septiembre de 2018

Pág. 39

han estado treinta años en el Gobierno, Coalición Canaria, no han entendido realmente lo que es la movilidad. Se le da más valor a inaugurar una obra y a hacer una autopista o una carretera que a ver el entorno y todo lo que puede afectar al sistema de movimiento de los ciudadanos. Tenemos una media de 804 vehículos por cada 1000 habitantes, la mayor de España. Tenemos unas colas terribles y para recorrer 10 kilómetros podemos tardar prácticamente una hora. **(El señor vicepresidente, Barrios Tejero, ocupa la Presidencia)**. Como digo, la solución no está en hacer carreteras, sino que se encuentra en la suma de varias acciones para cambiar nuestro sistema e implementar hábitos para el uso del transporte colectivo. Siempre digo que el mismo esfuerzo presupuestario que se hace para los trazados viarios hay que hacerlo para fomentar que se use el transporte público y, a la vez, para que este sea viable y eficiente. Se da la circunstancia de que en Tenerife, siendo la empresa de transportes del cabildo, es más caro viajar ahora mismo en autobús que viajar en avión, después de que el Ministerio de Fomento subvencionara el 75% el transporte aéreo. Por lo tanto, no es un tema de financiación, sino de cómo se gestiona. Por eso, no me decanto por un sistema de ayudas u otro —es decir, porque la ayuda al transporte vaya directamente al usuario o vaya a la Administración pública que lo gestiona—, pero entiendo que es necesario establecer un marco de condiciones y que esas condiciones se cumplan y, en ese sentido, hemos presentado nuestra enmienda a la iniciativa de Unidos Podemos. Entendemos que un buen sistema de movilidad tiene que tener unas infraestructuras adecuadas, un sistema de transporte competitivo, elementos de intercambio modal, ayudas para la implementación del transporte y, sobre todo, sostenibilidad económica y ambiental. Lo primero es tener un sistema de transporte que sea rápido, eficaz y barato, y todo eso hay que traducirlo en gestión política, incluyendo la planificación, la legislación que dé seguridad jurídica y se adapte a los nuevos condicionantes, los presupuestos para infraestructuras y elementos añadidos, y ayudas para implementar determinados comportamientos de los ciudadanos hacia el uso del transporte. Entendemos que esto es lo que contempla la transaccional que hemos conseguido entre todos a la propuesta de Unidos Podemos y, por lo tanto, vamos apoyar esta iniciativa.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Barrios Tejero): Muchas gracias, señora Zurita. Señor Pascual, ¿acepta las enmiendas?

El señor **PASCUAL PEÑA**: Sí, sí. Hemos conseguido una transaccional y podemos llegar a un acuerdo entre todos.

— RELATIVA A LA PRÓRROGA DEL PLAZO DE INFORMACIÓN PÚBLICA A EFECTOS DE EXPROPIACIONES DEL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE PLATAFORMA DEL CORREDOR MEDITERRÁNEO DE ALTA VELOCIDAD MURCIA-ALMERÍA EN SU TRAMO SANGONERA-LORCA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/003384).

El señor **VICEPRESIDENTE** (Barrios Tejero): Pasamos al siguiente punto del orden del día: proposición no de ley relativa a la prórroga del plazo de información pública a efectos de expropiaciones del proyecto de construcción de plataforma del corredor mediterráneo de alta velocidad Murcia-Almería en su tramo Sangonera-Lorca, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. Tiene la palabra la señora Carreño.

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

Señorías, el Grupo Parlamentario Popular presenta una iniciativa con el objetivo de que el Gobierno que ha ocupado ahora La Moncloa dé explicaciones sobre las causas reales por las que ha paralizado la licitación de proyectos aprobados y que aclare cuáles son sus planes sobre el trazado del corredor mediterráneo y sus modificaciones.

Señorías, la construcción de la línea AVE entre Murcia y Almería es una infraestructura de vital importancia para su desarrollo económico y social. Por ello, el Gobierno del Partido Popular aceleró los trámites para la construcción del corredor mediterráneo en su tramo Murcia-Almería tras superar la grave crisis económica. El Levante español está sufriendo deliberadamente retrasos de infraestructuras que garantizan el futuro de los ciudadanos, retrasos por culpa de las decisiones del nuevo Gobierno que ha ocupado La Moncloa. La Región de Murcia está sufriendo el robo del AVE, la paralización de las obras de regeneración de Portmán, el no a la reforma del sistema de financiación autonómica o el no al Pacto Nacional por el Agua, entre otros. ¿Y saben lo que ha hecho el Gobierno que ha ocupado ahora La

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 602

20 de septiembre de 2018

Pág. 40

Moncloa? Ha sustituido la llegada a la Región de Murcia de seis trenes AVE por tan solo un ferrocarril híbrido antiguo y lento, señorías —lo repito por la importancia que supone para la Región de Murcia—, ha sustituido seis trenes AVE por tan solo un ferrocarril híbrido antiguo y lento. Estaba previsto que estos seis trenes AVE llegaran a la ciudad de Murcia en pruebas el pasado 31 de agosto, lo que, por desgracia, no veremos, como mínimo, hasta dentro de tres años, hasta el año 2021, lo que significa perder al menos siete mil puestos de trabajo; seis trenes AVE que harían el trayecto Murcia-Madrid en dos horas y media, y a Barcelona en tres horas y media.

Señorías, hoy presentamos esta proposición no de ley porque el Grupo Popular es muy consciente de que el corredor mediterráneo en el tramo Sangonera-Lorca es fundamental para garantizar la llegada de la alta velocidad a Lorca y la incorporación efectiva de Almería a esta infraestructura; imprescindible para la vertebración social y territorial del sureste español y para no obstaculizar el desarrollo socioeconómico de esta parte tan importante del territorio nacional. Señorías, el Gobierno del Partido Popular asumió el compromiso claro de que dicho corredor estaría completamente operativo entre Almería y la frontera francesa en 2023, para lo cual estableció un plazo parcial de licitación del tramo Sangonera-Lorca antes del verano de 2018, que el nuevo Gobierno que ha ocupado La Moncloa no ha cumplido. Es necesario que el Gobierno cumpla los plazos marcados por el Gobierno anterior para poder cumplir con los compromisos adquiridos con la Unión Europea, para que se pueda fomentar la movilidad de los pasajeros y las mercancías en el sureste español, que tanto adolece de ellas, y para dotar de la necesaria competitividad a las ciudades de Lorca y de Almería.

Frente a lo que posiblemente digan el resto de los grupos esta tarde, yo quiero aclarar que el cambio de trazado que suponía este proyecto fue adecuadamente comunicado por ADIF en tiempo y forma a los ayuntamientos gobernados por el Partido Socialista de Totana y Alhama de Murcia, y que no informaron adecuadamente a los afectados, obviando así sus obligaciones y provocando la protesta de un nutrido número de vecinos que desembocó incluso en el encierro de varios de ellos en el Ayuntamiento de Totana este verano. El actual delegado del Gobierno ha afirmado que ADIF dará en breve el visto bueno definitivo al proyecto del corredor mediterráneo entre Sangonera y Lorca, sacando del proyecto definitivo el tramo del término municipal de Totana para redactar una nueva propuesta que se ajuste lo máximo posible al trazado que ya fue aprobado en el año 2011, pero al mismo tiempo el Ministerio de Fomento anunciaba en Murcia la licitación de este tramo antes de fin de año. Nosotros pensamos que ambas cosas son incompatibles por plazos de tramitación, considerando que una modificación sustancial del trazado daría lugar a una nueva exposición pública de bienes y derechos afectados. Por ello, desde el Grupo Popular exigimos al Gobierno que aclare cuáles son sus planes sobre el trazado del corredor mediterráneo en el tramo Sangonera-Lorca a su paso por Totana, cuáles son las modificaciones aprobadas sobre el trazado y si va a cumplir los compromisos de plazos que anteriormente he mencionado, licitando de inmediato y salvaguardando los intereses de los vecinos afectados del municipio de Totana.

Por otro lado, aún quedan tres últimos tramos por licitar, que suponen apenas 70 kilómetros y que afectan a Almería, que deberían haberse licitado en junio de este año, pero el nuevo ministro de Fomento ha decidido unilateralmente parar la realización de los tramos y suspender el inicio de las obras de la zona de El Puche, cuyo inicio también estaba previsto. Por este motivo, el Grupo Popular exige al Gobierno que dé comienzo de forma inmediata la obra para el soterramiento del paso a nivel de El Puche, tal y como estaba previsto, cumpliendo el calendario de fases de soterramiento del tren en la ciudad de Almería y según lo aprobado en la última reunión del consejo de administración de la sociedad Almería Alta Velocidad, y también a los planes previstos para que el AVE llegue a Almería en 2023. **(El señor presidente ocupa la Presidencia).**

Señorías, el Grupo Popular ha presentado una enmienda de mejora técnica para que se dé cumplimiento a las peticiones del Grupo Popular y a las necesidades de Murcia y Almería. El punto 1 ha sido también una mejora técnica que ha sido consensuada con el Grupo de Ciudadanos y que espero sea votada y aprobado por todas sus señorías.

Gracias.

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

Para defender las enmiendas, por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea tiene la palabra don Javier Sánchez.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 602

20 de septiembre de 2018

Pág. 41

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

El Grupo Popular nos presenta una proposición no de ley sobre los plazos de exposición del proyecto del tren de alta velocidad en su tramo Sangonera-Lorca. Por un lado, se argumenta la necesidad de que los plazos de información pública y alegaciones de los vecinos sean más amplios y no solo de quince días. Realmente, tenemos que decir que esto nos parece razonable porque este grupo confederal siempre va a estar a favor de que la ciudadanía cuente con mayores facilidades a la hora de informarse sobre los procedimientos administrativos y así poder actuar en consecuencia. En este sentido es verdad que el aumento de los tiempos de alegación puede ser beneficioso, pero a la vez resulta sorprendente que solo se destaque a los municipios de Alhama de Murcia y Totana, donde el Partido Popular está en la oposición y, por ejemplo, no aparezcan Lorca y Alcantarilla, donde es el Partido Popular quien gobierna y, claro, teniendo en cuenta que el plazo de alegaciones ha sido el mismo en los cuatro ayuntamientos, ciertamente parece un poco contradictorio.

En todo caso, somos conscientes del malestar entre muchos vecinos y vecinas de estos municipios por la premura de todo este proceso de expropiaciones; unos vecinos y vecinas que hace ya más de dieciséis años que presentaron sus primeras alegaciones a este proyecto y que a día de hoy siguen sin recibir respuesta. Ahora, dieciséis años después, dieciséis años de no saber qué hacer con sus tierras, con la casa o con ambas cosas, resulta que el Ministerio de Fomento apenas les da quince días para que los afectados puedan decir algo y puedan decidir. Si el ministerio ha necesitado dieciséis años para avanzar con el proyecto, no creemos que pase nada porque a los vecinos y vecinas de localidades como Lorca o Totana se les dé cuando menos un mes o un mes y medio para que puedan estudiar cómo les afecta el proyecto y qué alegaciones presentar.

Estamos de acuerdo en ampliar los plazos de exposición y alegación, pero pensamos que por sí sola esta medida no es suficiente porque, de hecho, nos consta que durante los primeros días del período establecido han sido numerosos los vecinos y vecinas que se han acercado a su ayuntamiento y que no han podido ser atendidos porque ni las propias entidades locales tenían acceso a esa información. Los afectados, por tanto, deben disponer de más tiempo, pero, además, deben tener los medios para acceder a toda la información y recibir un asesoramiento adecuado. Por eso, y compartiendo el fondo de la proposición que nos plantea el Grupo Popular, hemos presentado una enmienda para asegurar una atención correcta a los afectados que debería contemplar al menos tres aspectos. En primer lugar, algo básico, que es garantizar que la información esté disponible al inicio del nuevo plazo. En segundo lugar, hay que asegurar la existencia de equipos humanos capaces de trasladar esa información porque hay que tener en cuenta que la mayoría de los afectados están en zonas rurales muy dispersas y son propietarios de avanzada edad; en este sentido, sería conveniente incluso contar con una oficina móvil para estas zonas rurales de población dispersas. En tercer lugar, creemos que tiene que haber un compromiso por parte de la administración de responder dentro de un plazo también fijado.

El Grupo Confederal cree que estas medidas resultan casi más importantes que la ampliación del plazo de alegación y por eso le vamos a pedir al Grupo Popular que las acepte para poder apoyar esta proposición no de ley; en caso contrario, emitiremos un voto de abstención señalando, en todo caso, las deficiencias de la misma.

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra la diputada doña María González Veracruz.

La señora **GONZÁLEZ VERACRUZ**: Muchas gracias, señor presidente.

La verdad, señora Carreño, es que no doy crédito. Ustedes estaban gobernando hace tan solo cien días y generaron unos problemas y unos conflictos sociales como este del que traen la PNL; ustedes, el Gobierno de Rajoy. Y hoy, cuando en tan solo cien días el Gobierno socialista los ha resuelto, ¿viene usted aquí a patallar y a culpar a los ayuntamientos afectados? Obviamente, solo a los socialistas, casualmente Alhama y Totana. Desde luego, señora Carreño, que no doy crédito. Además, usted ha faltado varias veces a la verdad en su intervención, pero no me voy a detener en ello. Y usted o el Partido Popular no saben ni por qué presentan esto.

Ha presentado que aumentara el plazo para las alegaciones, algo que le pedían los vecinos y los dos ayuntamientos, el de Alhama y Totana, cuando ustedes gobernaban, y no respondieron. Y cuando digo que no respondieron quiero decir que ni siquiera recibieron a los equipos de gobierno de Alhama y Totana ni el delegado del Gobierno, el señor Bernabé, ni el consejero, y además de no recibirles en ese momento

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 602

20 de septiembre de 2018

Pág. 42

y de no responder, el 12 de junio —a diez días de la moción de censura— ustedes reclaman el desaguisado en el que habían metido con su propia decisión, como fue cambiar un trazado anterior —que no generaba estos problemas y motivo por el que se tuvo que crear la plataforma y se movilizaron los vecinos—, por eso lo primero que le tengo que decir es que ojalá no tenga usted amnesia y este sea solo un ejercicio de cinismo político.

De verdad, dejen de mentir y de intentar engañar a los murcianos porque no somos tan tontos como cree el Partido Popular de la Región de Murcia. Yo no creo que nadie de la plataforma que nos esté escuchando pueda creer las cosas que usted ha dicho; y abandonen esta deslealtad. ¿Es normal que un diputado o una diputada del Congreso de los Diputados de España escriba en una PNL «la falta del deber de información de los ayuntamientos afectados», con esa deslealtad que a ustedes les caracteriza, cuando eso es absolutamente falso? Pueden ustedes ver notas de prensa, plenos, comunicaciones en las que se demuestra que, tanto el ayuntamiento de Alhama como el ayuntamiento de Totana, en el mismo momento en que reciben esa información —de forma muy sucinta, por cierto— habilitan por supuesto todos los plazos de exposición y de apertura que tiene que habilitar el ayuntamiento; abren despachos y los propios concejales responden a dudas. Pero el problema no estaba en los ayuntamientos, el problema estaba una vez más en las malas decisiones que había tomado en ese momento el Gobierno de Rajoy, tarde, mal, sin planificación hacia la Región de Murcia y con una absoluta discriminación y abandono, que ha sido el sello del Gobierno de Rajoy con mi región. Por suerte, en cien días ya hemos revertido la mayoría de los desaguisados, de los conflictos sociales y de discriminación que vivía mi tierra. Ni siquiera disimula usted.

Los socialistas hemos presentado una enmienda —como también ha hecho Podemos— y usted ha cerrado con Ciudadanos y ni siquiera quiere hacer una transaccional de todos los grupos como tantas veces hemos hecho en esta Comisión, incluso en los peores momentos, incluso en los momentos en los que ustedes no hacían nada por el soterramiento de Murcia hemos llegado aquí a grandes acuerdos. Creo que eso dice mucho de su voluntad con esta PNL autoenmendada que ha cambiado y que ahora en su discurso es otra cosa totalmente diferente. Señorías, ¿saben lo que se ha encontrado el Gobierno socialista respecto a los proyectos de la Región de Murcia en el Ministerio de Fomento? Y pueden suponer que lo sé muy bien, tenemos un secretario de Estado de Infraestructuras, que además era compañero diputado por la Región de Murcia; un desierto, ni un proyecto.

Después de siete años de discriminación y de abandono, de provocación de conflictos sociales, generados por ustedes, en cien días nos hemos dedicado a cumplir nuestra palabra; a cumplir también con los compromisos adquiridos como el convenio de 2006, en el caso del Ayuntamiento de Murcia, y a cumplir los acuerdos adquiridos por esta Cámara. En cien días se han licitado ya 400 millones de euros para el tren en la Región de Murcia y hemos demostrado que es compatible el desarrollo, el crecimiento económico imprescindible para nuestra región —algo para lo que el Gobierno Rajoy ni estaba ni se le esperaba— con la sensibilidad hacia la ciudadanía y con la conexión con tantos movimientos ciudadanos que no han sido escuchados durante los años de Rajoy.

Les pido de verdad que dejen de mentir, que dejen de maltratar, que dejen de ser desleales incluso cuando el presidente del Gobierno de la Región de Murcia viene a ver al presidente Sánchez con un panorama completamente diferente en materia de infraestructuras, les estoy hablando del soterramiento en la ciudad de Murcia, de la primera vez que llegan híbridos a mi tierra, del proyecto del AVE a Cartagena y de desatascar temas tan importantes como el del trazado de Totana y, sin embargo, lo único que encontramos por parte del Partido Popular es esta desorientación y desubicación, que creo que no ayuda a nadie y, por supuesto, no ayuda a los intereses de la Región de Murcia.

Vamos a tener muy buenas noticias, ya las estamos teniendo. Hace poco estuvieron en la Región de Murcia el ministro Ábalos, el secretario de Estado Pedro Saura y con el liderazgo de Diego Conesa supimos que va a llegar el AVE prácticamente igual que como iba a llegar a la ciudad de Murcia pero soterrado; y muchas otras buenas noticias que les he explicado aquí.

Para terminar, me ha parecido el colmo de los despropósitos que en la última autoenmienda del Grupo Popular incluyan a Almería, que para mí es prueba de lo que estoy argumentando y es que ya se han quedado sin cosas que decir en la Región de Murcia de todo lo que ha resuelto el Gobierno de Pedro Sánchez en tan solo cien días. Tengo que decirle, por si acaso no le han informado bien, que precisamente esas obras que reclama en Almería también han comenzado ya. Por lo tanto, no sé si quiere reírse de los murcianos o si simplemente es una falta de respeto al Parlamento, pero si hicieran su trabajo con cierto rigor, con algo más de lealtad y pensando en los murcianos, no harían el espectáculo —por no tacharlo de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 602

20 de septiembre de 2018

Pág. 43

otra manera— que ha dado usted esta tarde en la Comisión de Fomento. Nosotros vamos a seguir trabajando por los intereses de la Región de Murcia.

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

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

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

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

Si no llega a terminar ya la compañera, no hubiera podido coger el híbrido que vuelve a Murcia, así que voy a abreviar.

Cuando leí la PNL dije: no puede ser, no puede ser que el Partido Popular haya escrito encima de un papel, negro sobre blanco, algo que es tirarse un tiro en el pie, porque es algo increíble; hay una serie de cosas que no son ciertas hablando como desde el desconocimiento de lo que había pasado, de la realidad que había pasado. La historia es muy fácil, es la historia de una chapuza, una de tantas que, por desgracia, ha habido en mi tierra en los últimos veinticinco años; les recuerdo que hay aeropuertos sin aviones y autovías que acaban en un bancal. En este caso es algo relativamente parecido, es decir, se necesitaba terminar lo antes posible el trazado Sangonera-Lorca porque, si no, como no habían hecho nada en los anteriores cuatro años, podíamos perder 400 millones de euros de los fondos Feder europeos. Por lo tanto, para conseguir eso de forma rápida y que se pudiera licitar se hizo una modificación de un trazado de AVE sin consultar a ningún ayuntamiento. No hay pruebas, no hay notificaciones oficiales ni de ADIF ni del Gobierno. Y se hizo sin consultar a los vecinos, se pasaba de afectar a seis viviendas a treinta y seis viviendas directamente y sesenta y seis viviendas de forma indirecta. Se hizo sin consultar, sin hacer nada, solamente porque había que terminar y porque si seguían los trazados anteriores tenían que duplicar un puente y dijeron: bueno, pues no duplicamos un puente, torcemos un poco más la línea y así vamos directamente al puente. En vez de línea recta, que es más segura —y, por desgracia, eso lo estamos viendo en la Comisión de investigación del accidente del Alvia—, hacen una curva para coger un puente, sin dar ninguna explicación. Todo porque había unos compromisos del señor Hernando en Almería y del antiguo ministro de Fomento para hacer unas llegadas.

Y lo más grande, ponen el 12 de abril como día de inicio oficial por parte de ADIF de la información pública. El día 12 de abril se perpetró lo máximo que he oído en temas de fomento. Hubo una reunión de tres ingenieros de ADIF con el ingeniero técnico del Ayuntamiento de Totana, en un bar de un hotel de un polígono industrial, con la premisa de llamar a los políticos. No, aquí no hubo políticos. Y se les presenta este croquis (**lo muestra**), sin medidas topográficas ni nada, las medidas las hacía el rotulador, siete modificaciones posibles del trazado de 2011. Cuando el ingeniero técnico lo vio, dijo: ¿esto qué es? La mejor fórmula para poder abordar la problemática con temas de ramblas, alcantarillados, posibles escorrentías... Dice: No, no, esto es una modificación real del trazado. Y dijeron: Pues esto es lo que hay. Efectivamente, va a ser la modificación que hay y es lo que vamos a poner. Con lo cual, el oficial técnico del ayuntamiento se levantó y se fue. Inmediatamente después, vino la primera notificación oficial, esa sí, la que viene hablando de bienes y derechos, la de expropiación. Eso sí que vino en tiempo y forma. La modificación del trazado, que tiene que tener un informe técnico, que tiene que pasar una serie de trámites previos y que lo tiene ADIF puesto en sus procedimientos, no se hizo, y no se hizo pública ni en el Ayuntamiento de Totana ni —¡ojo!— en la comunidad autónoma, que también es su deber. Así trabaja el Partido Popular en mi región. Es así.

¿Y qué pasó? Pues que en abril me llamó por teléfono mi amiga María Costa y me dijo que fuera a ver el problema que había. Estuve hablando con unas personas que llevaban dieciséis años luchando por este tema —me quiero acordar de Cati, de Maricarmen, de Fina, de Francisca—, mujeres que habían vuelto, después de estar treinta años en Francia, para vivir su vejez en Totana y comprar con el dinero sus casas, unas casas que les daba igual a los de ADIF tirar abajo. Gracias al esfuerzo que han hecho las plataformas, gracias a gente como José María, que ha trabajado duramente, que nos ha informado a todos los políticos de lo que ha pasado realmente, se ha podido revertir esta situación. A día de hoy, me alegro de que estas personas y las cuatrocientas afectadas directamente hayan podido recuperar su ilusión por poder mantener sus viviendas.

Así que bienvenidas sean las modificaciones. Hagamos las cosas bien, con una presentación pública —acabo, señor presidente— y oyendo a los vecinos afectados. Como dicen en mi tierra, se tarda el mismo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 602

20 de septiembre de 2018

Pág. 44

tiempo en hacer las cosas bien que en hacerlas mal. Ahora las tenemos que hacer bien por los ciudadanos de Totana.

Muchas gracias.

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

Señora Carreño, en relación con las enmiendas, ¿cuál es la posición?

La señora **CARREÑO FERNÁNDEZ**: Tres puntualizaciones, si el presidente...

El señor **PRESIDENTE**: No, solo sobre las enmiendas. No se reabre el debate, lo siento, señora Carreño.

La señora **CARREÑO FERNÁNDEZ**: Nosotros hemos presentado una enmienda donde, en el primer punto, hemos añadido una mejora técnica.

El señor **PRESIDENTE**: Pero, sobre las de los otros grupos, ¿no va a aceptar nada?

La señora **CARREÑO FERNÁNDEZ**: No. No aceptamos ninguna.
Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

— SOBRE EL PROYECTO DE AMPLIACIÓN DEL TRAMO CARRAIXET-VALENCIA DE LA AUTOVÍA V-21. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/003402).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos, a continuación, al debate de la penúltima proposición no de ley, que es sobre el proyecto de ampliación del tramo Carraixet-Valencia de la autovía V-21. Es del Grupo Parlamentario Mixto y va a defender la proposición no de ley y su autoenmienda don Joan Baldoví, que tiene la palabra.

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

Apenas quedan diez días para que las actas de ocupación definitiva de una parte muy significativa del paisaje de *l'Horta*, la Huerta de Valencia, sean definitivas. Se trata de una ampliación de la V-21 que, probablemente, llegue a destruir 80 000 metros cuadrados de un paisaje único, de un paisaje que conforma una parte muy importante del imaginario sentimental de los valencianos. Este es un proyecto que diseñó el Partido Popular y que, lamentablemente, ha sido rescatado nada más llegar el Gobierno al poder. Se aprobaron las actas previas de expropiación de la huerta de Valencia y Alboraya. Se trata de un territorio con un valor patrimonial, paisajístico y agrario absolutamente único y que además está protegido por la Ley de la Huerta y el Plan de acción territorial. En Compromís hemos intentado el diálogo por todos los medios. En la comparecencia del ministro le pedimos que tuvieran una reunión con los ayuntamientos y colectivos afectados y también con la Generalitat, que tiene competencias. Llegamos a hablar con el secretario de Estado de Infraestructuras, y hemos reiterado esta petición tanto por carta como por correo electrónico.

En definitiva, entendemos que es un proyecto, y así lo pedimos, que se debería paralizar cautelarmente hasta que oyéramos las diferentes alternativas, entre otras cosas porque entendemos que es un proyecto innecesario. Hay un estudio del Área de movilidad del Ayuntamiento de Valencia que dice que en el sentido de salida de Valencia jamás se producen aglomeraciones, ni incluso en días más conflictivos como, por ejemplo, cuando juega el Valencia. Y en el sentido de entrada solo se producen algunas congestiones en determinadas horas, una franja pequeña por la mañana y una franja pequeña por la tarde, pero es que, además, la ampliación de estas vías no va a solucionar el problema porque la entrada a la ciudad no podrá absorber todos los coches de más que vayan por esa vía. Se ha demostrado que muchas veces la ampliación de las autopistas lo único que hace es un efecto llamada de más coches y no justamente la descongestión de estas vías.

Se han planteado diversas soluciones alternativas. Compromís ha presentado una que hemos hecho llegar al ministerio, y en esta PNL lo único que decimos es que se paren cautelarmente las obras para poder repensar, para poder analizar estas propuestas alternativas, que no se adopten decisiones irreversibles para un paisaje, insistimos, único en Europa. Lo que pedimos es que se arbitren esas

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 602

20 de septiembre de 2018

Pág. 45

reuniones, esa participación de los ayuntamientos y de los colectivos afectados, del Gobierno de la Generalitat para que se evite que se consuman 80 000 metros cuadrados de huerta y que eso sea finalmente irreversible y, encima, no sirva para solucionar un problema.

Compromís apuesta por soluciones de transporte público, justamente en la línea de intentar que el coche privado no acabe provocando todos estos problemas a la entrada de las grandes ciudades. Por tanto, debemos parar, repensar y analizar las diferentes alternativas. Creo que es razonable, creo que es lo que se debería hacer y, en todo caso, pactar con todos los agentes afectados, incluso con la empresa adjudicataria, para que esto se pueda revertir y se pueda llegar a un acuerdo en el que, como mínimo, se sientan representados gran parte de los actores que, en definitiva, van a sufrir en su propio terreno municipal las afecciones que se puedan producir con esta ampliación.

Moltes gràcies.

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

Para defender las enmiendas, en primer lugar, por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, tiene la palabra doña Rosana Pastor.

La señora **PASTOR MUÑOZ**: *Moltes gràcies, senyor president.*

Señorías, hoy llega a esta Comisión una propuesta sobre la ampliación de la V-21, en el tramo entre el barranco de Carraixet en Alboraya y la ciudad de Valencia. Esta es una actuación sobre la que esta diputada del Grupo Confederal de Unidos Podemos viene trabajando desde hace más de un año, presentando iniciativas y pidiendo informes junto con un colectivo ciudadano y algunos expertos. Celebro que Compromís se una finalmente, desde el grupo en el Congreso, a la petición de paralización de esta obra polémica, que cuenta con la oposición de diferentes colectivos y expertos, como ya he dicho.

Este proyecto de ampliación se remonta a 2009, y aunque su licitación llegó en agosto de 2017, la justificación de la ampliación es aumentar la capacidad de la autovía en su tramo final. Nos referimos a un tramo con una congestión media de vehículos entre 50 000 y 80 000, con lo cual no significa que estemos en ningún caso ante una urgencia de congestión. Es cierto que, en los últimos años, la V-21 ha sufrido un incremento de tránsito siempre al límite o por debajo de las cifras que harían recomendable esta ampliación de carriles, pero ese crecimiento es debido en gran parte, y así lo denunció la propia Generalitat Valenciana, al deterioro del transporte de cercanías entre Valencia y Castellón, que lleva años sufriendo debido a las obras del tercer hilo ferroviario y con una política constante de retrasos, cancelaciones y supresión de trenes. Estos retrasos, con numerosos transbordos, han provocado que en los últimos tres años casi la mitad de las 18 500 personas que se desplazaban diariamente en tren entre Valencia y Castellón, Castellón y Valencia, ahora lo hagan por otros medios, en la mayoría de los casos en vehículo propio y por la V-21. Aun contando con ese incremento, las cifras de tránsito de vehículos son similares a las de la etapa de 2006-2009, lo cual apunta a un tendencia decreciente.

La V-21 no aparece en ninguno de los mapas de puntos negros, ni existe incremento alguno en los datos de siniestralidad en este tramo; bien al contrario, será la ampliación la que provocará mayor tránsito, un efecto llamada que aumentará el tráfico, la velocidad y, en consecuencia, previsiblemente también los accidentes. La autovía concluye en un complejo sistema de semáforos que regula el acceso a la ciudad de Valencia y el desvío posterior a distintas vías. La ampliación proyectada no va a resolver el cuello de botella que se produce a la entrada de Valencia; al contrario, inducirá a una mayor presión de tráfico, que es inasumible ya a día de hoy por la ciudad. La ampliación a tres carriles no se justifica ni desde el punto de vista social ni medioambiental ni económico.

Si no fuera suficiente, la ampliación tendrá un enorme impacto sobre la Huerta. La Huerta es un entorno singular, internacionalmente reconocido por su valor paisajístico, la riqueza de su ecosistema y por ser cuna de la denominación de origen de la chufa de Valencia. En estos momentos existen figuras de reciente aprobación en las Cortes Valencianas para la protección de este espacio; una es la *Llei de l'Horta* y la otra el *Pla d'acció territorial de l'Horta*, que deberían ser tenidas en cuenta.

El proyecto de Fomento, como ya se ha dicho, supondrá la desaparición de 80 000 metros cuadrados de huerta; huerta en producción, en una zona de alta fertilidad. Además, destruirá o desviará las acequias que forman parte de una estructura tradicional bajo la jurisdicción del Tribunal de las Aguas, declarado por la Unesco en 2008 Patrimonio Inmaterial de la Humanidad. Las Cortes Valencianas aprobaron, con ocasión del debate de política general, no este septiembre sino el pasado, en 2007, por unanimidad la recomendación de que las inversiones del Estado deben ser respetuosas con la planificación territorial y urbanística de la Generalitat y los ayuntamientos afectados. Para ello, es necesaria la creación de una

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 602

20 de septiembre de 2018

Pág. 46

Comisión de coordinación que examine con antelación suficiente las necesidades reales de la Comunidad Valenciana y sus municipios bajo principios de prioridad.

Por otro lado, la autovía atraviesa numerosas infraestructuras ya existentes, y su ampliación abre peligrosamente la puerta a nuevas construcciones que sellarían miles de metros de suelo fértil, creando barreras arquitectónicas que separarían distintos núcleos del municipio, empobreciendo la calidad de vida de las personas que allí vivimos. Frente a una apuesta por modelos de futuro, esta ampliación incentiva un modelo obsoleto y altamente contaminante, que provocará un aumento inducido de tráfico a la ciudad.

El nuevo Gobierno tiene la oportunidad de revisar y paralizar una infraestructura que destruirá de forma irreversible gran parte de la huerta, convirtiéndose en una herencia envenenada que deja el Partido Popular. En cambio, puede también ser un Gobierno que escuche las demandas de la ciudadanía, las voces de expertos, de los colectivos que están clamando por que este proyecto caduco no salga adelante. La ciudadanía entiende que es tiempo de exigir coherencia territorial, ambiental y social a todas las inversiones.

Por todo ello, hemos presentado una batería de enmiendas que, como ya he dicho anteriormente, forman parte del trabajo realizado y publicado por esta diputada a lo largo de todo un año, en colaboración con expertos y asociaciones vecinales, y que el grupo proponente, con gran sentido de la oportunidad, u oportunismo —como se quiera llamar—, ha sabido incorporar a su autoenmienda de última hora. Por tanto, vamos a votar a favor de la propuesta si esto sirve para sumar esfuerzos, y más vale que sea así.

Les diré para terminar una pequeña cuestión. Ayer mismo en la ciudad de Valencia, Mikael Colville-Andersen, experto en movilidad sostenible y asesor de Gobiernos de numerosas ciudades del mundo, dijo al ver tantos coches circular por las calles de la ciudad que las calles de Valencia le trasladaban a una ciudad del siglo pasado y no a una del futuro. Ojalá que sus palabras lleguen a oídos del ministro, el valenciano José Luis Ábalos, que de momento no ha encontrado hueco en su agenda para recibirnos a los colectivos, como así le hemos solicitado.

Moltes gràcies.

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

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra para defender su enmienda el señor Quintana.

El señor **QUINTANA MARTÍNEZ**: Gracias, presidente. Buenas tardes, señorías.

Hemos presentado una enmienda a la PNL del grupo político Compromís para aportar mejoras a este proyecto, y digo mejoras porque he escuchado antes al ponente pronunciar la palabra innecesaria. Creo que deberían preguntarle a su alcalde de Valencia si es necesaria o no es necesaria esta infraestructura.

Como decía, queremos hacer aportaciones a un proyecto en el que el anterior Gobierno del Partido Popular no hizo nada durante los últimos siete años, y no hizo nada por su falta de interés y empatía con nuestra comunidad autónoma, y a las pruebas me remito, señorías. Desde el 7 de octubre de 2013, cuando se aprueba provisionalmente el proyecto de trazado de la V-21, hasta el pasado mes de abril, cuando se licitan las obras, el anterior Gobierno no se preocupó de hablar con los agentes afectados, ayuntamientos, agricultores y por supuesto el Gobierno valenciano. Todo ello, sabiendo que hasta mayo del pasado 2015 tuvieron el mismo signo político que el Palau de la Generalitat, pero, claro, ya sabemos que sus compañeros estaban en otras cosas. Por eso, a través de esta enmienda solicitamos que el actual Gobierno dialogue con la ciudadanía afectada. Y ya ha dado síntomas de querer escuchar a los agentes implicados y apostar por un proyecto tan necesario para los valencianos y las valencianas. La prueba la tenemos en que en el segundo Consejo de Ministros del actual Gobierno se acordó la tramitación del expediente de expropiación con la voluntad de mantener durante la ejecución de las obras —y tenemos el compromiso del actual Gobierno— un diálogo permanente con los representantes territoriales para subsanar los errores y la precipitación por sacar el titular de una inversión en la que no se dio posibilidad de participación a la ciudadanía —este Gobierno sí lo hará— con el objeto, en su caso, de incorporar actuaciones que persigan detalles que en la redacción-estudio del proyecto del anterior Gobierno del Partido Popular este se olvidó o, lo que es peor, no quiso escuchar ni dialogar para llegar a acuerdos y conseguir mejoras como las que proponemos: la disminución de la ocupación de la huerta y su protección; la mejora del acceso norte al distrito marítimo de Valencia o la utilización de un carril para el Bus VAO; la mejora de la movilidad no motorizada que reduzca el efecto barrera de Alboraya o la disposición —si cabe— de una parada de bus que dé servicio a los vecinos de Port Saplaya. Todo ello teniendo en cuenta que por supuesto todas estas mejoras sean compatibles con la funcionalidad de la infraestructura y con el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 602

20 de septiembre de 2018

Pág. 47

cumplimiento de la normativa vigente a través de modificaciones puntuales del proyecto o de la redacción de proyectos complementarios. Por tanto, señorías, nuestro sentido del voto será no, porque pensamos que parar una obra de esta importancia y envergadura sería un irresponsabilidad. Por supuesto, si al diálogo para mejorar el proyecto.

Muchas gracias.

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

Tiene la palabra para defender su enmienda doña Belén Hoyo, por el Grupo Parlamentario Popular.

La señora **HOYO JULIÁ**: Muchas gracias, presidente.

Señorías, si algo caracteriza al Grupo Parlamentario Popular es la coherencia. Decimos lo mismo siempre: decimos lo mismo cuando estamos en el Gobierno que cuando estamos en la oposición, decimos lo mismo en todas las comunidades autónomas. Otros grupos desde luego no pueden presumir de esto. El Grupo Socialista puede apretar tres botones distintos: puede apretar un botón en el Ayuntamiento de Valencia, otro en el Ayuntamiento de Alboraya, otro distinto a nivel autonómico en Les Corts y otro distinto aquí; no tienen ningún problema y ninguna vergüenza. Y tampoco puede presumir de esta virtud —de coherencia— el grupo de Compromís, porque según de donde venga la iniciativa y según el origen del proyecto la huerta le importa más o le importa menos. Hay que decir que Joan Ribó no ha tenido ningún problema para que en la renovación del Plan General del Ayuntamiento de Valencia queden afectados 600 000 metros cuadrados de huerta, y esto hay que decirlo.

Como decía, el Grupo Parlamentario Popular es coherente siempre y por ello nuestra postura no va a extrañar ni a sorprender a ninguna de sus señorías. Nosotros creemos que este proyecto, que además hemos impulsado y llevado a cabo nosotros, es fundamental para la ciudad de Valencia. Creo que el portavoz de Compromís vive en el sur de la provincia de Valencia, pero me gustaría que preguntara a todos los ciudadanos que viven en el norte. El acceso norte tiene que ser mejorado y por ello nosotros creemos que esta infraestructura es fundamental, y no solo es fundamental que se lleve a cabo sino también que se lleve a cabo cuanto antes, y en este sentido hemos presentado una enmienda. Además, muchas de las cuestiones que plantea esta proposición no de ley no son ciertas: no es cierto que se acabe con la huerta de Valencia, no es cierto que se vaya a acabar con el paisaje, señor Baldoví, y desde luego hay que resaltar que es de una legalidad absoluta este proyecto: la reserva del espacio de dominio público se respeta, así como los viales de servicio, y también es favorable la declaración de impacto ambiental, como no podía ser de otra manera. Y el Grupo de Compromís debería saber que una vez que una obra está licitada no se pueden plantear modificaciones, pues no hay datos objetivos, no hay ningún hecho objetivo que haga que se deba paralizar este proyecto. He de recordarle que es un proyecto que se ha desarrollado a lo largo de estos últimos diez años, que la fase de alegaciones fue en el año 2014 y que hubo solamente veinticinco alegaciones, de las cuales ninguna partió de una institución, es decir ninguna institución lo rechazó, esto hay que resaltarlo. Por tanto, nosotros no solo apoyamos que este proyecto siga adelante, sino que creemos que se debe acelerar y, si no se admite nuestra enmienda, votaremos en contra. **(Varios señores diputados: ¡Muy bien!—Aplausos).**

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

Turno de portavoces. Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra el señor Cantó.

El señor **CANTÓ GARCÍA DEL MORAL**: Gracias, presidente.

Brevemente explicaré que estamos hablando de una infraestructura para nosotros muy importante en Valencia. Votaremos en contra de esta propuesta de Compromís a la que se ha sumado Podemos, que de repente, sorpresivamente para nosotros, ha cambiado de opinión. Yo quiero recordar que hasta hace nada, hace poquito tiempo, en el Ayuntamiento de Valencia se hizo una declaración conjunta —o una propuesta conjunta, no recuerdo bien— en la que todos los partidos mostraban su acuerdo en que había que invertir y ampliar esta infraestructura. Por lo tanto, nos extraña bastante este cambio de opinión en el último momento. Además, estamos cansados, y por eso queremos soluciones, del caos circulatorio que existe en Valencia, especialmente en la última época, al que parecen ser ajenos los proponentes y algunos de los grupos que han propuesto enmiendas y que para nosotros tiene un responsable fundamental, que es el señor Grezzi, concejal de Compromís, inventor de señales nuevas de tráfico y provocador del caos circulatorio en el centro de Valencia; en toda la ciudad, pero sobre todo en muchos de los accesos, que es de lo que estamos hablando ahora, a los que muchísimos valencianos se dirigen o tienen que utilizar para

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 602

20 de septiembre de 2018

Pág. 48

ir al trabajo. A veces da la sensación, cuando se escucha a Compromís o a Podemos, de que el coche lo usan los del IBEX 35, y hay que recordar que el coche lo usan multitud de trabajadores que, entre otras cosas, no tienen, por las políticas de vivienda de estos grupos, posibilidad de habitar en el centro de las ciudades, y como tampoco tienen los transportes públicos que desearían tener, porque estos grupos que gobiernan allí tampoco los ponen a su disposición, tienen que ir en coche. Y cuando se tiene que ir en coche uno se encuentra problemas como los que tiene esta infraestructura de la que hablamos hoy. Nos parece que este no es el momento de intentar acabar con ella. Han tenido muchos años; el señor Baldoví es diputado aquí desde 2011 y parece que no ha tenido tiempo de traer esta iniciativa antes, cuando el proceso estaba a consultas, cuando no se habían expropiado los terrenos, cuando no se habían licitado... Porque también habría que preguntar al proponente quién se ocupará de asumir todos los costes que puede tener paralizar a estas alturas una infraestructura que se va a iniciar, si no me equivoco, dentro de apenas un par de semanas. También me gustaría recordarles que como vicepresidentes de la Diputación de Valencia, donde tienen ese lema tan bonito que dice «Codo con codo con los ayuntamientos», podrían haber hecho algo al respecto y haberse comunicado con ellos, haber propuesto cambios, etcétera. **(El señor vicepresidente, De la Encina Ortega, ocupa la Presidencia).**

Nosotros creemos que la infraestructura es necesaria. Yo la uso de vez en cuando, por no decir a menudo, y soy consciente de que está alejada del panorama que nos han puesto aquí los proponentes y Podemos. Es un lugar saturado y en el que, por otra parte, habría que ver, como ha dicho el PSOE, la posibilidad de introducir pequeños cambios, de trabajar todos conjuntamente para ver cómo podemos mejorarla, pero desde luego nosotros creemos que por un tema de circulación, por saturación y por seguridad es una infraestructura que tenemos que entrar a mejorar. No creo que sea justo presentar la disyuntiva esa de o huerta o infraestructuras. Yo creo que pueden convivir bien. De hecho, eso es lo que podríamos hacer ahora, ver cómo mejorar la cosa. Deseamos proteger la huerta, pero no estamos tampoco de acuerdo con el modelo de protección de huerta que tiene Compromís apoyado por Podemos, que ya dijimos en un Pleno aquí, en el Congreso de los Diputados, que nos daba la sensación de que más que agricultores lo que querían eran jardineros de un modelo de huerta romántica que ellos siguen teniendo, porque, aunque van de modernos, son muy antiguos en esto también. Hay una forma de proteger los agricultores y no es defendiendo una huerta romántica, sino asegurándoles que puedan ganarse la vida con lo que plantan.

Gracias, señor presidente.

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): Gracias, señor Cantó.
Para la aceptación o rechazo de las enmiendas, señor Baldoví.

El señor **BALDOVÍ RODA**: Evidentemente no aceptamos las enmiendas del Partido Popular, las del PSOE tampoco y las de la compañera de Podemos entendemos que están subsumidas ya en nuestra propuesta. Por tanto, creemos que no hacen falta y votaremos la proposición no de ley en sus términos.

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

— **SOBRE REFUERZO DE LA TRANSPARENCIA Y SEGURIDAD EN LA PLANIFICACIÓN Y PUESTA EN SERVICIO DE LÍNEAS DE ALTA VELOCIDAD, ESPECIALMENTE EN LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE GALICIA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CIUDADANOS. (Número de expediente 161/003597).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): Pasamos al último punto. Por tanto, en torno a las cinco, por favor, estén preparados para la votación.

Proposición no de ley sobre refuerzo de la transparencia y seguridad en la planificación y puesta en servicio de líneas de alta velocidad, especialmente en la Comunidad Autónoma de Galicia. Para la defensa de dicha iniciativa, don Fernando Navarro tiene la palabra.

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

El anterior ministro de Fomento se comprometió a que el AVE llegara en los plazos establecidos a Galicia, manteniéndose el ramal Lugo-Ourense y estando pendiente del informe medioambiental para el ramal Vigo-Ourense, lo que significaría que el tramo Zamora-Ourense estuviera finalizado en sus actividades de obras e instalaciones en el último trimestre de 2019, estableciendo una funcionalidad en pruebas para esta fecha.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 602

20 de septiembre de 2018

Pág. 49

Obviamente, en el Grupo Parlamentario Ciudadanos consideramos que las conexiones ferroviarias de alta velocidad con Galicia son vitales y de interés no solo para Galicia, sino para el conjunto de España, pero no podemos dejar de expresar nuestra inquietud ante la posibilidad de que la agenda electoral acabe determinando el calendario de las obras, como por otra parte creemos que ocurre con cierta frecuencia. Ante la visión de la inversión en infraestructuras de transporte como un caramelo electoral, creemos que lo que hay que tener en cuenta una vez más es su utilidad social, su contribución a la cohesión y la vertebración territorial, pero además sus niveles de servicio. Esto incluye la fiabilidad, por supuesto, la comodidad y la puntualidad, pero sobre todo la seguridad. Con el objetivo de acabar con una política de infraestructuras orientada a colocar primero hitos muy formales pero sin lograr un auténtico servicio de garantías, presentamos esta PNL.

Consideramos, para empezar, que la planificación, la priorización y los criterios de selección de las actuaciones en cuanto a sus obras o las acciones sobre las instalaciones y los servicios deben estar al alcance de la ciudadanía de forma clara. Esto implica a los dos primeros puntos de nuestra PNL. Por un lado, formular de una vez la estrategia indicativa —ya lo hemos pedido en otra PNL, lo repetimos en esta— y, por otro lado, transparencia; la transparencia es un valor esencial de cara al público. Los servicios deben estar al alcance de la ciudadanía de forma clara, transparente y permanentemente actualizada, tal y como hacen en el resto de países de la Unión Europea. Y, por otra parte, se trata de cumplir el mandato legal existente exigido por el propio Gobierno anterior a través de la ley y el reglamento del sector ferroviario vigentes. Pero, además —y este sería el tercer punto—, consideramos que dichas obras e instalaciones en las líneas de alta velocidad no deberían declararse completas ni producirse su paso a pruebas o su puesta en servicio si no se desarrollan en su totalidad y a lo largo de su recorrido íntegro las actuaciones y verificaciones en cuanto a instalaciones de seguridad y control de tráfico previstas desde su diseño hasta la imagen final con el fin de minimizar cualquier tipo de riesgo en la conducción o marcha de los servicios y la supervisión de su material rodante. Conclusión, por otra parte, que resulta coincidente con las de la subcomisión técnica para la seguridad del sector formada al respecto del accidente de Santiago de Compostela por el propio Ministerio de Fomento.

Esta es, pues, nuestra PNL. Se nos han presentado enmiendas; creemos que nuestros dos primeros puntos están bien como están, pero hemos formulado una transacción con PP y PSOE de cara a la redacción del punto tres.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): Gracias, señor Navarro.

Para, precisamente, defender las enmiendas, por el Grupo Socialista tiene la palabra don Guillermo Meijón.

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

En la propuesta que nos presenta el Grupo Ciudadanos se habla de la red ferroviaria en términos de desarrollo, de mantenimiento, de renovación; es decir, directrices estratégicas pero también de elementos que conforman una mayor seguridad del sistema. Y de seguridad también nos hablan en el punto tercero, cuando se refieren al sistema ERTMS y la extensión de su implantación. Por otro lado, nos hablan también del portal de transparencia, de mapas públicos para que la gente pueda entrar en ellos y de publicidad de las actuaciones. Es decir, nos están hablando de transparencia. Por lo tanto, seguridad, transparencia y directrices son palabras con las que el Grupo Parlamentario Socialista no puede más que estar de acuerdo, igual por cierto, sin ningún tipo de duda, que lo están el Gobierno y el titular del Ministerio de Fomento. Bastaría para corroborarlo recordar la comparecencia del ministro de Fomento, el señor Ábalos, cuando expuso en esta Cámara las líneas generales de su departamento. En concreto, hablaba ya en aquella comparecencia —reciente por cierto— sobre las líneas generales del departamento en las que se comprometía a iniciar la elaboración de la estrategia indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de las infraestructuras ferroviarias integrantes de la red ferroviaria de interés general, destinada a satisfacer las necesidades futuras de movilidad —tal y como por cierto la define la Ley del Sector Ferroviario—, un elemento, además, imprescindible para que el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias pueda elaborar su programa de actividad, que incluirá además planes de inversión y financiación, algo que debería haberse realizado en diciembre de 2016 por el Gobierno anterior, pero que lamentablemente está todavía sin hacer.

Estamos, pues, ante un compromiso ya expresado, como he dicho, por el señor Ábalos, por el ministro de Fomento. Y nosotros, ante esta iniciativa, hemos presentado una enmienda que entendemos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 602

20 de septiembre de 2018

Pág. 50

que podría mejorar la redacción. En principio me chocaba un poco que el primer punto hablara precisamente de que se hiciera pública a la mayor brevedad la estrategia indicativa de desarrollo, mantenimiento y renovación de las infraestructuras ferroviarias integrantes de la red ferroviaria de interés general —decía— incluyendo las de la Comunidad Autónoma de Galicia, recordando un poco a Antón Reixa y Resentidos, como si Galicia fuera sitio distinto —obviamente, si se habla de la red, Galicia tiene que entrar—, aunque queremos entender por parte del proponente una especial sensibilidad hacia la red gallega por los hechos acaecidos tan tristemente y que todos recordamos. Por lo tanto, vaya en esa línea.

Por otro lado, es cierto que no hay nunca seguridad suficiente si la seguridad es mejorable y, por tanto, todo intento por ampliar los niveles de seguridad de una red como la que tenemos en nuestro país nos parece interesante. Creo que podremos llegar a una transacción y, si así fuera, el Grupo Socialista votaría favorablemente.

Moitas grazas, señor presidente.

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

Para la defensa de su enmienda, por el Grupo Popular, tiene la palabra el señor Delgado.

El señor **DELGADO ARCE**: Con la venia, señoría.

Las proposiciones no de ley tienen su parte expositiva y su parte dispositiva. Es cierto que lo dispositivo es al final lo que vale, pero lo expositivo tiene su relevancia en la medida en que expresa cuál ha sido la idea de los promotores. Y cuando nosotros leímos la exposición de esta proposición nos sentimos un poco preocupados e incluso, debo decirlo, un poco molestos, porque si bien es cierto que Ciudadanos, un partido que en su día no creyó en las inversiones para llevar la alta velocidad a Galicia, ha cambiado de posición cuando dice que considera que es una infraestructura vital y de interés, a renglón seguido pone de relieve que los cronogramas que tenemos establecidos para la culminación de las obras son más bien un reclamo electoral, que lo hacemos por quedar bien. Pues no, no lo hacemos por quedar bien, es que desde que me siento en esta Comisión —y soy miembro de la misma desde el año 2000— vengo luchando, peleando, influyendo desde la oposición o apoyando al Gobierno para que esto sea una realidad. A la gran ciudad de Sevilla llegó el AVE hace veintiséis años, a la gran ciudad de Barcelona llegó el AVE hace diez años y a las ciudades de Galicia desde la meseta todavía no ha llegado la alta velocidad. Por eso, para mí que el cronograma de finalización de obras hasta Ourense a finales de 2019 sea una realidad es importante, y no trabajo en clave electoral, trabajo en clave de ver cuándo por fin disfrutamos de los servicios que otros tienen, de lo que yo me alegro.

Respecto a que hacemos una política de hitos muy formales que no tienen traslación a los ciudadanos, le diré que cuando a finales de 2018 llegue la alta velocidad a Pedralba de la Pradería, que es un pueblo de Zamora cerca de Sanabria, y se realicen después las pruebas y se ponga en servicio, todos los gallegos se ahorrarán treinta y cinco minutos de viaje. ¿Son estos hitos formales sin traslación a la sociedad? No. Sinceramente, no trabajamos en clave electoral, trabajamos en clave servicio público, unos y otros, también mis compañeros de Galicia que están trabajando por este tema desde hace mucho tiempo.

Por otra parte, hemos visto en la redacción del tercer punto de su iniciativa una cierta confusión, llena de requerimientos técnicos que venían a plantear como imposible la puesta en servicio de una línea si no se cumplían unos requisitos que aquí se especifican y que nos parecen demasiado prolijos, detallados y que este no es el lugar. Hoy cualquier línea de alta velocidad que se quiera poner en servicio está necesariamente supervisada por un organismo independiente responsable de la seguridad estatal en las vías, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, es a ella a quien corresponde determinar cómo y de qué manera se pone en servicio una línea, cumpliendo obviamente las prescripciones de seguridad, que nosotros ponemos por encima de todo, pero, por otra parte, haciendo operativos unos servicios que, como dije antes, llevamos tantos y tantos años demandando. Agradezco que se haya modificado ese punto tercero; los puntos primero y segundo los compartimos y esperamos que esto pueda salir aprobado por unanimidad de esta sesión.

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

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

Turno de portavoces. Por el Grupo Parlamentario Confederal de Podemos tiene la palabra doña Alexandra Fernández.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 602

20 de septiembre de 2018

Pág. 51

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

Estamos de acuerdo con el fondo de lo que plantea la proposición no de ley, que es necesario un refuerzo de la transparencia y la seguridad en la planificación y en la puesta en servicio de las líneas de alta velocidad, pero tenemos algunas matizaciones, sobre todo en cuanto a la exposición de motivos.

En primer lugar, ustedes alaban los compromisos del Gobierno con la alta velocidad. Yo no sé si es porque Ciudadanos no tiene presencia en Galicia —no tiene diputados ni aquí ni en el Parlamento gallego— por lo que quizá no conocen bien la realidad de lo que piensan los gallegos, porque si ustedes dijese AVE en Galicia la gente les diría: retrasos, incumplimiento de promesas e inejecución. Para dejarlo más claro, estos son los años en los que se prometió que llegaba el AVE a Galicia: 2009, 2010, 2012, 2015 y ahora 2019. Por lo tanto, déjenos desconfiar un poco; el compromiso del actual Gobierno lo veremos en los hechos, cuando lo plasmen en los presupuestos generales y sobre todo cuando veamos los grados de ejecución, que esa es la gran trampa siempre de los diferentes Gobiernos que han estado, que hay una falta de honestidad enorme cuando se miran los grados de ejecución de los presupuestos. Por lo tanto, lo primero es que no le voy a comprar el marco de propaganda y creo que tampoco los gallegos, que estamos un poco hartos ya de que nos tomen el pelo con el tema de los plazos.

En segundo lugar, ustedes dicen que el AVE es vital para Galicia. Bueno, vital para nosotros es lo que colabore con vivir mejor, con tener mejores servicios públicos para los desplazamientos diarios, los que hace la gente en su día a día. Vital es un modelo ferroviario que articule el país y conecte todas las ciudades en tiempos asequibles y no como sucede ahora, que Vigo-Ourense en coche se hace en cincuenta minutos y en tren en dos horas y media; luego, una capilaridad en la red ferroviaria, y, por último, un cercanías en las áreas metropolitanas. Esa es la agenda real de los servicios ferroviarios en Galicia.

¿El AVE para quién va a ser vital? ¿Para quién va a ser útil el AVE a Galicia? Precisamente no para Galicia, sino para Madrid, porque toda infraestructura tiene su polo de atracción en un centro y genera un efecto succión, pero como siempre el lenguaje es perverso, se vende como una especie de favor a quien ocupa la periferia de esa infraestructura; pero el efecto siempre es de succión cara al centro. Por lo tanto, yo quiero dejar claro que nuestra agenda de prioridades es muy diferente a la de las grandes empresas constructoras y a la del modelo de la alta velocidad. Ahora bien, el AVE está a las puertas de Galicia y nosotros defendemos que ya, con todo lo que se lleva avanzado, debe acabarse y cuanto antes. Y decimos cuanto antes porque está suponiendo una hipoteca en nuestros presupuestos para Galicia. El 50 % de los presupuestos para Galicia se va a la alta velocidad. Cuando no se ejecuta ese presupuesto la consecuencia es que la mitad del presupuesto para Galicia es humo. Por lo tanto, que esta hipoteca se acabe de una vez y se permita de una vez por todas que también se aborden nuevas inversiones. Y con esa finalidad sí compartimos la necesidad de mayor transparencia, que podamos conocer un cronograma de las actuaciones, siempre y cuando esto no se convierta en un sistema de propaganda sino de control. En ese sentido también queremos incidir en que se prometió la variante de Ourense y se prometió que el eje atlántico iba a llegar de Ferrol a Oporto y se debe cumplir con esos compromisos.

Para acabar, en cuanto a que el tren de altas prestaciones tiene que contar con los sistemas de seguridad tecnológicamente más avanzados, estamos de acuerdo; la seguridad debe ser una prioridad, especialmente tras el accidente del Alvia. Conviene tomar buena nota para evitar siniestros similares. No podemos borrar de la memoria el Alvia, sobre todo para que no vuelva a suceder un accidente así. Por cierto, quiero recordar hoy aquí algo muy importante: el sistema ERTMS que hubiese evitado el accidente de Angrois sigue, cinco años después, pendiente de operativizar en la curva de Angrois, el lugar de la catástrofe ferroviaria. Igual que continúa sin estar activo en el Eixo Atlántico ferroviario de alta velocidad, que lo tratamos en la anterior iniciativa, que iba a estar listo en 2017 y seguimos a la espera en 2018. Tanto el ERTMS para el Eixo Atlántico como la curva de Angrois van a la par y conviene no olvidar que sería importante que no se retrasase más. También estamos de acuerdo en que debe primar la seguridad sobre las prisas, pero que nunca, nunca, debe primar la desidia. Y concordamos absolutamente con el planteamiento de que las líneas de alta velocidad no deben ponerse en marcha si no se hacen antes todas las verificaciones, pruebas y evaluaciones pertinentes, algo que no pasó en el accidente de Angrois.

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): Muchas gracias, señora Fernández. Por último, para la aceptación o rechazo de las enmiendas, don Fernando Navarro.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 602

20 de septiembre de 2018

Pág. 52

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Se ha presentado una enmienda transaccional, los dos primeros puntos son los de nuestra enmienda y el tercero está hecho sobre la base de la enmienda del PSOE, con unas modificaciones.

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): Muchísimas gracias a todos. Vamos a proceder, cuando se incorpore el presidente, a la votación. **(Pausa.—El señor presidente ocupa la Presidencia).**

El señor **PRESIDENTE**: Un aviso a los portavoces que están en la sala: recuerden que a las veinte horas de hoy concluye el plazo para indicar las preguntas orales que van a ir a la próxima sesión de la Comisión de Fomento.

Como siempre en esta Comisión, para intentar no equivocarnos, vamos a preguntar a los portavoces de los grupos parlamentarios de cuántos efectivos disponen para las votaciones. ¿Hay presentes en la sala catorce diputados del Grupo Parlamentario Popular? **(Asentimiento)**. ¿Hay nueve del Grupo Socialista? **(Asentimiento)**. ¿Hay siete del Grupo Confederal? **(Asentimiento)**. ¿Hay tres de Ciudadanos? **(Asentimiento)**. Por Esquerra Republicana está el señor Margall, el Grupo Vasco también está y por el Grupo Mixto dos diputados. Estamos los treinta y siete, así que partimos de treinta y siete.

VOTACIONES:

El señor **PRESIDENTE**: Votamos primero la proposición no de ley relativa a la necesidad de aumentar los servicios ferroviarios del *eixo atlántico*. Es del Grupo Confederal y se vota en los términos de una enmienda transaccional.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 36; abstenciones, 1.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Votamos, a continuación, la proposición no de ley sobre la conversión en autovía y mantenimiento de la N-432, del Grupo Socialista. Se vota en sus propios términos.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Proposición no de ley sobre el traspaso íntegro a la Generalitat de Catalunya de la red de *rodalies* de Cataluña, del Grupo de Esquerra Republicana.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 10; en contra, 27.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición no de ley sobre la ejecución de obras en la autovía A-66, entre León y Zamora, del Grupo Socialista. Se vota en los términos de una transaccional.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Proposición no de ley relativa al impulso de una ley de financiación del transporte colectivo urbano, del Grupo Confederal. Se vota en los términos de una transaccional.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 36; en contra, 1.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Proposición no de ley relativa a la prórroga del plazo de información pública a efectos de expropiaciones del proyecto de construcción de plataforma del corredor mediterráneo de alta velocidad Murcia-Almería en su tramo Sangonera-Lorca, del Grupo Popular. Se vota en los términos de la propia autoenmienda del Grupo Parlamentario Popular. **(La señora Carreño Fernández pide la palabra).**

La señora **CARREÑO FERNÁNDEZ**: Señor presidente, hemos llegado a una transaccional con Ciudadanos.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Y se la ha pasado usted a la letrada?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 602

20 de septiembre de 2018

Pág. 53

La señora **CARREÑO FERNÁNDEZ**: Sí.

El señor **PRESIDENTE**: Acaba de llegar. ¿Quieren verla los demás grupos? La firma ahora Ciudadanos y se la leo, porque acaba de llegar ahora. Se fue el señor Garauet y por eso no estaba. Vamos a leerla, como dice la letrada.

El Congreso de los Diputados insta: Primero, a aclarar cuáles son sus planes sobre el trazado del corredor mediterráneo en el tramo Sangonera-Lorca a su paso por Totana; cuáles son las modificaciones aprobadas sobre el trazado y que se expongan al público; si va a cumplir los plazos anteriormente anunciados, licitando de inmediato una vez aprobadas las modificaciones y salvaguardando los intereses de los vecinos afectados del municipio de Totana. Segundo, a iniciar de forma inmediata la obra para el soterramiento del paso a nivel de El Pucho, tal y como estaba establecido, cumpliendo el calendario de fases de soterramiento del tren en la ciudad de Almería, según lo aprobado en la última reunión del consejo de administración de la Asociación Almería Alta Velocidad, así como los planes previstos para que el AVE llegue a Almería en 2023.

Se vota en estos términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 27; abstenciones, 10.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Proposición no de ley sobre el proyecto de ampliación del tramo Carraixet-Valencia de la autovía V-21, del Grupo Parlamentario Mixto. La votamos en sus propios términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 9; en contra, 26; abstenciones, 2.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición no de ley sobre el impulso del plan de colaboración público-privada presentado recientemente por el Ministerio de Fomento para la construcción de nuevas carreteras. Es del Grupo Parlamentario Popular y la vamos a votar sobre la transacción con la enmienda del Grupo Parlamentario Ciudadanos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 18; en contra, 9; abstenciones, 10.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Proposición no de ley sobre el impulso en la agenda internacional de la relevancia y memoria de las víctimas de accidentes aéreos y sus familias. Es del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea y se vota en sus propios términos.

Efectuada la votación, dijo

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

Proposición no de ley sobre refuerzo de la transparencia y seguridad en la planificación y puesta en servicio de líneas de alta velocidad, especialmente en la Comunidad Autónoma de Galicia. Es del Grupo Parlamentario Ciudadanos y se vota en los términos de una transaccional.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Votamos la última proposición no de ley, sobre las deudas e inversiones de los puertos gallegos, del Grupo Parlamentario Popular. Se vota en los términos de una transaccional.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 22; en contra, 10; abstenciones, 2.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Muchas gracias, señorías.

Se levanta la sesión.

Eran las cinco y cinco minutos de la tarde.