



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2018

XII LEGISLATURA

Núm. 621

Pág. 1

FOMENTO

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

Sesión núm. 35

celebrada el jueves 11 de octubre de 2018

Página

ORDEN DEL DÍA:

Proposiciones no de ley:

- Relativa al incremento en las bonificaciones de los peajes a abonar a los transportistas en los desvíos obligatorios a las autopistas de peaje AP-7 y AP-2 en Cataluña. Presentada por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana. (Número de expediente 161/003658) 2
- Sobre el acceso al Centro de Alta Resolución (CHARE) de Lepe (Huelva). Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/001466) 2
- Relativa a incluir la ampliación del Bypass de la autovía A-7 dentro del Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC). Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/003702) 7
- Relativa a incluir el proyecto de mejora de la capacidad y funcionalidad de la autovía A-62 dentro del Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC). Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/003703) 11
- Relativa a la supresión de los pasos a nivel, pasos de vías en estaciones, mejora de la seguridad y atención a víctimas y familiares. Presentada por el Grupo Parlamentario Confederado de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. (Número de expediente 161/002376) 14
- Relativa a la conexión ferroviaria del noroeste de España con el corredor atlántico de transporte. Presentada por el Grupo Parlamentario Ciudadanos. (Número de expediente 161/002694) 18

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 621

11 de octubre de 2018

Pág. 2

— Sobre el ferrocarril de ancho métrico. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/002992)	24
— Sobre el impulso a las medidas de accesibilidad contempladas en el Plan Estatal de Vivienda 2018-2021. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/003462)	29
— Sobre la ampliación del Real Decreto 1110/2018 a más tramos de la autopista AP-7. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/003627)	33
— Sobre medidas para impulsar la intermodalidad de la bicicleta y el tren. Presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. (Número de expediente 161/003676)	39
Votaciones	43

Se abre la sesión a las nueve de la mañana.

PROPOSICIONES NO DE LEY:

- **RELATIVA AL INCREMENTO EN LAS BONIFICACIONES DE LOS PEAJES A ABONAR A LOS TRANSPORTISTAS EN LOS DESVÍOS OBLIGATORIOS A LAS AUTOPISTAS DE PEAJE AP-7 Y AP-2 EN CATALUÑA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE ESQUERRA REPUBLICANA. (Número de expediente 161/003658).**

El señor **PRESIDENTE**: Comenzamos la sesión de la Comisión de Fomento. (**Rumores**). Pido a los señores portavoces que presten un poquito de atención. Vamos a repasar el orden del día en los términos que se han establecido después de haber puesto en conocimiento de ustedes ayer las dos incidencias que surgieron. Ahora acaba de plantearse una nueva *in voce* y vamos a ver si la podemos resolver. Saben que se ha retirado la proposición no de ley número 7, de Esquerra Republicana. Esa no se sustanciará y por lo tanto tenemos nueve proposiciones no de ley.

En primer lugar, vamos a debatir la que figura en el orden del día con el número 1, sobre el acceso al Centro de Alta Resolución de Lepe, Huelva. Después se nos ha pedido que se tramite —y se ha autorizado—, la número 9, que es la del *bypass* de la autovía A-7. Y después ya vendría el orden normal, tal y como habíamos previsto. Pero ahora a la mañana el Grupo Ciudadanos acaba de pedir que, si es posible, se sustanciase a continuación la número 10, que es la que figura en el último lugar. El portavoz del Grupo Ciudadanos ha hablado con los restantes portavoces de los grupos a efectos de que pudieran estar. Por tanto, la número 10 iría en tercer lugar y luego ya por el orden que está establecido. ¿De acuerdo? (**El señor Barrachina Ros: No sé si puede haber muchos diputados que no hayan llegado para estos cambios**). Para ese cambio están los diputados en concreto que intervienen. ¿César, estás de acuerdo? (**Un señor diputado: Es que no ha llegado todavía**). Bueno, pues esperamos. Si llega el diputado socialista lo hacemos y si no seguimos esperando. (**La señora Valido Pérez: Perdone, presidente, ¿podría repetir el orden de las PNL, si no le importa?**). Sí, me parece muy bien. Primero vemos la número 1, después la número 9, después —si ya está el portavoz socialista— vemos la número 10 y luego ya seguimos el orden establecido. ¿De acuerdo? (**Asentimiento**). Muchísimas gracias.

- **SOBRE EL ACCESO AL CENTRO DE ALTA RESOLUCIÓN (CHARE) DE LEPE (HUELVA). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/001466).**

El señor **PRESIDENTE**: Sin más dilación, comenzamos con el debate de la proposición no de ley sobre el acceso al Centro de Alta Resolución —Chare— de Lepe, Huelva. Es una iniciativa del Grupo Parlamentario Socialista y la va a defender la diputada doña Pepa González Bayo. Tiene la palabra.

La señora **GONZÁLEZ BAYO**: Muchas gracias, presidente.

Esta iniciativa que hoy trae aquí el Grupo Parlamentario Socialista es el claro ejemplo de cómo se comporta el Partido Popular en la provincia de Huelva cuando gobierna, con engaños a la ciudadanía y en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 621

11 de octubre de 2018

Pág. 3

este caso a toda una comarca. Tengo que hacer un análisis obligatorio del recorrido de este proyecto porque lleva año tras año siendo una promesa del Partido Popular en la costa occidental de Huelva cuando llegan las elecciones. En el año 2005 el Ayuntamiento de Lepe firma un convenio de colaboración con el Servicio Andaluz de Salud de la Junta de Andalucía. El entonces alcalde de Lepe —hoy presidente del Partido Popular en Huelva— se compromete a llevar a cabo las obras de urbanización y la dotación de agua potable, energía eléctrica, así como la evacuación de las aguas residuales para el correcto funcionamiento del hospital de alta resolución Huelva, conocido como Chare. Esto está recogido en la cláusula cuarta del convenio. La Junta de Andalucía, a la vez, se comprometía a construir un hospital de alta resolución. Y la cláusula octava dice: Las administraciones firmantes adquieren el compromiso de promover las actuaciones necesarias que faciliten el fiel cumplimiento del presente convenio, que se extinguirá cuando se dé cumplimiento a las previsiones contenidas en el mismo. A día de hoy, el convenio sigue en vigor.

Este convenio de colaboración se enmarca dentro de los principios generales de cooperación y de colaboración de las administraciones públicas, eficiencia y servicio a los ciudadanos, que se establece en el artículo 3.2 de la Ley 30/1992. El hospital de alta resolución se enclava en el municipio de Lepe por ser el lugar más equidistante entre los pueblos a los cuales tenía que dar servicio —Ayamonte, Cartaya, Isla Cristina, Lepe, San Silvestre de Guzmán, Villablanca y Sanlúcar de Guadiana—. En aquel momento, en 2005, hubo otros alcaldes que propusieron otros lugares para hacer este hospital, como fue el aquel entonces alcalde de Isla Cristina y el alcalde de Cartaya. Pero el alcalde de Lepe prometió y aseguró que las obras de acceso al hospital estarían finalizadas cuando se terminara el hospital y que el mejor sitio para hacerlo era Lepe. Acababa de ganar unas elecciones y le había prometido al pueblo de Lepe que tendría un hospital.

Hoy, 2018, el hospital sigue cerrado. Este centro, si estuviera funcionando, daría cobertura sanitaria a más de 90 000 personas en la costa occidental de Huelva porque los Chare son centros sanitarios de ámbito comarcal, concebidos para que cualquier ciudadano de la comarca tenga una atención sanitaria a menos de quince minutos de su domicilio. Estos hospitales son de menor envergadura que los hospitales convencionales pero están dotados de una avanzada tecnología que permite dar un servicio amplio y evitar el traslado de pacientes a otros centros de mayor dimensión. Son hospitales de proximidad, que se ubican bien en zonas geográficas alejadas de núcleos urbanos grandes o bien que en la última etapa haya crecido su población. Este segundo es el caso que se da en la costa occidental de Huelva, que en los últimos veinte años ha visto multiplicada su población. Por ello había que dar una adecuada cobertura sanitaria y así plantea la Junta de Andalucía hacer un hospital de alta resolución en la costa de Huelva, porque este aumento de población se ve incrementado en épocas estivales, ya que son zonas de playa, pero además son pueblos freseros que en la época de campaña agrícola ven duplicada su población.

Señorías, la realidad es que a día de hoy nos encontramos con un hospital totalmente terminado, que ha tenido un coste de 21 millones de euros y que no tiene ni acceso al mismo, ni agua, ni luz porque el Ayuntamiento de Lepe no ha cumplido con el convenio firmado con la Junta de Andalucía. Es insólito comprobar cómo esta gran inversión sufragada por todos los andaluces y andaluzas no puede ser rentabilizada sanitaria ni socialmente porque los accesos desde la A49 a este hospital terminado no están construidos. Más asombroso es cuando el Ayuntamiento de Lepe durante la construcción de este hospital en ningún momento mantiene ninguna reunión con la Junta de Andalucía para hablar de los accesos, pero sí mantiene reuniones para que la Junta de Andalucía no termine este hospital, sino que concierte un hospital privado que hay también en la localidad de Lepe y que en aquel momento estaba cerrado.

Nos asombra a los que apostamos por la sanidad pública que el alcalde de Lepe promueva manifestaciones para que los ciudadanos de la costa soliciten a la Junta de Andalucía que concierte un hospital privado construido en aquel momento en Lepe y asistimos perplejos a cómo en la costa occidental cuando el Partido Popular asiste a manifestaciones en Huelva se pone detrás de una pancarta que dice 'Por una sanidad digna' y a la vez le pide a la Junta de Andalucía que concierte un hospital privado. Es más, podemos comprobar en la página web de los ayuntamientos gobernados en la costa por el Partido Popular, o cogobernados por el Partido Popular, cómo anuncia que sus vecinos asistan al hospital privado que hay en Lepe. Es indignante ver cómo servidores públicos están haciendo el negocio a una empresa privada en la costa occidental de Huelva.

En las elecciones de 2016 la ministra Pastor, hoy presidenta de esta Cámara y en aquel momento ministra de Fomento, se compromete a hacerse cargo de este acceso de la A-49 al hospital del Chare por un importe de más de 4 millones de euros. En junio de 2017 el ministro Íñigo de la Serna, que era ministro

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 621

11 de octubre de 2018

Pág. 4

de Fomento, de la mano de la ministra Fátima Báñez hace una puesta en escena en Lepe poniendo la primera piedra y anunciando que al final del año 2017 tendríamos construida la rotonda de acceso al Chare. Estamos en el año 2018 y la obra no ha empezado y el ministro de Fomento, Íñigo de la Serna, ya no es ministro. Por eso, señorías, los ciudadanos de la costa occidental de Huelva están cansados de tantas mentiras y de tantas promesas. Los socialistas queremos que este hospital se ponga en marcha, pero porque tenemos una razón primordial que es la apuesta por una sanidad pública y digna y por eso este Gobierno socialista se compromete a hacer estas obras, pero no vamos a entrar en el populismo del Partido Popular de dar una fecha que luego no se pueda cumplir. Hay un compromiso del Partido Socialista en la construcción de la glorieta en el enlace tipo diamante de la A-49 en el punto kilométrico 117 cuyo proyecto actualmente está en licitación y como es una actuación prioritaria para este Gobierno próximamente se pondrá en marcha la construcción. La vía de acceso está en redacción del proyecto. Por eso de nuevo queremos garantizar a la ciudadanía de la costa de Huelva que los accesos se hacen por parte del ministerio, pero no queremos entrar en populismos ni en falsas promesas y garantizar que este acceso se hará y que ese hospital dará una sanidad pública y de calidad a la ciudadanía de la costa de Huelva.

Muchas gracias, presidente.

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

El Grupo Parlamentario Mixto no desea intervenir.

Por el Grupo Parlamentario Confederal Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea tiene la palabra doña Isabel Franco.

La señora **FRANCO CARMONA**: Gracias, presidente.

El Partido Popular y el Partido Socialista cuando van a comenzar las campañas electorales y durante las campañas electorales, en concreto en la provincia de Huelva, tienen la manía de pelearse entre ellos jugando con los derechos de la gente en la provincia de Huelva. Lo hacen mucho aludiendo a una necesidad muy importante como son las infraestructuras y es que a nadie se le escapa que son precisamente las infraestructuras el principal *leitmotiv* que tiene cada campaña electoral en Huelva. Que si el desdoble de la N-435, que si la alta velocidad, que si los hospitales de alta resolución, pero año tras año, década tras década nos encontramos con que estas promesas que van haciendo unos y otros durante la campaña electoral tienen el resultado siguiente: sin desdoble de la N-435, la vía del tren Sevilla-Huelva-Huelva-Sevilla cada vez más deteriorada y con más accidentes y la Huelva-Zafra, que es, además, una línea de orden de servicio público abandonada a su suerte, que está dejando cada vez más en peligro de incomunicación a los serranos y las serranas, por cierto, con cero euros en los Presupuestos Generales del Estado del año pasado y del anterior. Ahora nos encontramos en una precampaña electoral nuevamente en Andalucía —las elecciones andaluzas— con una pelea sobre el Chare de Lepe, que es cierto que está construido, pero se ha hecho de una forma muy chapucera precisamente por esta manía de intentar conseguir rédito electoral con los derechos de la gente y nosotros, la ciudadanía onubense, vuelve a ser mera espectadora.

En primer lugar, el Ayuntamiento de Lepe, del Partido Popular, miente diciendo que se va a encargar de los accesos y además de la dotación de luz y agua para el Chare. No lo hace y además se pudo haber construido este hospital de alta resolución donde actualmente están los bomberos que, de hecho, está solo a 7 kilómetros de donde se ha edificado el Chare, donde hubiese tenido ya de por sí sus accesos y también la dotación de agua y luz y además era suelo público en su mayoría que lo iban a ceder el ayuntamiento de Ayamonte y el Ayuntamiento de Isla Cristina. Por tanto, construirlo hubiese sido más barato, pero el Ayuntamiento del Partido Popular de Lepe se empeñó en que lo iban a hacer ellos y a día de hoy nos encontramos con un hospital construido y sin accesos y tampoco sin dotación de agua y luz.

Se aduce ahora a la crisis. Claro, como hubo crisis y como se limitó el gasto de los ayuntamientos que, por cierto, también el propio Partido Popular a nivel estatal limitó el gasto de los ayuntamientos, no lo han podido hacer. Sin embargo, nos encontramos con que el Ayuntamiento de Lepe ha puesto todos sus esfuerzos y todos sus empeños para que en dos años se construya el parque comercial de Lepe-Sur que ha costado 15 millones de euros, y aunque sí que es cierto que gran parte de esa financiación ha sido privada, se han conseguido todas sus licencias en dos años, la canalización del arroyo de La Gaga y la construcción de un puente, etcétera, y para eso sí que ha habido mucha prisa. No digo que no sea bueno que se haya hecho este centro comercial, sobre todo en un municipio que está rondando siempre en los últimos años el 20 % de paro e incluso más, pero cuando se trata de los derechos sociales y, en concreto,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 621

11 de octubre de 2018

Pág. 5

de la sanidad, nos encontramos con que lo que hacen es muy diferente. De hecho, lo que se hace es retrasar y retrasar que ese hospital se pueda abrir. En concreto, el Ayuntamiento de Lepe ha apostado en muchas ocasiones por el hospital privado Virgen de la Bella.

Ana Pastor en 2005 dijo que el acceso costaría unos 4,92 millones de euros. El presupuesto municipal de Lepe es de 33 millones de euros y el gasto real en inversiones es de 3,3 millones de euros. Que nos explique el Partido Popular y el Ayuntamiento de Lepe cómo iba a gastarse 4,92 millones de euros en los accesos si no era por una simple y llana necesidad de hacer campaña electoral de nuevo con esto.

Para terminar voy a decir que estamos ahora mismo a finales de 2018 y a las puertas de unos nuevos Presupuestos Generales del Estado. Nosotros le dimos la confianza a Pedro Sánchez para que hiciese política real para la gente y una de esas políticas reales para la gente sería meter esta partida presupuestaria de 4,92 millones de euros en los Presupuestos Generales del Estado. Lo que me sorprende es que hoy se traiga a esta Comisión una proposición no de ley del Grupo Parlamentario Socialista para instar a su propio Gobierno a que lo haga. Entiendo que estamos en precampaña electoral, pero le pido al Partido Socialista que haga política real y meta esta partida en los Presupuestos Generales del Estado.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Franco.
Tiene la palabra don Luis Salvador. Antes alteré el orden.

El señor **SALVADOR GARCÍA**: No hay ningún problema, señor presidente.

En primer lugar, estamos hoy en la Comisión de Fomento para ver una iniciativa que se supone que tendría que solucionar un problema y que tendría que haber llegado a tiempo. Es verdad que tiende a solucionar un problema que se ha ido engordando y ampliando y cuyo arreglo lleva ya demasiado tiempo esperando el conjunto de la ciudadanía. La propia portavoz del Grupo Parlamentario Socialista ha hablado de la apuesta del Partido Socialista por la sanidad pública en este momento como una de las grandes joyas de la corona, pero quiero recordarle que las encuestas dicen que es el segundo problema de los andaluces. Alguien puede preguntar por qué la sanidad es el segundo problema de los andaluces. Se podría entender que es por este lío del que hemos hablado hoy al no ponerse de acuerdo las administraciones, al entorpecerse y al encarecer la forma de acometer los proyectos públicos. Le voy a dar cuatro datos que demuestran por qué la sanidad pública en este momento es el segundo problema para los andaluces.

En gasto sanitario en Andalucía se invierten 1110 euros por habitante frente a los 1332 euros por habitante en la media de España. En las listas de espera en el año 2017 había 222.531 personas que estaban esperando la primera consulta, aumentó la lista de espera para el especialista en 14.000 personas y la media de la lista de espera en Andalucía ha aumentado en dos días. Vamos a las camas. Hay 2,55 camas por cada 100.000 habitantes frente a las 3,39 camas por cada 100.000 habitantes de la media española. **(Un señor diputado: Fomento, fomento.—Rumores).**

Perdón, la portavoz del Grupo Parlamentario Socialista es la que no ha hablado de fomento. Ha estado hablando permanentemente del Chare y de su apuesta por la sanidad pública. Por eso, le digo que también en los hospitales andaluces es donde menos tecnología hay en este momento: 14,12 máquinas sanitarias por cada 100.000 habitantes frente a 19,56 de la media española. **(Rumores).** Por eso, si hay profesionales desmotivados y si no se cubren las bajas, cuando se hacen encuestas y se les pregunta a los andaluces, dicen que la sanidad es el segundo problema que hay en Andalucía. Lo digo porque el Grupo Parlamentario Socialista es el que no ha hablado de la PNL en la versión de fomento y es el que ha sacado pecho en relación con la apuesta del PSOE por la sanidad pública. Eso me ha dado pie a demostrar que se le ha pinchado la joya de la corona y que están en un engaño permanente, porque desgraciadamente en este momento la andaluza es una de las sanidades peor gestionadas de España. **(Rumores).**

Dicho esto, recuerden también otro dato. Para que ustedes aprobaran los presupuestos de 2018 contaron con nuestro apoyo con una serie de condiciones y una de ellas fue acabar con los recortes y aumentar el presupuesto en sanidad, igual que en educación y en otras políticas públicas. Por tanto, no somos sospechosos de no entender que hay un problema y de no decirles a ustedes que si querían nuestro apoyo tenía que ser a costa de quitar los recortes a los andaluces en la sanidad y empezar a contratar más profesionales, a cubrir las bajas y a dotar de más medios a la sanidad que realmente se merecen los andaluces. Por lo tanto, no se llenen la boca al defender una sanidad pública y de calidad y hagámosla entre todos viable.

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 621

11 de octubre de 2018

Pág. 6

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

He pedido que bajen un poco el volumen del sonido, porque en cuanto se eleva un poco la voz... **(Rumores)**. Sí, ha habido vehemencia, pero la tecnología la ha perjudicado. A ver si lo podemos corregir. Tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Popular, el diputado don Carmelo Romero. **(Rumores)**. Silencio, por favor.

El señor **ROMERO HERNÁNDEZ**: Muchas gracias, señor presidente.

Señora González Bayo, es saludable decir la verdad. Yo no puedo estar de acuerdo ni con su exposición en este momento ni con su exposición de motivos, que vienen a ser prácticamente la misma. No estoy de acuerdo porque me parece más un mitin de Susana Díaz allá en Bormujos que una exposición en el Legislativo, que es donde estamos. Me parece más un mitin, pero voy a prescindir de utilizar palabras como que me parece cutre que un diputado con espíritu poético, como es el señor Trillo, haya firmado precisamente esta exposición de motivos. Me voy a centrar solo y exclusivamente en el *petitum* de esta proposición no de ley, con el cual estoy absolutamente de acuerdo. Vamos a votar que sí a ese *petitum*, pero no a la exposición de motivos.

Señor presidente, en la costa occidental de Huelva, que incluye los municipios de Ayamonte, Isla Cristina, Lepe, Cartaya, Villablanca, San Silvestre y Sanlúcar de Guadiana, habitan aproximadamente unas 100 000 personas, aparte de los que vienen a pasar sus vacaciones —como ha dicho la señora González Bayo— y de los que vienen a la recolección de la fresa. Estas 100 000 personas están sufriendo lo que sufre toda la provincia de Huelva en relación con la sanidad pública, la sanidad de la que nos dota la Junta de Andalucía, la sanidad que bien ha calificado bien el señor Salvador, portavoz del Grupo Parlamentario Ciudadanos. Señor presidente, ¿se puede creer que no haya en la provincia de Huelva ni una unidad de ictus, como hay en cualquier otra provincia? Es cierto lo que estoy diciendo. No hay ni siquiera una unidad de ictus. Por lo tanto, la sanidad deja mucho que desear. Tanto es así que una empresa privada, viendo que en la costa occidental había 100 000 personas con esa escasez, construyó un hospital privado. Se llama Hospital Virgen Bella. En la campaña electoral del año 2003 de las elecciones municipales, el entonces alcalde de Lepe utilizó la palabra concertar para decirles a los ciudadanos de Lepe que concertaría el Hospital Virgen Bella si lo votaban a él. Es más, el eslogan era: «Para que las leperas paran —de parir— en Lepe, vota José Oria». Pero pasó una cosa, algo que no estaba previsto. Los leperos, en vez de votar al señor Oria, votaron al alcalde del Partido Popular. Ya se le vino todo abajo. A partir de entonces, ¿qué hizo? Aunque en un principio pensaba concertar con el Hospital Virgen Bella, empezó a decir lo mismo que ha dicho la diputada González Bayo: que, como era un hospital privado, le salía urticaria. ¡Qué lástima que solo le salga urticaria cuando se trata del Hospital Virgen Bella, mientras que con otros hospitales del mismo grupo no le sale urticaria! Son muchos los hospitales que tiene concertados la Junta de Andalucía con empresas privadas. **(La señora González Bayo: Sigue haciendo publicidad de la empresa privada.—Rumores)**. Señora Bayo, solamente le salía urticaria cuando se trataba del Hospital Virgen Bella de Lepe, porque había ganado el Partido Popular. Muchos creen que no concertarlo fue una venganza porque había ganado el Partido Popular y había perdido el Partido Socialista. Yo digo lo mismo que dicen otros leperos: que es un castigo. Cuando gobernaba Chaves, se prometieron en la provincia de Huelva tres Chare: el de Lepe, el de Aracena y el de Bollullos Par del Condado. En el de Bollullos Par del Condado se ha puesto tres o cuatro veces la primera piedra; el de Aracena está desde hace diez años con la estructura la mitad; y el de Lepe lo han construido en medio del campo. No hay acceso, no hay luz, no hay agua, no hay alcantarillado, lo han construido en medio del campo, 21 millones en medio del campo. Los ayuntamientos se tienen que hacer cargo de la luz, del agua y del alcantarillado, y el Estado se hace cargo de los accesos.

Termino ya, señor presidente. Yo le voy a decir lo que hace el Partido Socialista poniéndole el ejemplo de mi pueblo, Palos de la Frontera. Allí teníamos necesidad de construir un centro de salud, la Junta de Andalucía no se decidía, decía que sí, que no, que sí que no, y al final el ayuntamiento de Palos puso 100 millones y construyó el centro de salud, y la Junta de Andalucía solamente 30. Aquí ha pasado exactamente lo mismo. Señora Bayo, en las dos obras, la glorieta de enlace y la vía de servicio, está totalmente terminado el expediente informativo, el proyecto, y además hay presupuesto. Y se lo digo también a la señora de Podemos, aquí está el presupuesto, 4,5 millones, 3,5 millones en el presupuesto del año 2018, medio millón en el presupuesto del año 2017 y medio millón en el presupuesto del año 2019. Por lo tanto, ¿a qué están esperando ustedes, señores del Partido Socialista? ¿Por qué lo retrasan? Me ha hecho usted signos negativos, me ha dicho que no. Pues si me dice que no, es que usted no está informada,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 621

11 de octubre de 2018

Pág. 7

porque usted no dice lo mismo que el director general de Carreteras. Están los proyectos, está el expediente informativo y está el presupuesto. ¿A qué están esperando para licitar y que comiencen las obras? Por eso, como ya les hemos dejado todo el trabajo hecho, nosotros vamos a votar que sí. **(Aplausos)**.

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

— RELATIVA A INCLUIR LA AMPLIACIÓN DEL BYPASS DE LA AUTOVÍA A-7 DENTRO DEL PLAN EXTRAORDINARIO DE INVERSIÓN EN CARRETERAS (PIC). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/003702).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la proposición no de ley número 9, relativa a incluir la ampliación del *bypass* de la autovía A-7 dentro del Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras. Esta es una iniciativa del Grupo Parlamentario Popular que defiende la diputada doña Elena Bastidas.

Tiene la palabra.

La señora **BASTIDAS BONO**: Muchas gracias, señor presidente. Buenos días.

Está más que acreditada con los hechos —puede constatarse aquí en la Cámara— la sensibilidad y prioridad que durante los Gobiernos del Partido Popular se ha demostrado tanto en esta Cámara como en las Cortes Valencianas por la mejora de las infraestructuras en la Comunidad Valenciana. Sirva como ejemplo que en el último año de Gobierno de Mariano Rajoy se han puesto en marcha o se han anunciado obras por más de 3000 millones de euros en nuestra tierra; concluyó proyectos por importe de 240 millones de euros, activó obras por valor de 107 millones de euros, inició trámites por valor de 553 millones de euros y anunció inversiones de 2000 millones de euros para el túnel pasante y para el Parque Central. También diré que, por ejemplo, solo para el corredor mediterráneo la inversión del Gobierno del Partido Popular ha sido de 3642 millones de euros. Por supuesto que queda mucho por hacer, porque el dinamismo de mi comunidad autónoma así lo requiere y porque hay grandes proyectos que requieren de planificación y tiempo para poder llevarse a cabo.

La propuesta que hoy les plantea el Grupo Parlamentario Popular a través de esta PNL está más que justificada, como han podido leer en la exposición de motivos, por esa razón la tenía prevista el anterior Ejecutivo del presidente Rajoy. Pero, hete aquí, nos hemos visto obligados a presentar esta iniciativa ante la decepcionante actitud del actual titular de la cartera de Fomento, valenciano para más inri, tanto por el rechazo a la propuesta genérica que la incluía como por sus declaraciones inquietantes el pasado día 6 en el foro de economía, donde dejaba en el aire este plan de carreteras que tanto necesita nuestra tierra y el conjunto del país. Como les decía, entendemos que la sensibilidad con las necesidades de la Comunidad Valenciana se demuestra con hechos y no con eslóganes como los que no hace ni cuarenta y ocho horas el presidente del Gobierno utilizó en un acto oficial de la fiesta de todos los valencianos.

El Grupo Popular sigue defendiendo con firmeza la ejecución de la duplicación del *bypass* de Valencia, que aliviaría una zona por la que transitan 97 000 vehículos al día, de los cuales una cuarta parte es tráfico pesado, y además les tengo que decir que no nos resignamos a que el señor Ábalos y el Gobierno socialista provoquen el mayor atasco de las infraestructuras de la provincia de Valencia. ¿Y por qué es fundamental esta actuación? Entendemos que está más que justificada la urgencia de incorporarlo en el Plan de Inversiones por Carreteras por muchas razones. Por supuesto que es una inversión económica muy importante, estamos hablando de 266 millones de euros y de que crearía cerca de 7000 empleos, pero sobre todo porque estamos hablando de una de las carreteras más transitadas en nuestro país y que su actual estado supone un altísimo porcentaje de vehículos pesados por el área metropolitana de Valencia, que tiene un exceso de enlaces y que sufre la confluencia de distintos tipos de tráfico, y todo esto provoca un gravísimo problema de seguridad vial. El 59% de los accidentes, de los numerosísimos accidentes en esta vía, producen también kilométricas retenciones que afectan a toda la corona metropolitana. Y detrás de estos datos, de estos porcentajes, de estos kilómetros, de estos vehículos, de estos empleos, hay cientos de miles de personas afectadas negativamente, porque afecta a nuestro desarrollo económico con las consecuencias negativas fáciles de deducir. Por eso insistimos en demandar la incorporación en el PIC de esta ampliación del *bypass*, máxime cuando el anterior Gobierno, el Gobierno de Rajoy, ya dejó mucha tarea adelantada para que esto fuese una realidad, de hecho contábamos incluso con la declaración de impacto ambiental favorable. Solo puede entenderse desde alguna motivación maquiavélica de orden político o estratégico la negativa o el dar largas a asumir este proyecto y ejecutarlo. Solo podría entenderse su negativa porque saben, en definitiva, que proviene del Partido Popular.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 621

11 de octubre de 2018

Pág. 8

Señorías, el proyecto es económicamente viable, estratégicamente oportuno y territorialmente urgente. Lo explicó muy bien en su comparecencia de hace algo más de un año el anterior ministro De la Serna. Estamos ante una oportunidad histórica para poder lanzar un plan extraordinario de inversión en carreteras mediante la colaboración público-privada. Estamos en condiciones de aprovechar unos tipos de interés excepcionalmente bajos, la garantía de la financiación europea y la cobertura adicional que puede otorgar el Plan Juncker. Además, hay una cosa muy importante y favorable, permite diferir la contabilización de las inversiones en términos de déficit público a lo largo del plazo de la concesión. Tengan en cuenta que España ha tenido un crecimiento de inversión en infraestructuras considerable en los últimos años, en el que las concesiones han tenido un papel muy importante, y aprovecho para recordar que nuestras concesiones son líderes mundiales. Quiero añadir que este sistema de pago por disponibilidad es utilizado en unos porcentajes muy elevados en los países de nuestro entorno europeo y también dentro de nuestro país en algunas comunidades autónomas que lo vienen utilizando con éxito, como son Andalucía y Euskadi.

Nuestro grupo tiene motivos para estar preocupados; les voy a enumerar algunos aparte de los que he apuntado anteriormente. En primer lugar, el rechazo del Grupo Socialista en el Senado y en las Cortes Valencianas a la propuesta de liberalización de la AP-7, porque cuando gobernaba el Partido Popular en la Comunidad Valenciana se construyeron 420 kilómetros de carreteras y cuando gobierna el PSOE en la Comunidad Valenciana las infraestructuras se paran. Y en segundo lugar, porque hace escasamente unas semanas, y con la abstención de Compromís, votaron en contra de la PNL presentada y defendida por nuestro portavoz, el señor Barrachina, de impulso al Plan de Inversiones en Carreteras. Según esto, yo les pregunto, ¿Qué lleva al Partido Socialista, por tanto, a dejar escapar una financiación del 42,5%, de 5900 millones de euros? ¿Qué lleva a Sánchez y a Ábalos a frenar las actuaciones iniciadas por el anterior Gobierno del Partido Popular?

Concluyo. Quiero apelar al apoyo de todos los grupos, porque va a suponer la creación de siete mil puestos de trabajo entre directos, indirectos e inducidos. Se va a actuar sobre la mitad del *bypass*. Estamos hablando de una actuación sobre 22 kilómetros, que, como les decía anteriormente, soporta un volumen extraordinario de tráfico y además aliviaría concretamente a tres comarcas muy pobladas de nuestra provincia, que son la Ribera, Camp de Morvedre y l'Horta. Estamos hablando de una densidad de población solo en estas tres comarcas de algo más de 1 200 000 personas.

Señorías, quiero acabar como comencé, recordando que la apuesta por las infraestructuras se demuestra con hechos, tenemos una oportunidad de dar otro paso relevante para mejorar la red de carreteras en España en general y en la provincia en particular.

Por otro lado, no podemos aceptar la enmienda del Partido Socialista porque, como viene siendo habitual en nuestra tierra, también por parte del presidente Sánchez, no se compromete a nada, ni a plazos, ni a proyecto, ni a inversión económica. La de Ciudadanos tampoco se puede aceptar en los términos planteados, ya que, igualmente, no se compromete a nada, utiliza términos muy ambiguos, como «analizar», y porque también habla de criterios de rentabilidad económica, social y financiera, que es algo obligatorio para incluirse en el PIC y para obtener dicha financiación.

Les pido a los distintos grupos parlamentarios que, si no consideran estas actuaciones prioritarias y no las van a votar a favor, lo digan aquí y ahora y, sobre todo, lo expliquen cuando vayan a Valencia, si pueden.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

Para defender las enmiendas, en primer lugar, por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra el diputado don José Cano.

El señor **CANO FUSTER**: Gracias, señor presidente.

En primer lugar, como valenciano y como alicantino, quisiera dar las gracias al Grupo Parlamentario Popular por haber traído esta proposición de ley. Conozco estas infraestructuras y la necesidad de ampliar el *bypass* a la altura de Valencia por la cantidad de coches que circulan por ellas y por los posibles accidentes que se puedan producir en el futuro. Hay que acometer esa ampliación. Asimismo, estamos preocupados porque el señor ministro Ábalos, en las visitas realizadas a mi comunidad, la Comunidad Valenciana, ya le ha dicho al señor Puig, que con tanta vehemencia pedía más inversiones y más financiación para mi comunidad, que se vaya olvidando; eso mismo lo ha ratificado el presidente del Gobierno.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 621

11 de octubre de 2018

Pág. 9

Nos tenemos que preguntar a qué se va a dedicar el Gobierno de *marketing* del Partido Socialista, y si va a ejecutar las inversiones o no. Parte del Gobierno del Partido Popular ya presentó este Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras y, ahora, el ministro y el presidente lo han presentado de nuevo, con 5000 millones, hablando de rentabilidad mínima y de una ratio de coste/beneficio claramente positiva —nos parece bien—, así como de una serie de empleos que se van a crear, pero que no especifican. **(El señor vicepresidente, Barrios Tejero, ocupa la presidencia).**

La señora Bastidas mencionaba antes que en nuestra enmienda —y así estaba también contemplado en el acuerdo que teníamos con el Partido Popular— había que valorar la rentabilidad social, económica y financiera de las inversiones a través de la Oficina Nacional de Evaluación. Si ustedes consideran que esto es banal para su grupo, porque ya está contemplado en la legislación y no hay que volverlo a incluir en la proposición no de ley, la verdad, no lo entiendo y espero que podamos llegar a una enmienda transaccional. También espero que el resto de grupos y, concretamente, el Grupo Socialista, apoyen esta proposición no de ley, porque es muy necesaria para mi comunidad.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Barrios Tejero): Muchas gracias, señor Cano.
Por el Grupo Socialista, para defender su enmienda, tiene la palabra la señora Piquer.

La señora **PIQUER SANCHO**: Buenos días, presidente.

A principios de mayo de este mismo año ya anunció el ministro De la Serna el PIC, el Plan de Inversión de Carreteras, y que ese plan incluiría un indicador de demanda. Esa modificación la provocaba la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos Públicos, por la que se trasponen las directivas del Parlamento y del Consejo Europeo, y la necesidad de adaptar el PIC a ella. En este escenario, que ya el Partido Popular conoce, el coste del PIC en la actualidad será superior al previsto y se deberán reevaluar los costes, tanto la fórmula de financiación como los estudios de viabilidad, para ajustarse al nuevo marco y a unos supuestos de coste y de financiación realistas.

Señora Bastidas, si el PIC lo impulsó un Gobierno de su partido y se dan las mismas condiciones que hace medio año, nos deberían explicar por qué no se incluyó en ese momento la ampliación del *bypass* y lo presentan ahora. Entiendo que la ciudadanía de las comarcas de l'Horta Nord, de l'Horta Sud, del Camp de Morvedre y de la Ribera, a las que les afecta el tramo central de esta ampliación, sabe que hace falta mucho más diálogo, más análisis sobre la capacidad de absorción de tráfico y sobre el impacto sobre el paisaje y las poblaciones circundantes. A modo de ejemplo, el municipio de Paterna ya presentó alegaciones al proyecto porque no se habían atendido sus peticiones, considerando que, además, agravaba sus problemas de inundabilidad, aumentaba los niveles de ruido en urbanizaciones y colegios y empeoraba la congestión de tráfico. Asimismo, esta ampliación no contemplaba proyectos como el Puerto Mediterráneo o la solución para la densidad de tráfico que soporta el puente sobre la CV-35, una de las carreteras que conecta con el *bypass*. Pero no son los únicos ciudadanos a los que no se escuchó. La Asociación de Empresarios de Fuente del Jarro, un pulmón económico para Paterna, denunciaba el pasado mes de abril que cuatro años antes, también en abril pero de 2014, habían presentado alegaciones por problemas de inundabilidad, expropiación de empresas, impacto acústico y falta de accesos, a los que no se les dio respuesta en cuatro años, y que solo el anuncio de la ampliación provocó que algunas empresas decidieran no implantarse y elegir otra zona industrial. Por el contrario, este Gobierno, el socialista, en menos de cuatro meses ya se ha reunido con el Ayuntamiento de Paterna.

Mi grupo, el Partido Socialista y los valencianos socialistas estamos convencidos de que este Gobierno seguirá dialogando e intentará llegar a acuerdos con las poblaciones afectadas, tras realizar los estudios y adaptaciones necesarios. Esta propuesta plantea como prioridad una intervención que, para ustedes, señora Bastidas, no lo fue, porque, si no, ya estaría incluido en el PIC. Por el contrario, el ministerio actual, con un socialista valenciano al frente, trabajará para que sea una obra realizada con eficiencia, cumpliendo con la legislación actual, en colaboración público-privada y, sobre todo, después de haber dialogado y alcanzado consensos con las poblaciones afectadas, como ya ha ocurrido con otra arteria de l'Horta de Valencia, la V-21, proyectada por ustedes de espaldas a los municipios. Este Gobierno ya ha anunciado que lo va a ejecutar, pero sin que suponga un sobrecoste para la ciudadanía, de la misma forma que va a invertir en la Comunidad Valenciana para que deje de estar a la cola en inversiones, como lo estuvo durante los Gobiernos del Partido Popular.

Gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 621

11 de octubre de 2018

Pág. 10

El señor **VICEPRESIDENTE** (Barrios Tejero): Muchas gracias, señora Piquer.

En el turno de portavoces, por el Grupo Mixto van a compartir el tiempo el señor Martínez Oblanca y el señor Baldoví. **(Pausa)**. Perdón, el señor Martínez Oblanca no va a utilizar su tiempo. Por tanto, tiene la palabra el señor Baldoví.

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

Estupefacto estoy aún por las palabras de la portavoz del Partido Popular cuando habla de que se hagan actos y no eslóganes. No sé cuántas veces han venido ministros del Partido Popular a inaugurar y a decir que se acabaría el corredor mediterráneo. No sé cuántas fotos se habrán hecho. También hablaba de que justamente esto afecta a nuestro desarrollo económico. Se ve que la señora Bastidas no ha aprobado algunos presupuestos del Partido Popular, en los que los valencianos siempre estábamos por debajo de lo que ustedes mismos pedían en la revisión del estatuto, que la inversión de los Presupuestos Generales del Estado estuviera cercana a nuestro peso poblacional. Le puedo decir que todos los presupuestos que ha aprobado el señor Rajoy no han cumplido con aquello que ustedes mismos pedían; recuerdo que en aquella reforma del estatuto se llegó a hablar de la cláusula Camps. Eso sí que afectaba a nuestro desarrollo económico, un año, otro año, otro año y otro año; todos, los siete presupuestos del Partido Popular. Por no hablar de proyectos que sí que afectan al desarrollo económico de los valencianos y que aún siguen en obras y a un ritmo muy lento, como el corredor mediterráneo, como el corredor cantábrico-mediterráneo y la absoluta falta de interés por él, por no hablar del tren de la costa, que también afecta a nuestro desarrollo.

Nosotros entendemos que tendrá que haber un acuerdo con los municipios afectados, porque es una obra cuyo impacto ambiental y paisajístico afecta a muchos de los municipios por los que atraviesa esta obra. Por tanto, nosotros preferimos que haya un acuerdo con todos estos municipios afectados, que se valoren todos los reparos que se han puesto a este proyecto y, en definitiva, que cuando haya un acuerdo veamos si, realmente, es tan necesaria esta obra.

Moltes gràcies.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Barrios Tejero): Gracias, señor Baldoví.

Por el Grupo Confederado de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, tiene la palabra el señor Alonso.

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

Señorías, ¿saben lo que significa *pic* en *valencià* y en *atalà*? Según el diccionario, dice: Parte saliente de la cabeza de las aves —lógicamente, también de las gaviotas—; montaña de cumbre puntiaguda y pequeña parte que excede de un número redondo. Bien, parece que las señorías del Partido Popular en la Comisión de Fomento nos están enseñando el pico o la patita, y lo que pretenden hacer aquí es la campaña electoral de las autonómicas y las municipales. En la pasada Comisión de Fomento, en la que discutíamos diferentes PNL, apareció una con la famosa lista del PIC, una lista que, por cierto, nunca el señor ministro ni los portavoces del Partido Popular quisieron enseñar ni discutir con nosotros. Veintisiete picos, veintisiete, y en cada uno de ellos querrán poner —y ya lo están haciendo hoy también— su bandera. Y el titular es muy fácil en cada uno de los periódicos de las diferentes provincias de España: El PP aquí quería hacer una autovía y el Gobierno de los otros no quiere hacerlo. Ese es el titular, y es lo que estamos buscando. No tiene ni pies ni cabeza, pero ustedes a lo suyo, como siempre.

¿Sabe lo que me preocupa realmente? Lo que nos preocupa realmente es que el significado de pico, para ustedes, no sea ni la montaña ni tan solo el redondeo que ustedes pretenden hacer con el *bypass* de Valencia, sino su adicción al asfalto y a sus amigos los constructores, para darles, como siempre acostumbran, un pico en la boca.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Barrios Tejero): Gracias, señor Alonso.

Señora Bastidas, aunque ya adelantó algo, pronúnciese sobre las enmiendas.

La señora **BASTIDAS BONO**: Gracias, señor presidente.

Ya he dicho que no aceptaremos ni la del PSOE por los motivos que ya aduje, ni tampoco la de Ciudadanos como viene recogida.

Gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Barrios Tejero): Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 621

11 de octubre de 2018

Pág. 11

— **RELATIVA A INCLUIR EL PROYECTO DE MEJORA DE LA CAPACIDAD Y FUNCIONALIDAD DE LA AUTOVÍA A-62 DENTRO DEL PLAN EXTRAORDINARIO DE INVERSIÓN EN CARRETERAS (PIC). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/003703).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Barrios Tejero): Pasamos entonces a la proposición no de ley número 10, que, como adelantó el presidente, si llegaban los portavoces se haría en tercer lugar. Es relativa a incluir el proyecto de mejora de la capacidad y funcionalidad de la autovía A-62 dentro del Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras, PIC, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

Para defender la propuesta, tiene la palabra la señora Alonso.

La señora **ALONSO HERNÁNDEZ**: Gracias, señor presidente. Gracias, señorías.

Esta PNL forma parte de las iniciativas que estamos presentando por parte del Grupo Popular para reclamar al Gobierno que deje ya de paralizar, como nosotros entendemos, deliberadamente estas infraestructuras que son fundamentales para España, son fundamentales para la cohesión territorial y social de todo nuestro territorio. Entendemos que el Gobierno lo está paralizando deliberadamente porque como se inició durante la etapa del Gobierno del Partido Popular, lo que no quieren ver ni que la gente pueda llegar a pensar es que esto es una actuación del Partido Popular; entonces, para hacer ver que puede ser suya si lo anuncian mucho más tarde, simplemente lo están paralizando. Pero lo que queremos explicarles es que entendemos que estas inversiones no tienen que tener un color político. Desde luego, no se trata de poner picos, como ha señalado anteriormente el compañero de Podemos en la anterior intervención, no son picos; lo que buscamos es mejorar la vida de todos y cada uno de los ciudadanos afectados por esas infraestructuras que son veintisiete y, por tanto, gran parte del territorio de España; 5900 millones de euros que son beneficiosos para la cohesión territorial de España. **(El señor presidente ocupa la Presidencia).**

Centrándome ya en el objeto de esta PNL, que en concreto es la A-62 a su paso por los tramos de Dueñas, Cigales, Simancas y Tordesillas, concretamente en mi zona, constituye uno de los mayores cuellos de botella en España. Señorías, es que ni la provincia de Valladolid ni la provincia de Palencia pueden esperar ni un minuto más a que ustedes decidan cuándo es el momento adecuado para anunciar esta inversión, para que así parezca que realmente es el Partido Socialista el que lo ha impulsado y no el conjunto de los españoles, porque con su esfuerzo conseguimos esta inversión del Banco Europeo de Inversiones por haber salido del procedimiento de déficit excesivo, en el cual nos metió casualmente el Gobierno del presidente Zapatero.

Palencia, en la zona de Dueñas, necesita ya esta inversión. No puede esperar ni un segundo más a que llegue la vía de servicio que tanto reclaman. Por eso, esta inversión, la de Palencia, la de Valladolid, la zona de Simanas y de Tordesillas, es lo que podemos conseguir si aprovechamos esta oportunidad —esta, ahora, porque igual no se vuelve a repetir— e impulsamos esta infraestructura a través del PIC.

Señorías del Partido Socialista, es que esta inversión es para todos, para toda España. No la paralicen, no tiene color político, de verdad; que sus ganas de anunciarlo y que no parezca que esta empezó con el Partido Popular no les impida ver la importancia de llevar a cabo cuanto antes esta inversión. Además, hay otra peculiaridad que probablemente ya conozcan, y es que esta infraestructura atraviesa Simancas, un municipio de la provincia de Valladolid que ahora mismo está dividido por la autovía; y cuando digo dividido, quiero decir que a los dos lados de la autovía está el municipio de Simancas. Por tanto, entendemos que este es el momento y la oportunidad de poner solución a esta situación. Seguramente, se solucione este caso porque en el año 2017 llevamos una PNL a esta misma Comisión, que resultó aprobado el texto por una enmienda transaccional del Grupo Socialista, de Podemos y de mi grupo, el Grupo Popular, y fue aprobado por unanimidad.

Desde luego, yo sé que al grupo de Ciudadanos les suena bien y al que no que lo mire, porque no salgo de mi asombro cuando veo las enmiendas que me presentan a esta PNL **(muestra un documento)** y veo calcado el texto literal de lo que aprobamos ya por unanimidad y que fue redactado por el Partido Popular, Partido Socialista y Grupo Confederal. Bienvenido el Grupo Ciudadanos a la función parlamentaria, y aunque sea con un año de retraso que hayan colaborado a esta iniciativa. Claro, al haberse aprobado en el año 2017 está en una gran parte ya desfasada. Y precisamente del estudio de alternativas ya se derivó que lo imprescindible, que la solución económica medioambiental y socialmente

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 621

11 de octubre de 2018

Pág. 12

más sostenible era la que se llevara a cabo cuanto antes, especialmente viendo la oportunidad de poderse incluir en este Plan de Inversión en Carreteras.

Por otro lado, hay una parte de la enmienda —esta enmienda plagio—, que quiero señalar que se aprobó, en la que ponía claramente que debía exponerse este documento a las autoridades competentes de Simancas, a los vecinos, a la plataforma, y aunque el Partido Popular ya tenía fijada hasta la fecha para ir ahí y explicarlo, debido a las circunstancias que todos conocemos, ya no estamos en el Gobierno; y cuando le hemos preguntado al Partido Socialista acerca de lo que opina y de si va a mantener este compromiso de ir a Simancas a explicarlo, nos responde, con fecha 2 de octubre, que va a hacer un trámite de información pública y oficial conforme a la Ley de Procedimiento Administrativo Común. Entiendo que no tienen previsto, por tanto, acudir a Simancas a exponérselo a los vecinos, un compromiso que les parecía estupendo cuando estaban en la oposición, pero ahora que están en el Gobierno ya no les gusta tanto. Por tanto, solicitamos que cumplan con aquello que aprobaron cuando estaban en la oposición y que vayan a Simancas a exponérselo a los vecinos.

Si lo que ocurre es que van a votar en contra de esta iniciativa, al igual que votaron en contra de la iniciativa que llevó mi compañero Miguel Barrachina a la Comisión de hace dos semanas, ya no es solo que vayan a Simancas y que lo cuenten, sino que vayan a toda la provincia de Valladolid y de Palencia y que expliquen que no consideran importante y necesario que se realice ahora mismo esta inversión; pero sin duda alguna que lo expliquen, que dejen de paralizarlo y que nos den una respuesta.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

Para la defensa de las enmiendas, en primer lugar, por el Grupo Parlamentario Ciudadanos tiene la palabra don Francisco Igea.

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

Ya lamento yo que a la diputada del Grupo Popular no le impresionara mi actuación en la pasada sesión de la Comisión en la que se trató este mismo asunto. Gracias por darme la bienvenida, pero ya estábamos en aquella Comisión y voy a repetirle lo mismo que dijimos en aquel momento. Quizá la propuesta del Partido Popular, o del ministerio en aquel momento, no era tanto un soterramiento como un encubrimiento; son dos cosas diferentes. Porque si se trata de un soterramiento, lo lógico es que hubiéramos presentado —como se dijo en su día— todas las variantes posibles en exposición pública y a la plataforma de vecinos. Por eso, reiteramos lo que se dijo en diciembre de 2017. No es un plagio, es una reiteración; son dos cosas diferentes, señora Alonso. Lo que le pedimos a este Congreso de los Diputados y a esta Comisión es que sea coherente con lo que se aprobó hace menos de un año. No parece mucho pedir, ¿o sí? Quizás es mucho pedir a este Congreso que sea coherente y que cuando uno está en el Gobierno y en la oposición diga las mismas cosas. Eso es sencillamente lo que les pedimos. Es difícil explicar, señor Alonso, que no se haya hecho publicación de todas las posibilidades, incluida la variante de Simancas, porque, como dijimos entonces —se lo recuerdo ahora porque veo que no recuerda bien la intervención—, el trazado de la autovía es ilegal, porque tiene un radio de menos de 700 metros, porque además obliga a ir a 100 kilómetros por hora y porque además medioambientalmente parece dudoso que sea mejor que la variante. Por todas estas razones —que usted no recuerda pero que yo no tengo inconveniente en recordarle—, sería bueno que se explicase a los ciudadanos —que hubiera transparencia— por qué se elige una opción que además de ser medioambientalmente peor, que además de ser técnicamente peor es mucho más cara. No quiero pensar que hay alguna razón oculta, pero por esa razón exigimos que se cumpla el acuerdo de esta Cámara, de esta Comisión, con estos mismos miembros, en esta misma legislatura y que se hagan públicas todas las posibilidades, variante o soterramiento, con su impacto medioambiental, con su impacto económico y con sus dificultades técnicas. ¿Cómo van a explicar ustedes a los ciudadanos de Simancas que durante las obras va a pasar todo el tráfico por su ciudad, por su pueblo? Es técnicamente mucho más difícil hacer esto que una variante, es mucho más caro.

Le insisto, lamento que usted no recuerde nuestras palabras, pero los ciudadanos de Simancas no las han olvidado, la plataforma vecinal tampoco las ha olvidado y nosotros no las vamos a olvidar, lleguen las elecciones cuando lleguen. Lo importante no es hacerlo deprisa, sino hacerlo bien. La primera proposición no de ley a este respecto data de 2009. No les entren a ustedes prisas, que han estado unos añitos en el Gobierno. Desde luego que es urgente, lo sé bien. Yo he hecho esa carretera a Dueñas veintisiete años

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 621

11 de octubre de 2018

Pág. 13

de mi vida. Sé bien desde cuándo es urgente, y no es desde ayer. Hagámoslo bien, hagámoslo con transparencia y no creemos un problema que luego no podamos resolver.

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

Es el turno del Grupo Parlamentario Socialista, y para defender la enmienda, toma la palabra la diputada doña Soraya Rodríguez.

La señora **RODRÍGUEZ RAMOS**: Muchas gracias, presidente.

La autovía A-62, efectivamente, constituye una arteria fundamental en mi provincia, en Valladolid, y no desde hace cien días, sino desde hace muchos años. Lo cierto es que la mejora de la capacidad de esta infraestructura a su paso por Dueñas, Cigales, Simancas y Tordesillas no se había realizado durante los últimos años de Gobierno del Partido Popular, ni en la primera ni en la segunda legislatura, hasta este momento. Por eso, no nos encontramos, a diferencia de lo que ha expuesto la portavoz del Grupo Popular, ante ningún caso de paralización, porque el Gobierno del Partido Popular ni redactó un proyecto ni lo estaba ejecutando. Por lo tanto, lamentablemente —yo, como vallisoletana lo lamento—, nada hay que paralizar.

Todo lo que hay que hacer en relación con la mejora de la capacidad de esta línea es impulsar, hacer, redactar. Eso es lo que el actual Gobierno socialista y el ministerio de infraestructuras están haciendo. En estos momentos el Gobierno socialista está redactando el proyecto para la mejora de la capacidad y de la funcionalidad de la A-62 en Castilla y León. En este momento se están redactando los proyectos de los tres tramos: el tramo Dueñas-Cigales, el tramo Cigales-Simancas y el tramo Simancas-Tordesillas. ¿Qué sucede? Que hay que acabar la redacción de este proyecto, que no estaba hecho, reitero —por lo tanto, no estamos ante ninguna paralización, porque como no estaba hecho lo estamos haciendo—, y estamos viendo si se puede financiar a través de la inclusión en el Plan extraordinario de carreteras. Este Plan extraordinario de carreteras establece una vía de financiación ya esbozada, a la que se ha hecho referencia, pero tenía importantes y claras carencias que no habían sido contempladas por el anterior Gobierno. Estas carencias fundamentalmente provienen de que la nueva Ley de contratos públicos española y los criterios europeos de cómputo de déficit y deuda pública exigen que en las concesiones haya una transferencia de riesgo de operación sustancial al concesionario, lo que se hace a través de un indicador de demanda. Señorías, las únicas dos operaciones de esquema financiero esbozadas por el PIC, por el anterior Gobierno del Partido Popular, no tuvieron en cuenta este indicador de demanda. Por lo tanto, lo que nosotros estamos haciendo, lo que está haciendo el Gobierno socialista es precisamente incorporar el indicador de demanda al coste de financiación. Si este coste de financiación se incrementa en exceso al incorporarlo, tenemos que estudiar si merece la pena financiarlo por esta vía o a través de los Presupuestos Generales del Estado.

Por este motivo y por introducir cierta sensatez en este debate, lo que nosotros presentamos es una enmienda que dice lo que acabo de exponer en mi presentación, que instamos al Gobierno a que acabe pronto estos proyectos que están en redacción y los licite en cuanto lo permitan las disponibilidades presupuestarias, puesto que estamos estudiando si es viable incorporarlos al PIC debidamente evaluado, con este indicador de demanda que nos exige nuestra propia Ley de contratos del Estado y el nuevo cómputo de déficit de la Unión Europea, o incorporarlos a los Presupuestos Generales del Estado.

Muchas gracias.

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

Es el turno de fijación de posiciones de los grupos parlamentarios. En primer lugar, por el Grupo Mixto, ¿desea intervenir su portavoz? (**Denegación**). Por el Grupo Parlamentario Confederal, tiene la palabra don Félix Alonso.

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

Algunos piensan que la gente no tiene memoria, que todo vale y que un caramelo justo antes de unas elecciones sirve para que te vean siempre con buenos ojos, y no, señorías del PP. La ciudadanía sabe que han gobernando durante once años y que los camiones siguen pasando por Simancas. A algunos, como yo, que somos de otra tierra de España, nos podrían llegar a engañar, pero a los simanquinos y simanquinas seguro que no. Ellos también tienen su archivo —no el de todos, el suyo propio— y recuerdan perfectamente la proposición de ley del año 2009, y nada; recuerdan —nosotros también, porque la enmendamos y la votamos a favor— la del 29 de noviembre de 2017, y nada. Sería bueno no engañar. El

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 621

11 de octubre de 2018

Pág. 14

PIC estaba mal confeccionado, según los propios abogados del Estado y el Ministerio de Hacienda. Dudamos de que pueda financiarse a través del Plan Juncker, porque Europa ya está harta de financiar autovías. Recordemos que España ocupa el pódium mundial en vías rápidas después de Estados Unidos y China, está en el tercer lugar de vías rápidas de todo el mundo, así que cambiemos el modelo estratégico, productivo y energético de nuestro país. El PIC es más de lo mismo: privatizar infraestructuras prometiendo ingeniería contable para hipotecarnos sin que cuente para el déficit, a un precio, por cierto, muy superior. La gente que usa la A-62 y los de la plataforma de vecinos de Simancas lo que quieren es tan sencillo como una variante y recuperar un paseo para su ciudad, y nosotros presionaremos desde la izquierda al Gobierno para que se haga.

Gracias.

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

La señora Alonso está transaccionando o hablando sobre la enmienda y, por lo tanto, no tengo que preguntarle si desea intervenir porque veo en qué tareas está.

— RELATIVA A LA SUPRESIÓN DE LOS PASOS A NIVEL, PASOS DE VÍAS EN ESTACIONES, MEJORA DE LA SEGURIDAD Y ATENCIÓN A VÍCTIMAS Y FAMILIARES. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA. (Número de expediente 161/002376).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente proposición no de ley. Es la relativa a la supresión de los pasos a nivel, pasos de vías en estaciones, mejora de la seguridad y atención a víctimas y familiares. Es una iniciativa del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea que defiende el diputado don Sergio Pascual. Tiene la palabra.

El señor **PASCUAL PEÑA**: Buenos días. Gracias, presidente.

Señorías, discutimos ahora una proposición no de ley sobre una cuestión que es de especial sensibilidad, sobre todo para quienes han tenido la desgracia de perder algún familiar en las vías. Es un tema que estoy convencido de que trasciende las fronteras de los partidos políticos. A todos y a todas nos habrá tocado o nos tocará gestionar este sector y estoy absolutamente convencido de que todos y todas buscamos mejorar la situación de seguridad en nuestro sector ferroviario. Así habrá sido con las competencias que cada cual haya tenido en Fomento y así estoy convencido de que seguirá siendo, en particular en un tema, insisto, tan sensible como es el de la protección de las vidas de quienes tiene que acercarse a las vías por una u otra razón. En este sentido, querría que dedicáramos un poco de tiempo en esta Comisión a cómo mejorar esta situación, asumiendo que Renfe y ADIF hacen lo que pueden, pero que no les viene mal de vez en cuando tener algún *input* de quienes tenemos que estar prestando atención a la ciudadanía de forma más activa.

Para contextualizar el asunto, les recordaré que ya hemos discutido sobre esta cuestión en esta Comisión, porque aprobamos por práctica unanimidad una proposición no de ley propuesta por Ciudadanos en la que se admitieron varias transacciones. En este caso parece que, al haberse incorporado las propuestas de los distintos partidos, vamos a poder llegar a un acuerdo transaccional entre todos, pero en este momento quiero que nos centremos en el paso de los andenes en las distintas estaciones. La anterior proposición no de ley que discutimos se centraba más en los pasos a nivel; esta, que hace referencia a los pasos a nivel, como no podía ser de otra manera, se centra más en el paso de los andenes en las distintas estaciones. Soy consciente también de que este es un tema bastante espinoso, porque, por desgracia, especialmente en momentos de crisis, con el aumento de los suicidios, las vías de Renfe han sido un escenario escogido por aquellos que no han soportado más su situación y se han lanzado a las vías. Este es un problema bastante serio para el sector ferroviario. Ocho de cada diez maquinistas se han enfrentado a algún atropello mortal por una u otra razón, y soy consciente de que no se pueden caracterizar de la misma forma este tipo de accidentes y aquellos que se dan por ausencia de señalización. No es sencillo discernir unos de otros, pero nuestra tarea es enfrentar problemas que no son siempre sencillos.

En ese sentido, presentamos esta proposición no de ley, en la que instamos al Gobierno, en primer lugar, no solo a terminar el estudio que comenzó el anterior Gobierno y que parece que está cerca de finalizarse, según decía ayer el ministro de Fomento en el Senado, sino también a ampliarlo, con los recursos que sean necesarios, para incorporar no solo los pasos a nivel de clase A, que son los más

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 621

11 de octubre de 2018

Pág. 15

desprotegidos, como ustedes saben, sino todos los pasos a nivel, porque independientemente de que alguno de ellos pasen a categoría B por tener algunas señalizaciones, estas muchas veces no son suficientes o no son suficientemente visibles o suficientemente audibles. Esta es la razón por la cual tenemos que lamentar víctimas mortales. Hay todavía 443 pasos de andenes en España con alto riesgo, puesto que no son elevados ni soterrados. Se estima que hay en torno a treinta accidentes anuales. La CIAF, por esta razón que mencionaba antes de la dificultad de discernir entre un tipo de accidente y otro, solamente viene estudiando un accidente mortal al año, lo cual está muy por debajo de la media que reconoce incluso la prensa de casos de accidentes mortales no deseados, por decirlo de alguna forma. Por tanto, tenemos que buscar una solución no solamente para la mejora de las medidas de señalización —creo que hay un acuerdo bastante amplio sobre la necesidad de crear señales activas y pasivas y además hacerlas específicas para este tipo de pasos de andenes y dar formación— sino también para que la CIAF, por defecto, estudie los casos de accidentes por arrollamiento, salvo que sea evidente que es un caso que no va a mejorar las condiciones de seguridad ferroviaria, y no al revés, que por defecto no los estudie, salvo que el caso concreto sea excesivamente llamativo y afecte a la opinión pública.

Con ánimo de concordia, especialmente en un tema en el que nadie entendería que no nos pudiéramos poner de acuerdo, vamos a presentar a la Mesa una transaccional que espero que también cubra las demandas de los distintos grupos parlamentarios y que se va a centrar en la necesidad de actuar de forma inmediata en aquellos casos de mayor peligrosidad; en la necesidad de ampliar el estudio no solamente a aquellos con categoría A, sino a todos los casos, en particular a los 443 pasos de vía en andén en estación; y en la cuestión de la CIAF, esto es, que invierta la carga de la prueba para que, por defecto, se estudien los casos y no sea al revés. El último punto apunta —valga la redundancia— a que el ministerio estudie la posibilidad de revisar el protocolo de atención a víctimas, porque nos han llegado distintas alertas que indican que las víctimas no se están viendo suficientemente bien atendidas y preferirían que fuera el Ministerio de Fomento el que se hiciera cargo de lo dispuesto en el reglamento que regula su atención y no tanto la operadora ferroviaria Renfe. Creemos que es un tema que merece la atención tanto de Renfe como del ministerio y que, por tanto, debería seguirse la sugerencia de los afectados a la hora de revisar ese protocolo para satisfacer sus demandas.

Muchas gracias.

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

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

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

Estamos de acuerdo en que este asunto tendría que ser transversal y superar el debate partidista. Además, nos parece bien que haya afrontado este debate espinoso de la distinción entre lo que es un accidente y un suicidio.

Nos parece que, en cierto modo, es complementaria con la iniciativa que nosotros presentamos y que fue aprobada en esta Comisión sobre clasificación y protección de pasos a nivel, en la que instábamos a modificar el artículo 235 del reglamento de la LOTT en lo referente a los criterios de clasificación de pasos a nivel. Esto nos parecía muy interesante. Pensábamos que no había que tener en cuenta solo el momento de circulación, sino también otros parámetros, como la visibilidad, el índice de accidentalidad y la intensidad media diaria. Pretendíamos además que se adoptara esta nueva clasificación. Nos parecía que la vigente era insuficiente, teniendo en cuenta los niveles de protección activa de la agencia europea del ferrocarril. Además pedíamos que se acelerase la finalización de la elaboración de un estudio que permitiera conocer el estado de los cruces entre andenes para pasajeros y la señalización viaria de los pasos a nivel con protección de clase A. Pedíamos también que se licitara un nuevo estudio para conocer el estado de todos los pasos a nivel y cruces de vía en la Refig y que se elaborara el plan nacional —esto nos parecía especialmente interesante— de protección de pasos a nivel, contando con la necesaria dotación presupuestaria, con la coordinación con las comunidades autónomas y con la inclusión de los necesarios mecanismos de cooperación y cofinanciación. Lo que pretendíamos era que en un plazo razonable todos los pasos a nivel sin ningún sistema de avisos de pasos de trenes se convirtieran al menos en pasos a nivel de clase B, priorizando además los que con los nuevos criterios de clasificación que proponíamos tuvieran un mayor riesgo de peligrosidad, incidiendo especialmente en la seguridad en los desplazamientos a pie con pasos subterráneos en su caso. Incidíamos también en lo referente a la asistencia a las víctimas. Queríamos que se diera un cumplimiento efectivo al Real Decreto 627/2014.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 621

11 de octubre de 2018

Pág. 16

Por todo esto, para el cumplimiento de esta proposición no de ley que se presentó y fue aprobada en esta Comisión, hemos presentado la enmienda, para que además el Gobierno no olvide que sus señorías del Grupo Socialista votaron a favor de ella y que las PNL, obviamente, están para ser cumplidas, cosa que con frecuencia parece ser olvidada. Además, hay algunos puntos concretos adicionales de la proposición sobre los que nos gustaría hacer algún matiz. Ya hay un inventario completo de todos los pasos a nivel conforme a estos criterios de clasificación actuales; lo que es interesante, como hemos dicho, es que este inventario se realice con los nuevos criterios que proponía la enmienda de Ciudadanos, cosa que todavía no se ha hecho. El segundo punto que nos gustaría concretar es que, con los plazos de contratación que se manejan, es improbable tener todas estas actuaciones que se solicitan para el año 2020. En este punto igual no es del todo realista lo que se pide en la proposición. En lo que hace referencia a la asistencia a las víctimas —en lo que estamos de acuerdo—, el Real Decreto 627/2014 se refiere, en principio, a la competencia estatal; por eso, el arrollamiento en paso a nivel no se suele considerar accidente ferroviario. En todo caso, estamos completamente de acuerdo con el espíritu de lo que se menciona en cuanto a la mejora de la asistencia a las víctimas. Nos han presentado una propuesta de transaccional que nos parece correcta y, por lo tanto, nosotros apoyaremos esta iniciativa.

Muchísimas 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.

Nos alegramos de que esta iniciativa venga al Congreso de los Diputados una vez más. Creemos que es muy importante que los ciudadanos tengan toda la seguridad posible y hemos visto cómo en muchas zonas de España los pasos a nivel suponen una gran inseguridad para los ciudadanos que tienen que transitar por ellos, tanto a pie como en coche. Por eso vamos a votar a favor de la iniciativa que ha presentado el Grupo Podemos; creemos que es razonable.

Como bien saben todos los partidos aquí representados, el Gobierno, a través de ADIF, está haciendo un inventario actual de todos los pasos a nivel que existen y de las actuaciones que hay que hacer en ellos. El plazo que se tiene marcado para poderlo terminar es diciembre de 2018 y creemos que a partir de ese momento es cuando habrá que ver cómo se llevan a cabo las actuaciones, dotándolas presupuestariamente para que sean una realidad. Todas las actuaciones que tengan que ver con la seguridad de los ciudadanos hay que planificarlas, hay que darlas a conocer y hay que hacerlas en el menor tiempo posible. Por eso creemos razonable esta iniciativa.

Por otro lado, el plan que está elaborando ADIF tiene varios objetivos. El primero, está claro, es mejorar la seguridad en los pasos a nivel que a día de hoy existen; el segundo objetivo es disuadir a la gente de transitar por algunos pasos a nivel por los que no tenga la necesidad de transitar y, sobre todo, concienciar a la ciudadanía. Lo que tenemos que conseguir con un plan de este tipo es evitar al máximo posible los accidentes que se puedan dar y, sobre todo, la pérdida de vidas humanas. Creemos que es razonable, y por eso, como he dicho anteriormente, vamos a votar a favor. Hemos presentado una enmienda y, además, queremos felicitar al portavoz del Grupo Parlamentario Podemos por tener la capacidad de coger todo, meterlo en un cajón, dialogar y hacer una iniciativa que pueda representar a la máxima gente posible. Creo que tiene que ser la dinámica de estas comisiones. Los grupos parlamentarios tenemos dos opciones: o defender nuestra iniciativa a muerte e intentar sacarla o, como ha hecho el portavoz de Podemos —que además es lo que suele hacer y le felicitamos por ello—, buscar que represente a esta Cámara, incluso renunciando a que pueda ser utilizada políticamente solo por su grupo.

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Popular, para defender la enmienda, tiene la palabra don Miguel Ángel Paniagua.

El señor **PANIAGUA NÚÑEZ**: Muchas gracias, presidente. Buenos días, señorías.

Estamos totalmente de acuerdo con el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea sobre el asunto de la presente proposición no de ley, relativa a la supresión de los pasos a nivel, pasos de vías en estaciones, mejoras de seguridad y atención a víctimas y familiares. También estamos totalmente de acuerdo en que los pasos a nivel suponen una peligrosa realidad cotidiana con la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 621

11 de octubre de 2018

Pág. 17

que diariamente miles de personas tienen que vivir y convivir. Las noticias de arrollamientos y el número de víctimas y accidentes en los pasos a nivel y pasos de vías podrían reducirse mejorando la seguridad, y se podrían evitar con la eliminación de estos. Tenemos que intentar conseguir —como estoy seguro de que el grupo proponente desea que ocurra—, por ejemplo, que los cuarenta y seis accidentes por arrollamiento al cruzar por el paso emplazado entre andenes, tal como comunicaba el Gobierno, sean cero. También estábamos de acuerdo con la importancia de realizar el estudio actualizado y detallado de las actuaciones y, por supuesto, con la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, con la CIAF, que recomendó la conveniencia de disponer de un inventario de estos pasos a nivel por todo el territorio español. Asimismo, estamos de acuerdo con la última parte de la PNL, que tiene por objeto mejorar las actuaciones de seguridad ferroviaria y dotar de atención integral a las víctimas y familiares de accidentes, así como que se investigue cualquier siniestro en donde haya al menos una víctima mortal.

Estamos tan de acuerdo que el Gobierno del Partido Popular ha hecho lo siguiente durante estos años para solucionarlo. En 2014 hicimos el Real Decreto 623, para regular los accidentes e incidentes ferroviarios, y en el mismo año, el Real Decreto 627 de asistencia a víctimas y familiares. También licitamos, a través de la Dirección General de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, la elaboración de un estudio que permita conocer el estado de los cruces entre andenes para pasajeros en estaciones y la señalización viaria de los pasos a nivel con protección de clase A, como pedía esta PNL. Además, en febrero de este año se formalizó el contrato de esta licitación con la empresa Airtren, S.L. Asimismo, extendimos la cobertura del seguro obligatorio de viajeros a los accidentes en los andenes de las estaciones. El Ministerio de Fomento, a principios de este año empezó a inspeccionar todos los pasos y cruces de vías para evaluar sus niveles de riesgo y tomar las medidas oportunas para garantizar la seguridad de los usuarios. El mes pasado planteamos una moción en el Senado instando al Gobierno a que en ese compromiso asumido y demostrado por el Gobierno anterior y en su desarrollo mediante el plan de supresión de pasos a nivel realizado por el Ministerio de Fomento a través de ADIF se estudien y se puedan proponer convenios de colaboración económicos con las comunidades autónomas, diputaciones y ayuntamientos que así lo quieran para que se aceleren los plazos de ejecución de estas actuaciones, mejorando así la seguridad de los pasos a nivel de los términos municipales afectados y, con ello, de la población en general.

El año pasado también se puso en marcha el plan de mejora de la seguridad de los pasos entre andenes al mismo nivel. Al mismo tiempo, ADIF trabajó permanentemente en la mejora y la supresión de pasos a nivel, que el año pasado sumaban un total de 3234 en toda la red ferroviaria de interés general. También hay que señalar que las inversiones efectuadas en la mejora y supresión de pasos a nivel en el periodo 2012 a 2017 ascienden a más de 44 millones y medio de euros y la previsión que había el año pasado para el periodo 2018-2021 se elevaba a casi 64 millones. Igualmente, desde 2012 y hasta octubre del año pasado, ADIF había suprimido un total de 200 pasos a nivel en la red convencional y la red de ancho métrico. El anterior Gobierno creó la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y se diseñó su primer plan anual en el año 2018. Y en 2015 diseñamos el plan de asistencia a las víctimas de accidentes ferroviarios y a sus familiares.

Como tenemos los mismos objetivos, lógicamente, vamos a apoyar su PNL, a pesar de que muchas de las cosas que están pidiendo estaban hechas ya. Vamos a intentar mejorarla y por eso nos hemos esforzado en plantear una enmienda para modificar aquellos puntos que se podían mejorar de esta PNL. Ahora mismo valoraremos la enmienda transaccional que han preparado para intentar agrupar a todos los grupos de esta Comisión, porque pensamos que lo más importante es que al final podamos proteger a todos los ciudadanos españoles en los pasos y podamos asistir a todos los familiares y a todas las víctimas de accidentes ferroviarios.

Muchísimas gracias. **(Aplausos)**.

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

Para fijar posición, por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra don Isidro Martínez Oblanca.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Muchas gracias, señor presidente. Buenos días a todos.

Estoy de acuerdo con los objetivos finales de esta proposición no de ley que renueva la preocupación parlamentaria sobre un asunto en el que ya hemos insistido en esta Comisión y que es de gran interés por lo que supone de incrementar la seguridad de la red ferroviaria española, tanto convencional como de ancho métrico, y al tiempo resolver los peligros derivados del crecimiento de las poblaciones en torno a las vías férreas, que son atravesadas por peatones y vehículos. Dejo constancia —porque creo que es de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 621

11 de octubre de 2018

Pág. 18

justicia y también lo ha recordado el anterior portavoz, del Grupo Popular— de los avances que se han producido en los últimos años, avances que han servido para llevar adelante proyectos para recuperar el Plan de Supresión de Pasos a Nivel, que se inició con el siglo, pero que ha sufrido los avatares de la crisis económica y la redistribución de los presupuestos, con especial incidencia en la política de infraestructuras que, como ustedes recordarán, sufrió una parálisis brutal siendo ministro el señor José Blanco, en la etapa de Gobierno del señor Rodríguez Zapatero. Entiéndase el apoyo a esta proposición no de ley como otra llamada de atención para que se agilice el Plan de Supresión de Pasos a Nivel 2016-2024, y por lo tanto para pedirle continuidad al nuevo ministro de Fomento. En este plan hay una relación inicial de 74 pasos a nivel, de los que 18 están situados en el ámbito del Principado de Asturias, dentro de la red de ancho métrico, antigua red de FEVE.

No se comprendería que la parsimonia administrativa para avanzar en la ejecución de los proyectos dilatase más y más en el tiempo la realización de las obras. Me parecen muy oportunas las llamadas de atención para que la CIAF amplíe su ámbito de actuaciones. Valga como muestra de que hay margen para actuar la propia lectura del último informe de la CIAF, que al referirse a los accidentes en pasos a nivel en 2017 señala que fueron notificados a la CIAF un total de 13 accidentes en pasos a nivel, 3 sucedidos en estaciones y 10 en plena vía. En 2 de ellos —continúa el informe de la CIAF— intervienen personas y en los 11 restantes vehículos de carretera. En el total de los accidentes en pasos a nivel notificados a la CIAF se produjeron 10 accidentes mortales, 2 heridos graves y 16 heridos leves. La CIAF —concluye su informe— decidió investigar uno de ellos, sucedido en plena vía y causado por un vehículo de carretera. El siniestro investigado fue concretamente el producido el 13 febrero de 2017 en el territorio toledano de Santo Domingo-Caudilla. Es decir, solamente con leer el último informe de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios se constata que hay un amplio margen investigador en los accidentes en pasos a nivel.

En definitiva creo que con la propia iniciativa parlamentaria y el conjunto de enmiendas presentadas se puede instar al Gobierno a mejorar la seguridad ferroviaria en su apartado relativo a los pasos a nivel, a su supresión y a la investigación de los accidentes. De ahí mi voto favorable, y más aún tras haber suscrito una enmienda transaccional, propiciada por el grupo proponente, con enmiendas de los demás grupos parlamentarios. Muchas gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Martínez Oblanca. Como ya anunció el señor Peña, está buscando una transacción.

— RELATIVA A LA CONEXIÓN FERROVIARIA DEL NOROESTE DE ESPAÑA CON EL CORREDOR ATLÁNTICO DE TRANSPORTE. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CIUDADANOS. (Número de expediente 161/002694).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de la siguiente proposición no de ley, que es la que figura en el orden del día con el número 3, relativa a la conexión ferroviaria del noroeste de España con el corredor atlántico de transporte. Es una iniciativa del Grupo Parlamentario Ciudadanos, y la defiende el diputado don Ignacio Prendes. Tiene la palabra.

El señor **PRENDES PRENDES**: Muchas gracias, presidente.

Para mí es un auténtico privilegio tener la oportunidad de defender aquí en esta Comisión de Fomento esta iniciativa que presenta nuestro grupo, y que trata en definitiva de defender la igualdad de oportunidades entre todos los españoles, que es también defenderla entre todas las áreas geográficas de nuestro país. El noroeste español es una de las zonas más necesitadas de inversión en infraestructuras de España. Este es un dato objetivo. Hay también —no tenemos ningún empacho en reconocerlo— una brecha histórica, que se ha ido afianzando con el tiempo y que refleja sus efectos más negativos en aspectos económicos y sociales de las provincias afectadas, y que se ven en este momento asoladas por males como la baja tasa de actividad, que conduce también a la baja tasa de natalidad, o las altísimas tasas de desempleo. Fíjense, si agrupamos los territorios del noroeste de España —Galicia, Asturias, León, Zamora y Salamanca— nos encontramos con un 10 % de la población española, 4,7 millones de habitantes, el 10 % de las empresas de nuestro país y el 9 % del PIB. Pero si hablamos exclusivamente en términos de movilidad podemos referirnos al 50 % del tráfico de mercancías entre la península y Europa, el 15 % del tráfico marítimo, el 20 % del tráfico ferroviario y el 13 % del tráfico por carretera de nuestro país. Por lo tanto la objetividad de estos datos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 621

11 de octubre de 2018

Pág. 19

hace que esta proposición no de ley se plantee en términos en primer lugar de justicia, y en segundo lugar, como les decía al principio, de igualdad de oportunidades.

Lo que planteábamos en esta proposición no de ley era que se instase al Gobierno de España a definir la conexión del noroeste español como prioritaria dentro de la red básica de corredores transeuropeos, defendiendo ante la Comisión Europea la extensión del eje atlántico de transporte a Asturias y Galicia, con el fin de que dichas regiones entren en los nuevos ejes prioritarios para la Unión Europea, y puedan optar a los fondos del mecanismo Conectar Europa. No podemos desconocer que en junio de este año la Comisión Europea incluyó en su propuesta de revisión del mecanismo Conectar Europa la ampliación de los corredores atlántico y mediterráneo. La Comisión Europea ha propuesto destinar 30600 millones de euros para las redes transeuropeas en el nuevo periodo 2021-2027, a los que España podrá optar con nuevas conexiones a los dos corredores ferroviarios básicos de los nueve ya definidos en Europa.

Hay itinerarios que se incorporan a esos corredores: Coruña-Vigo, Ourense-León, Gijón-León-Venta de Baños, Huelva-Sevilla, Zaragoza-Pamplona. Mediante esta ampliación pueden verse beneficiadas distintas comunidades de España, y con la pertenencia a esos corredores se mejoran las oportunidades de cofinanciación de estas infraestructuras, pero no se garantiza la obtención de los fondos europeos para las mismas. De ahí que hayamos presentado una autoenmienda para actualizar los objetivos de esta proposición no de ley, que había sido presentada con anterioridad, y en la que se insta al Gobierno a defender ante el Parlamento Europeo y la Comisión Europea la obtención real —y aquí quiero hacer hincapié—, la obtención real de estos fondos europeos. Se abren unas oportunidades y lo que estamos diciendo es que el Gobierno de España y todas las instancias implicadas se empleen a fondo para la obtención real de estos fondos europeos, en este nuevo período 2021-2027. Esa es la manera, entendemos, de promover el crecimiento, el empleo y la competitividad en el noroeste español, a través de inversiones específicas en infraestructuras, en este caso a nivel europeo, que nos conectan con estos ejes europeos, que son el eje del futuro.

Por eso pedimos a los grupos parlamentarios que se pronuncien con claridad y con rotundidad; es lo que plantea esta proposición no de ley. Este compromiso con infraestructuras esenciales para todo el noroeste español —Galicia, Asturias, León, Zamora y Salamanca— debe obtener este respaldo político, que es el que pretendemos que salga hoy de aquí de esta Comisión. Nos encontramos sin duda ante un momento crítico para nuestra economía, y si queremos obtener proyectos en esas grandes inversiones europeas se requiere que estas infraestructuras esenciales estén en disposición de entrar en servicio. Lo digo porque es necesario que determinadas infraestructuras que acumulan importantes retrasos —y no puedo dejar de referirme a la puesta en servicio de la variante de Pajares, tan postergada durante tanto tiempo, y que permitiría aprovechar 800 millones de inversión en el Puerto de El Musel, que ahora mismo está absolutamente infrutilizado por la incapacidad de los sucesivos Gobiernos de poner en marcha esa infraestructura de una vez— estén en disposición de entrar en servicio para poder aprovechar estas nuevas inversiones. Es una cadena de decisiones; lo que pedimos es que se mantengan decisiones estratégicas, que van más allá de una legislatura, que van más allá de un Gobierno. Ustedes saben que esa es la estrategia que en infraestructuras ha defendido siempre nuestro partido, y no que sean los bandazos del Gobierno de turno los que pongan en riesgo la entrada en funcionamiento de estas infraestructuras esenciales.

Lo que necesitamos también —y tengo que referirme de ello— es que la política en este caso se ponga a la altura de la sociedad civil. Recientemente —y ya lleva más de un año de planteamiento y de puesta en funcionamiento— se ha creado una plataforma, la plataforma Atlántico Noroeste, una plataforma que agrupa a todas las entidades empresariales y a todos los empresarios de la zona del noroeste español, que tratan de algún modo de cubrir el vacío que desde la política se ha creado en torno a estas infraestructuras tan importantes para el noroeste. Esta plataforma Atlántico Noroeste, que se ha puesto en marcha recientemente —hace escasas semanas tuvo su presentación, su puesta de largo en Gijón—, está planteando cuestiones absolutamente justas y razonables. En palabras de los portavoces de esta plataforma mal puede cumplir la Unión Europea sus objetivos si no integra al noroeste español, que es el camino de salida y llegada a América y la conexión natural y directa con Europa. Por tanto pongámonos a la altura de esa sociedad civil que en este caso se ha puesto en marcha a través de esta plataforma, dotemos de respaldo político a estas infraestructuras, aprovechemos las oportunidades que se abren en el nuevo período en el ámbito de la Unión Europea, y por una vez hagamos una política estratégica en materia de infraestructuras y no una política partidista. Por eso les solicito el apoyo para la proposición no

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 621

11 de octubre de 2018

Pág. 20

de ley en los términos de nuestra autoenmienda, que lo único que hace es actualizarla y ponerla al día, en función como les decía de esos últimos acontecimientos en el ámbito europeo.

Sé que se han presentado enmiendas por todos los grupos parlamentarios y básicamente todas vienen a decir lo mismo. Hay alguna que plantea alguna cosa nueva que no estaba dentro de los objetivos de la PNL. Lo que buscábamos era una formulación lo suficientemente inclusiva como les decía para que pudiese ser apoyada por todo el mundo, y que en la medida de lo posible saliese por unanimidad esta proposición no de ley que afecta a una zona muy amplia del territorio español, y por tanto creo que lo más sensato y razonable es mantener la proposición no de ley en los términos de nuestra autoenmienda. Pido generosidad a los grupos políticos, porque de lo que se trata es de que en este caso pongamos la política a la altura de la sociedad civil, que la dotemos de apoyo político, y que a partir de ahí todas las instancias, el Gobierno, ejecutivas y ámbito europeo, sepan que esta reivindicación tiene detrás no solo el apoyo de toda la sociedad, sino el apoyo de todos los grupos políticos. Por eso les pido generosidad y les pido apoyo para el texto configurado en torno a nuestra autoenmienda.

Nada más y muchas gracias. **(Aplausos).**

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

En turno de defensa de enmiendas, en primer lugar, por el Grupo Parlamentario Mixto, Foro Asturias, tiene la palabra don Isidro Martínez Oblanca.

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

El pasado 6 junio de este mismo año, hace cuatro meses, la Comisión Europea aceptó la propuesta española para ampliar los corredores atlántico y mediterráneo e incorporar tal ampliación al mecanismo Conectar Europa, al que se refiere esta iniciativa parlamentaria defendida por el diputado asturiano en Ciudadanos, señor Prendes. Para evitar eventuales tentaciones de apropiación indebida conviene resaltar que aquel 6 de junio ya gobernaba, aún sin ministros, don Pedro Sánchez, si bien la solicitud para ampliar ambos corredores fue remitida por el Ministerio de Fomento en el mes de diciembre del pasado año, así que hay que dar el mérito a quien corresponde. Por tanto, una vez incorporados varios nuevos itinerarios, como son La Coruña, Vigo, Orense, León, y el de Gijón, León-Venta de Baños, no parece que aprobar esta iniciativa en sus términos originales vaya a aportar nada novedoso, y de hecho el propio grupo parlamentario proponente se ha autoenmendado y la ha actualizado.

He planteado aprovechar esta oportunidad para reclamar desde la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados que el Ministerio de Fomento y su titular, el señor Ábalos, deje de tratar al noroeste de España como territorio y ciudadanos de segunda división, tanto en términos de ejecución presupuestaria como en compromisos de ejecución de los proyectos y de las obras de modernización de las infraestructuras ferroviarias, para su convergencia con Europa. Valga como muestra el desplante recibido recientemente por la plataforma Atlántico Noroeste, constituida por las organizaciones empresariales y las cámaras de comercio de Asturias, Galicia y León, a cuyo acto de presentación al que ha hecho referencia el señor Prendes y de reivindicación en defensa del corredor atlántico y de su conexión con los puertos del noroeste español, acudió un suplente en lugar del ministro de Fomento.

Contrasta este desplante ministerial con el trato que el Gobierno aplicó a la reciente convención empresarial celebrada por la plataforma del Mediterráneo, bajo el lema *Corredor ya*, a la que no solamente asistió el titular de Fomento, sino que públicamente asumió importantísimos compromisos para que el nuevo eje entre Algeciras y Francia, de 900 kilómetros, esté operativo en ancho de vía internacional en 2021 y eso, señoras y señores diputados, que tiene una inversión pendiente de 9000 millones de euros. Por supuesto felicito a todas las comunidades beneficiarias afectadas por este corredor mediterráneo, pero me permitirán que reclame idéntico trato para el corredor atlántico, es decir, para la conexión ferroviaria del noroeste que integre a Galicia, Asturias Castilla y León y Cantabria en la red transeuropea de ancho internacional. Reclamo al Gobierno igualdad de trato y aprovecho para recordar que en Asturias, hablando del itinerario hasta León, ya teníamos hace diez años calados los 25 kilómetros de los grandes túneles de Pajares, pero entonces el Gobierno del señor Rodríguez Zapatero detuvo en seco las obras entre León y Pola de Lena, y se afanó en la construcción en León de una anacrónica estación en fondo de saco que penalizó en veinticinco minutos el trayecto con Asturias. Es decir, que desde su inauguración a principios de 2011 los viajeros asturianos tardamos veinticinco minutos más como secuela de la maniobra de marcha atrás, siglo XXI, gentileza de un Gobierno socialista. Pero volviendo a los corredores ferroviarios atlántico y mediterráneo reitero lo que ya he dicho otras veces: quiero para mi tierra exactamente lo mismo que se les da a los demás, ni más ni menos, de ahí que en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 621

11 de octubre de 2018

Pág. 21

defensa de ese trato idéntico he presentado una enmienda de sustitución a la presentada por Ciudadanos, y que literalmente insta al Gobierno a dar igualdad de trato al desarrollo de los corredores atlántico y mediterráneo, tanto en la dotación y ejecución presupuestaria como en los plazos y desarrollo de los proyectos y las obras de todos los itinerarios ferroviarios, incorporándolos a la red transeuropea de ancho internacional UIC para favorecer la competitividad de nuestras empresas, el flujo de mercancías y la movilidad de los ciudadanos, y accediendo al mecanismo Conectar a Europa durante el próximo marco financiero plurianual 2021-2027 de la Unión Europea.

Muchas gracias, señor presidente.

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

Para defender la enmienda del Grupo Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, tiene la palabra doña Alexandra Fernández.

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

Desde nuestro grupo vemos que la iniciativa en términos generales está bien, pero hay cierta desactualización que viene a raíz de que esta iniciativa se planteó hace aproximadamente un año. Por tanto planteamos una de las enmiendas de sustitución para actualizarla. El grupo proponente ya ha dicho que también se ha autoenmendado, y va en el mismo sentido. La segunda de las enmiendas sería de adición, porque para nosotros la apuesta real tiene que ser por un corredor verdaderamente atlántico. Somos bastante más ambiciosos para nuestro país y no nos llega con esta propuesta. Me explico. Mientras en el Mediterráneo ya han conseguido corregir esa propuesta inicial del Estado de un trazado radial, ahora sí en el Mediterráneo van a tener un corredor que conecte todos sus puertos con Europa, a través del trazado más corto, que es en paralelo a la costa. Bien. Mientras en el Mediterráneo se iba avanzando en ese sentido, en el Atlántico estábamos todavía en el debate de si podíamos o no tener un corredor de mercancías. Ahora, que parece que ya hemos dado el paso de que se va a tener en cuenta por parte de la Comisión Europea esa conexión, el siguiente paso para nosotros es proponer que el trazado sea el que más convenga para el desarrollo socioeconómico de nuestro país, y ese es por tanto el mismo que para el corredor mediterráneo: un corredor en paralelo al litoral. Y esto es por tres razones muy básicas: primera, porque es la distancia más corta y por tanto menor tiempo y mayor competitividad. No tiene ningún sentido que del puerto de A Coruña para salir a Euskadi haya que bajar a León y a Valladolid y volver a subir a Euskadi. Es un completo sinsentido. La segunda razón es porque supone menos kilómetros de vías. Lo que nos están planteando es un modelo de espina que a través de la arteria Lisboa-Valladolid-Euskadi el resto de las vías, Asturias y Galicia, se vayan conectando en forma de espina. Lo que planteamos nosotros es una única conexión desde Lisboa a todos los puertos a través de la costa y que llegue a Euskadi. Una única vía, muchísimos menos kilómetros y más sostenibles. Y la tercera es porque permite crear interacciones entre los puertos. No es normal que el puerto de A Coruña no pueda tener ningún tipo de relación con el puerto de Gijón o que el puerto de A Coruña no tenga relación con el puerto de Leixoes. Es un completo sinsentido. Queremos lo mismo que sucede en el Mediterráneo, y esos son dos ejes principales.

Creemos que el corredor atlántico para ser realmente atlántico tiene que desarrollar, por un lado, el eje atlántico Ferrol-Lisboa, que es el eje más dinámico de toda la península. Ya he enseñado varias veces el mapa donde se ve que el principal eje de toda la península es el eje Ferrol-Lisboa. Además, dentro de la euroregión, cuando observamos la conectividad entre los Estados español y portugués, el principal punto de conexión es el eje atlántico. No entendemos que se proponga la conexión por Zamora, porque es ir contra sentido. Por otro lado, tiene que desarrollar el eje cantábrico, que históricamente ha estado desarticulado. Creo que esto lo vamos a tratar en la siguiente iniciativa sobre el desmantelamiento del FEVE, que también es histórica. El eje cantábrico hay que desarrollarlo porque es la salida más eficiente y más rápida para todos los puertos del noroeste. El puerto de A Coruña no puede pasar por Valladolid para ir a Europa.

Doy un último dato, que creo que es el más importante y el nudo de la cuestión. En mayo de este año me he reunido en Estrasburgo con la comisaria europea y estuvimos tratando este tema. Su respuesta fue que valoraba muy positivamente la propuesta, y que los datos son abrumadores y contundentes. Los datos demográficos y de peso económico y social son claros, y objetivamente esta es la propuesta más lógica. Esto es lo que dice la comisaria europea, que es la propuesta más lógica. ¿Cuál es el problema? Pues que el Estado español nunca ha planteado esta iniciativa. Este es el principal problema. Aunque Europa está de acuerdo con la propuesta, no puede resolver de esta forma porque el Estado español no

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 621

11 de octubre de 2018

Pág. 22

les plantea esta iniciativa. La primera propuesta era la desaparición absoluta y la desconexión de todos los puertos del noroeste. Ahora, después de que se ha presentado batalla, la propuesta del Estado español delante de Europa es que los puertos del noroeste sean subsidiarios de la meseta y de la arteria principal de la meseta. Nosotros no podemos estar de acuerdo con eso. La negociación está abierta y tenemos unos meses por delante en los que se nos plantea el reto de reconducir el trazado que se propone para que podamos hablar de un corredor verdaderamente atlántico. Además este debate es muy pertinente, sobre todo porque se está abriendo también el debate sobre los puertos.

En la última sesión hablamos de que se estaba agravando la asimetría entre puertos con la condonación de la deuda, pero no solo es que se agrave con la condonación de la deuda, sino que existe una asimetría estructural de fondo. Da igual que en los presupuestos generales se den las mismas inversiones al puerto de A Coruña y al puerto de Valencia. Si el puerto de Valencia está conectado con el corredor mediterráneo y puede tener una salida fácil a Europa, y el puerto de A Coruña no tiene conexión ferroviaria, hay una situación estructural de desigualdad y una asimetría evidente. No nos vale la política del café para todos, sino que hay que resolver esas asimetrías estructurales; y eso pasa, en primer lugar, por que el Estado español defienda ante la Comisión Europea los intereses de Galicia tanto como los de Madrid o los del Mediterráneo. Por eso planteamos que esta enmienda es absolutamente pertinente, y que nos estamos jugando en los próximos meses las infraestructuras estratégicas para nuestro país.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Fernández.
Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra don Guillermo Meijón.

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

Efectivamente, como decía el señor Prendes, estamos ante una PNL desactualizada de diciembre del año pasado. Prueba de ello es su autoenmienda, que entendemos que enmarca bastante mejor su propuesta en el momento actual. Con fecha 6 de junio de 2018 la Comisión Europea hizo pública su propuesta de Reglamento CEF 2, el mecanismo Conectar Europa 2021-2027, para financiar la red transeuropea de transporte. Efectivamente en él figuran las conexiones citadas en la PNL de referencia Palencia-León-Gijón y León-Ourense-Vigo-A Coruña, dentro estas nuevas líneas del corredor atlántico, entre otras, por ejemplo, en la zona de Andalucía.

La última semana de septiembre el secretario general de Infraestructuras viajó a Bruselas y se reunió con parlamentarios de la Comisión de Transportes y también con la Comisión Europea para apoyar precisamente las propuestas españolas, incluida por supuesto la correspondiente a la ampliación del corredor atlántico noroeste peninsular. Por otro lado, el ministro Ábalos anunciaba hace pocos días que el ministerio tiene preparado un plan director del corredor atlántico que incluye medios de adecuación y mejora del corredor para todo tipo de mercancías en la zona noroeste, y en el que se definen todas y cada una de las actuaciones en el conjunto de las diecinueve líneas existentes. Decía el ministro que este proyecto nos va a dar una alta capacidad competitiva y de cohesión social y territorial, y que a partir de ahora se nos abren las posibilidades para financiarlo.

Como pueden ver ustedes nuestra enmienda va en el sentido de una corrección lógica de la propuesta inicial, si bien entendemos que hay elementos de coincidencia, porque básicamente la nueva autoenmienda del Grupo Parlamentario Ciudadanos habla, por un lado, de defender estas nuevas extensiones, y por otro, de optar a fondos y defender que esos fondos del Plan 2021-2027 lleguen a nuestro país. Por lo tanto esperamos y confiamos en que podamos llegar a un acuerdo y votar conjuntamente esta iniciativa.

Moitas grazas, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Meijón.
Por el Grupo Parlamentario Popular, señor García Cañal.

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

La proposición no de ley inicialmente presentada por el Grupo Parlamentario Ciudadanos ha quedado carente de actualidad y ha tenido que ser autoenmendada por el propio grupo, pero hay algo que no deja de sorprendernos. Casi todas las enmiendas —digo casi todas, porque alguna no— han actualizado esta proposición no de ley e instan al Gobierno de España a que actúe ante el Parlamento Europeo y el Consejo en defensa de la ampliación del corredor atlántico en conjunto, que fundamentalmente afecta

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 621

11 de octubre de 2018

Pág. 23

directamente a la Comunidad Autónoma de Galicia, el Principado de Asturias y la Comunidad de Castilla y León. No todas las enmiendas hablan de actuar ante el Parlamento Europeo y el Consejo, porque hay alguna que todavía sigue solicitando actuar ante la Comisión, y ese grupo no se ha debido querer enterar de un hecho fundamental: que la Comisión el 6 de junio ya ha aprobado la propuesta de inclusión de estas infraestructuras en el corredor atlántico noroeste.

También nos sorprende que, salvo Foro Asturias, nadie haya hecho referencia a que el Gobierno del Partido Popular sí hizo los deberes. Cuando esta proposición no de ley se presentó en diciembre del año pasado era para que la Comisión tomase el acuerdo de incluirla. El Gobierno del Partido Popular sí hizo los deberes, y por eso está incluida y ahora estamos hablando de cara al futuro de actuar ante el Consejo y ante el Parlamento Europeo. Por eso nos sorprende, y quiero resaltar que el Gobierno del Partido Popular ha hecho los deberes en este sentido.

El proponente ya ha hecho referencia a que desde el mes de junio se han producido una serie de movimientos de diversas entidades empresariales y cámaras de comercio del Principado de Asturias, de Castilla y León y de Galicia para tratar de unir fuerzas para el reconocimiento de la dimensión marítima del corredor atlántico noroeste. Ha habido ya varias reuniones y se ha constituido la plataforma Atlántico Noroeste, que ha llegado en estos días al llamado Pacto de Oviedo, en el que no solo se habla de estas importantes infraestructuras, sino también de otras materias que afectan a todo el noroeste español, como la financiación, la transición energética, el envejecimiento, etcétera. A ellos se han unido incluso Gobiernos autonómicos de diferente signo, tanto de Galicia como de Castilla y León y de Asturias, y también se han reunido los partidos políticos y los sindicatos tratando de apoyar esta propuesta. ¿A qué tienen miedo los empresarios, los Gobiernos y los partidos políticos de la zona noroeste de España? A que se pretenda mantener una España de dos velocidades, sobre todo conscientes de la debilidad en este momento del Gobierno, prisionero de sus socios separatistas y populistas.

Pues bien, a la proposición no de ley que le falta actualidad el grupo parlamentario proponente ha presentado una autoenmienda, porque la proposición inicial instaba a definir la conexión del noroeste español como prioritaria, dentro de la red básica de corredores transeuropeos, defendiendo ante la Comisión Europea —ya está hecho— la extensión del eje atlántico de transporte entre Asturias y Galicia.

La enmienda del Grupo Parlamentario Popular quedaría redactada como sigue. En primer lugar, respaldar las gestiones desarrolladas por el Gobierno de España, que recuerdo que era del Partido Popular, a lo largo de 2017 y hasta el 6 de junio de 2018, que fue aprobado por la Comisión Europea modificando e incluyendo en ese mecanismo Conectar Europa 2021-2027 los itinerarios Coruña, Vigo, Orense, Monforte de Lemos, Valdeorras, Ponferrada, León, Gijón, León y Venta de Baños, aunque también se han incorporado en esa propuesta Huelva, Sevilla y la vía fluvial del Guadalquivir. Y en segundo lugar, defender el eje atlántico ante el resto de las instancias europeas, Parlamento Europeo y Consejo, que intervendrán hasta la aprobación definitiva del reglamento, y comenzar de inmediato, para no perder tiempo y continuar con la gestión que ha desarrollado el Partido Popular, a realizar los estudios y proyectos de las infraestructuras necesarias con anterioridad al año 2020 para poder acceder a su financiación con cargo al mecanismo Conectar Europa 2021-2027, y así confirmar definitivamente este objetivo estratégico para la vertebración del noroeste de España. Es decir, que se continúe con los deberes que dejó avanzados el Gobierno del Partido Popular a favor del noroeste español.

Quiero pedirle al proponente que tenga la generosidad de aunar las propuestas, por lo menos las del Grupo Parlamentario Popular, en una transaccional en la que estemos todos de acuerdo, porque creo que no hay discusión en la mayoría de los grupos de esta Cámara. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor García Cañal.
Señor Prendes, en relación con esta propuesta que le hacen de transacción.

El señor **PRENDES PRENDES**: Gracias, señor presidente.
Estamos estudiando una posible transaccional que puede aunar todas las propuestas.
Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muy bien, muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 621

11 de octubre de 2018

Pág. 24

— SOBRE EL FERROCARRIL DE ANCHO MÉTRICO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/002992).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente proposición no de ley, que es la que figura en el orden del día como la número 4.º, sobre el ferrocarril de ancho métrico, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. Para su defensa, tiene la palabra la diputada doña María Aurora Flórez.

La señora **FLÓREZ RODRÍGUEZ**: Gracias, presidente.

Como leonesa, tengo el honor de defender esta proposición no de ley del Grupo Parlamentario Socialista sobre el ferrocarril de ancho métrico, y lo hago también en nombre de otros diputados y diputadas de este grupo parlamentario que participaron igualmente en la elaboración de esta iniciativa de Galicia, de Asturias —como mi compañera Natalia González—, de Cantabria, Vizcaya, Palencia o Burgos, por cuyas tierras también transcurre esta red.

La red de ancho métrico se extiende a lo largo de más de 1200 kilómetros facilitando las comunicaciones de los municipios de las ocho provincias del norte de España por las que esta transcurre, desde Ferrol hasta Bilbao y desde Bilbao a León. Fuera de este ámbito, es cierto que hay otra parte de la red de ancho métrico en otras provincias, pero vamos a concentrar esta iniciativa en el trazado de la cornisa cantábrica y en mi provincia.

La red de ancho métrico que vertebra el norte peninsular —para nosotros la FEVE— es un medio de comunicación fundamental y vital para zonas rurales que dependen de esta red de ferrocarril para poder acceder con normalidad a servicios públicos básicos —repito, básicos—, más necesaria aún cuando estas sufren en especial las garras de la despoblación y del envejecimiento demográfico. La red de ancho métrico incorpora además para el transporte de mercancías algunas terminales intermodales, como las ubicadas en Ferrol, en Xove, La Maruca, Gama y otras en Bilbao. Se trata de terminales de transporte de mercancías dotadas de importantes medios técnicos para la manipulación de los distintos sistemas de transporte de mercancías, acarreo en origen y destino y tráfico combinados con otros medios de transporte. Pues bien, esta red, de cuya importancia y necesidad les estoy dando simplemente unas pinceladas, ha sido objeto del acoso y derribo por parte del Gobierno del Partido Popular como consecuencia de su inacción durante estos años de gobierno.

Voy a enumerarles la sucesión —o parte de la sucesión, porque no tengo el tiempo suficiente— de aberraciones que hemos sufrido los habitantes de las provincias afectadas como consecuencia del paulatino abandono de los servicios de esta red durante los pasados seis años: suspensión de servicios previstos sin previo aviso, falta de información, incidencias constantes en el transporte por sucesos accidentales, distribuciones de horarios que no se ajustan a las necesidades de los usuarios y usuarias, reducciones de personal cuyas jubilaciones y bajas no se cubren, una política comercial por parte de Renfe que dista mucho de la intermodalidad, falta de inversión y mantenimiento en estaciones y apeaderos, con importantes deficiencias de iluminación y de mantenimiento en general, o falta de inversión en maquinaria, cuya flota cuenta en parte con más de treinta años de antigüedad, además de la escasez o la inexistencia de repuestos; esto entre otras anomalías. Y todo ello lo que ha provocado es que se repitan constantemente las siguientes situaciones: falta de personal para repostar, conductores que han superado el horario de trabajo y no tienen sustitución, lo que obliga a la suspensión de los servicios o a interrumpirlos en el trayecto, ausencia de controladores y de revisores en los vagones, unidades paradas en los talleres por falta de repuestos, averías que se prolongan *sine die*, estado precario de algunos de los convoyes, sobrecostes que se generan por los autobuses que hay que contratar para sustituir servicios que deberían ser prestados por esta línea, mal estado de tramos de vía, de apeaderos, de estaciones y de la infraestructura en general. En definitiva, descontento de los pasajeros, descontento de los habitantes de las zonas conectadas por la Feve, centenares de quejas, manifestaciones en defensa de la red. Y, mientras tanto, el anterior Gobierno popular permanece en silencio, ni siquiera es capaz de dar respuesta en tiempo y forma a las preguntas formuladas reiteradamente por este grupo parlamentario. Sí, de vez en cuando hay anuncios vacuos que nunca fueron cumplidos. No fue una simple dejadez de funciones, fue la demostración de que el único interés del Partido Popular por esta red era desmantelarla. Tengo aquí la pila de preguntas de los diputados y diputadas socialistas cuya respuesta no llegaba nunca y cuando lo hacía era para advertir que iban a elaborar un plan de explotación cuyos efectos no hemos visto, que las deficiencias eran debidas a la meteorología u otras respuestas del tipo: ADIF trabaja cada día en la mejora continua de la calidad y la seguridad de la infraestructura y la gestión del tráfico. ¿Es esta una gestión de calidad? Solicitamos la comparecencia urgente del ministro, pedimos más inversión para

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 621

11 de octubre de 2018

Pág. 25

la línea, pedimos que se garantizase la comunicación de estas comarcas, peticiones a las que el Gobierno popular hizo caso omiso.

Además de estas situaciones planteadas y comunes a lo largo de la línea, se dan cuestiones particulares que afectan a distintas provincias. En mi caso, en León, los retrasos de las obras de integración en la capital y las graves deficiencias en los servicios prestados han provocado la pérdida de casi el 60 % de los viajeros. Esto también incide negativamente en el aislamiento de una población que supera los treinta mil habitantes repartidos en un centenar de poblaciones que se distribuyen a lo largo del recorrido de la vía estrecha en nuestra provincia. En cuanto a las inversiones, no solamente es que las inversiones en la integración ferroviaria se redujeran simplemente de un año al otro de 28 millones en 2011 a 4 millones en 2012, sino que de todo el presupuesto que el Partido Popular asignó a esta línea solo se ejecutó el 18%.

La parálisis de las obras de integración obliga al transporte en autobús de los pasajeros entre La Asunción y la estación de Matallana, con el consiguiente trasiego e inconvenientes para los pasajeros además de los sobrecostes generados al servicio. El Gobierno popular no fue ni siquiera capaz de elaborar la reglamentación que permitía que los trenes llegasen al centro de León, cuyo coste es cero. En el caso de Galicia, en el tramo gallego el trazado ferroviario es por ejemplo la única vía sin electrificar, no tiene ningún paso a nivel y la circulación se realiza por bloqueo telefónico, que ya ha desaparecido en la mayor parte de la red de ADIF. En el trayecto tenemos numerosas trincheras y túneles, así como zonas arboladas, lo que hace que cuando haya temporales haya muchos desprendimientos y caídas de árboles con el consiguiente riesgo para la circulación. Desde otoño de 2013, que hubo una serie de importantes temporales, se optó por poner limitaciones de velocidad a 30 kilómetros por hora en las trincheras con más índice de accidentabilidad, lo que repercute en los tiempos de viaje. Y como esta solución no se ha reparado, se da la circunstancia de que ahora se tarda siete horas en realizar el viaje entre Ferrol y Gijón, cuando a finales de los setenta se realizaba en seis horas. Se han acometido reformas de refuerzo en algunas trincheras, especialmente en el tramo comprendido entre San Sadurniño y Ortigueira, así como talas de árboles próximos a la vía, pero estas actuaciones son limitadas porque el presupuesto también es limitado, porque no se actúa en toda la red, y por tanto no hemos reducido los tiempos del proyecto ni hemos eliminado las limitaciones de velocidad. Si hablamos de Cantabria, es preciso garantizar, por supuesto, el mantenimiento del servicio en general, como en el resto de la red, pero también hay que mejorar la conexión entre Santander y Cabezón de la Sal, que en la actualidad es deficiente. Y en cuanto a Asturias, aquí tienen, por ejemplo, cómo se multiplican por dos las incidencias en los tres últimos años en todos los trayectos. Como muestra esta noticia de hoy mismo: nueva avería en un tren que deja a todo el concejo de Aller desde Moreda sin tren; y esta otra también reciente: séptimo descarrilamiento de FEVE en diez meses.

Los sistemas públicos de transporte son necesarios para cubrir las necesidades de movilidad de la ciudadanía y su derecho a acceder a los servicios públicos. Esta necesidad es mayor con una población dispersa y envejecida, por múltiples razones, pero la más importante es que tenemos que garantizar la igualdad de derechos y el bienestar de la ciudadanía con soluciones específicas para los espacios rurales. El señor Oblanca hablaba antes de ciudadanos de primera y de segunda. Todo esto que acabo de explicar es un ejemplo de la diferencia de dónde estaban para el Partido Popular los ciudadanos de primera y los ciudadanos de segunda.

Nuestro compromiso con la línea de FEVE es la misma ahora como Gobierno que antes como oposición. El Grupo Parlamentario Socialista presenta esta proposición no de ley en la que pedimos al Gobierno que lleve a cabo las acciones necesarias para garantizar el estado óptimo de la infraestructura de ancho métrico; que agilice y finalice los trabajos de integración en la ciudad de León, dentro del decalaje temporal que hemos heredado, permitiendo la recuperación del servicio ferroviario hasta la estación de Matallana, aprobando para ello la reglamentación necesaria; que realice las oportunas gestiones con ADIF o con Renfe para adoptar las actuaciones necesarias para el correcto funcionamiento del trazado de ancho métrico en la cornisa cantábrica y en León con la dotación urgente de medios humanos y de material rodante, así como que impulse medidas para mejorar los servicios ofertados según las necesidades de los usuarios.

He visto que se han presentado varias enmiendas del Grupo Confederal y del Partido Popular. Agradecemos las aportaciones que se han hecho. Vemos que van en el mismo sentido, en el de pretender que se mejore la línea, y que en algunos casos se desarrollan más y se concentran en determinados puntos. Por supuesto, me congratula la confianza del Partido Popular de que seamos capaces de hacer

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 621

11 de octubre de 2018

Pág. 26

con urgencia lo que no hicieron en seis años. En cuanto a lo que mencionan del prepuesto, en su mano está; ya saben lo que tienen que hacer, no secuestrar las instituciones.

Muchas gracias, presidente. En cuanto hable con los portavoces le daremos alguna información sobre las enmiendas.

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

Es el turno para defender la enmienda del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. Tiene la palabra doña Alexandra Fernández.

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

Estamos de acuerdo con la exposición de motivos que plantea el Partido Socialista; de hecho, En Marea lleva dos años denunciando la situación de desmantelamiento del tramo que discurre por Galicia. Lo que nos ha parecido un poco extraño es que en la parte expositiva de la iniciativa el Partido Socialista reconozca todos los problemas del tramo a su paso por Galicia y, sin embargo, en la resolución no aparezcan. No sé si ha habido un lapsus o si la iniciativa es un *collage*. Por tanto, nuestra enmienda aporta coherencia entre la exposición de motivos, el análisis de la situación que acaba de relatar la portavoz y las propuestas de inversión.

La conexión de ancho métrico desde Ferrol a Asturias se caracteriza por un estado de abandono absoluto. Primero, las averías son constantes y, por culpa de los recortes, los trenes están obsoletos y dan problemas sistemáticamente. En segundo lugar, el personal disponible es el mínimo. Se necesitan interventores en todos los servicios, es necesario reponer los puestos de maquinista, así como reforzar la plantilla de mantenimiento y reparación de Ferrol. Cuando hemos preguntado al Gobierno por esta situación, ADIF y Renfe nos han contestado que esta precariedad se resuelve colocando la línea bajo una única supervisión, que suele ser la del maquinista; es decir, más precariedad. Las estaciones del tren tienen también la atención desmantelada, no hay nadie a quien se pueda dirigir el viajero. Cuando fallan las máquinas expendedoras de billetes no hay nadie para resolverlo. La falta de mantenimiento de las trincheras provoca habituales desprendimientos de tierra, que acaban con cortes en la línea. Esto hay que solucionarlo porque el problema es que la fiabilidad de la línea está bajo mínimos: si un pasajero piensa que ese día puede fallar la máquina de billetes, que va a cortarse la línea por desprendimientos o que va a llegar tarde al trabajo, no va a usar la línea. Ese es el problema a que nos ha llevado el Partido Popular. El mal servicio tiene como consecuencia menos viajeros, lo que acaba siendo la justificación para el desmantelamiento absoluto, cuando esta infraestructura tiene un enorme potencial en toda la comarca de Ferrolterra y A Mariña, porque realmente actúa como una línea de media distancia y de cercanías. Tiene que haber fiabilidad y tiene que haber intermodalidad. Hay que mejorar las frecuencias y hay que mejorar la intermodalidad entre el tren y el autobús, todo lo que no se ha hecho durante la etapa del Partido Popular, que ha desmantelado FEVE y primado el coche, algo que, ante el reto ecológico que tenemos, nos parece una auténtica barbaridad y es incomprensible cuando la infraestructura ya está hecha. De lo que se trata aquí es que no la dejen morir y que se mejore.

El Partido Socialista con esta iniciativa camina en el mismo sentido que nosotros llevamos haciendo hace dos años y reconoce esas deficiencias. Lo que hacemos con nuestra enmienda, como decía al principio, es pedir que en la parte propositiva se efectivice, que no se olviden de Galicia en la parte de las propuestas y que se tenga en cuenta sobre todo de cara a los compromisos presupuestarios.

Gracias.

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

Para defender la enmienda del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el diputado don Jaime Mateu.

El señor **MATEU ISTÚRIZ**: Buenos días, presidente, señorías.

Me alegra mucho el interés que demuestra el Partido Socialista por la conservación, utilidad y funcionalidad de las vías de ancho métrico, que antes del 1 de enero de 2013 estaban gestionadas por FEVE. ¿Por qué menciono FEVE, precisamente? Porque quiero darles un dato histórico. Creo que todos ustedes conocen a don Ángel Villalba, leonés, que fue director general de FEVE y que tuvo una gestión bastante convulsa en su momento como consecuencia de la compra de unos terrenos en León, como consecuencia también de la compra de otro edificio en Oviedo como sede del tren turístico Transcantábrico, así como también por la compra de los tren-tram, cuatro para la vía del Nalón, cuatro

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 621

11 de octubre de 2018

Pág. 27

para la León-Cistierna y cuatro para el acceso al complejo hospitalario fallido, según el plan de cercanías de FEVE que estableció el Gobierno socialista en el año 2010. No quiero olvidarme tampoco de aquel contrato que inicialmente era para la compra de los tren-tram y que empezó con una cifra de 15,2 millones, un contrato, por cierto, negociado sin publicidad, que se elevó hasta los 70 millones de euros y que ha dado mucho trabajo al Tribunal de Cuentas y a la Audiencia Nacional.

Les voy a recordar unas cifras de aquel año, porque de esos polvos vienen estos lodos. Como bien dijo el director general que sustituyó a don Ángel Villalba en la presidencia de FEVE, del Partido Popular también: FEVE es una compañía pequeña pero muy grande en problemas. Estas cifras que les quería recordar son las siguientes: había una facturación escasísima, 35 millones de euros, con unas pérdidas de 150 millones; una deuda de 540 millones de euros; una aportación del ministerio para inversiones de prácticamente 20 millones y se invertían 100, y había una subvención de explotación del ministerio de 70 a 80 millones de euros. Fíjense ustedes qué buena gestión. Por eso, no me extraña que en muchas ocasiones los problemas que se originaron en un pasado sigan permaneciendo en el presente.

Les quiero recordar que el Partido Popular, mediante el Real Decreto-ley 22/2012, de 20 de julio, aprobó unas medidas en materia de infraestructuras y de servicios para eliminar esa catatónica gestión que se había realizado de FEVE y que puso bajo la tutela de ADIF y de Renfe Operadora la explotación de las vías de ancho métrico para conseguir una gestión eficaz, una gestión moderna, una gestión comprometida con el medio ambiente y una gestión —esto es fundamental— que sirviera para seguir vertebrando el territorio de las ocho provincias que atraviesan las vías de ancho métrico, sin olvidar, por supuesto, Murcia —ustedes se han olvidado de ella—, donde hay una línea muy importante de vía de ancho métrico que conecta Cartagena con Los Nietos. ¿Cómo no vamos a tener interés, señorías del Partido Socialista, en esta línea? Les he dicho que pasamos por ocho provincias que conectan a más de nueve millones de personas. Por eso tenemos interés. También quiero decirles que por mi comunidad transitan 269,5 kilómetros de vía y por mi provincia discurre, con grandes ventajas para la misma, por sitios tan bellos como el Valle de Mena, Merindad de Sotocueva, Arija, así como la línea más larga del ferrocarril de La Robla, de 330 kilómetros. ¿Cómo no vamos a tener interés, señorías, con la riqueza que aporta al territorio el tren turístico Transcantábrico, que permite en mi provincia poner en valor el rico patrimonio cultural, arquitectónico, natural y gastronómico.

Señorías, ustedes presentaron en el registro esta PNL en febrero del año 2018, cuando gobernaba el Partido Popular. Como siempre, era una PNL con el ánimo de atacar esa presunta «mala gestión» —entre comillas— que dicen ustedes que realizó el Partido Popular. Pero las tornas han cambiado en el sentido de que, mediante esa maniobra constitucional pero dudosa en cuanto a su funcionalidad de desplazamiento del Gobierno del Partido Popular de España, apoyado por personas independentistas, filoetarras y populistas, esa exigencia que ustedes nos querían hacer ahora se reconvierte y se la tienen que hacer a ustedes mismos. Por eso, echo de menos en esta PNL una exigencia en los plazos, presupuestos, actuaciones, cierres de obra, etcétera, que es lo que nos hubieran pedido a nosotros, y me ha extrañado que no utilicen ya esas fórmulas blandas que empezaron a practicar desde la oposición, como la de seguir trabajando, como pasó con esa PNL sobre el PIC, que fue vergonzosamente rechazada en esta sesión de la Comisión de Fomento.

Señorías del partido proponente, les anuncio que vamos a votar a favor. ¡Cómo no vamos a votar a favor de una línea que vertebra nuestro territorio comunitario! A pesar de lo blando de las exigencias que le hacen ustedes a su Gobierno, vamos a votar a su favor.

Para ir terminando, voy a recordarle dos cuestiones muy importantes con respecto al acceso de la alta velocidad como es la explotación e integración en la ciudad de la vía de ancho métrico. En el año 2012 decían ustedes que el AVE ya iba a llegar, pero tenían un grave problema: que faltaban por ejecutar más de 1000 millones de euros y faltaba rematar aspectos tan importantes de la obra como terminar la vía, establecer la electrificación, todo lo relativo a la señalética y a las comunicaciones. Nosotros nos pusimos manos a la obra e inauguramos, teniendo en cuenta el estado en que ustedes la dejaron, el 29 de septiembre del año 2015, a pesar de la existencia de ese fondo de saco que hacía que el trayecto hacia Asturias se demorara en más de veinte minutos. Nosotros utilizamos unos criterios racionales, porque ustedes querían eliminar el problema del tránsito del AVE por la ciudad de León eliminando el paso a nivel del crucero, y para eliminarlo, ¿qué hicieron? Cortar automáticamente la línea. Así se arreglan los problemas de los pasos a nivel ¿verdad? Entonces, el ministro De la Serna y su antecesora, la ministra Pastor, establecieron un plan para arreglar ese fondo de saco, que ya está prácticamente a punto de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 621

11 de octubre de 2018

Pág. 28

finalizarse mediante el mantenimiento de la centralidad de la estación, aprovechando el coste que ya se había originado y haciendo que la estación de León fuera un lugar de paso hacia Asturias.

Voy terminando, señor presidente. Con respecto a la vía de ancho métrico, he de decirle que el convenio de integración viene del año 2010 y fue elaborado por el Partido Socialista con unas pretensiones iniciales tremendas, que luego se dieron cuenta que económicamente no se podían atender. ¿Qué hicimos nosotros con la integración? Evidentemente retomar las obras. Hubo que hacer modificaciones, se suspendieron las obras y luego siguieron. Y ahora la obra civil, según manifestaciones de ADIF, está prácticamente terminada a expensas de unos remates que hay en las marquesinas. La verdad es que esto se tiene que regular, porque es curioso que en la red de interés general transcurra un sistema de transporte como es el método tranviario. Es muy difícil y la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria está trabajando para rematar. Hemos dejado ya prácticamente terminada la legislación. Falta que ustedes aprueben ya el decreto-ley que contempla esa posibilidad de que por vía de la red de interés general circulen los tren-tram, para que se conecte la estación de La Asunción con Matallana y con Padre Isla. Precisamente ustedes tienen que exigir a su Gobierno que se apruebe ese decreto para poder terminar esa circulación que usted demanda.

Insisto, votaremos a favor. Las enmiendas que hemos planteado se refieren a cuestiones técnicas porque sabíamos que íbamos a votar a favor de su proposición no de ley.

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

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

Para fijar posición, por el Grupo Parlamentario Mixto, Foro Asturias, tiene la palabra don Isidro Martínez Oblanca.

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

Esta proposición no de ley del Grupo Socialista relativa a la red de ancho métrico, la antigua FEVE, despierta sentimientos contradictorios. Por una parte, como también le ha sucedido al señor Mateu, portavoz del Grupo Popular, es imposible oponerse a la búsqueda de soluciones de lo que es un verdadero drama de la política ferroviaria, el paulatino abandono de las infraestructuras y del material rodante de FEVE, así como la merma de la calidad de los servicios a los pasajeros y la desatención a las relaciones con los trabajadores. Por otro lado, también me llama la atención que sea el Partido Socialista el que exprese esta sucesión de necesidades, porque el abandono de FEVE se inició exactamente con el PSOE al frente del Gobierno. Concretamente, la sucesión de ocurrencias que jalonaron la etapa presidida por el señor Ángel Villalba ha sido lo que ha marcado la tendencia que nos ha traído a la tragedia ferroviaria de hoy en día.

En Asturias, el territorio nacional en el que hay mayor número de kilómetros de ancho métrico, 474 kilómetros concretamente, se recuerdan algunos episodios hilarantes, como el de *El Fabiolo*, un experimento para disponer de un tranvía de hidrógeno en el que FEVE se gastó 1 millón de euros y que solamente sirvió para una foto publicitaria. También se recuerda una espectacular puesta en escena en el casino de Llanes del plan estratégico de FEVE, que en febrero de 2009 iba a tener una vigencia de tres años, hasta 2012. Nada de nada. Les ahorro a ustedes otras calamidades derivadas de aquel plan, entre las que deben incluirse —y las ha citado el portavoz del Grupo Popular— la compra de trenes que tuvieron que ser malvendidos porque no existía —agárrense— red ferroviaria por la que pudieran circular. Compraban los trenes antes de tener las vías. Y ya lo último es leer en la iniciativa socialista que solicitan en su punto número 2.º agilizar y finalizar los trabajos de integración ferroviaria en la ciudad de León. Es decir, los que pusieron el ferrocarril patas arriba en León con la construcción de una estación en fondo de saco, inaugurada en 2011 por el señor Rodríguez Zapatero, piden ahora agilidad para solucionar un desastre que ha motivado en los últimos años manifestaciones multitudinarias en la ciudad leonesa. Yo creo que en política la seriedad pasa por la coherencia y, por lo tanto, no creo que los socialistas, al hablar de la red de la antigua FEVE, puedan exhibir un *currículum* del que puedan sentirse especialmente orgullosos. Y si hablamos de León, mucho menos.

Señorías, en el pasado mes de diciembre, el Gobierno, a través del anterior titular de Fomento, presentó un plan de cercanías ferroviarias que en el caso de Asturias alcanzó incluso un alto grado de acuerdo con la Administración autonómica, que en aquel entonces era de diferente signo político, como ustedes saben. A nosotros el borrón y cuenta nueva que ha perpetrado el nuevo ministro de Fomento, el señor Ábalos, no nos vale, y esta proposición no de ley incide en esa forma de hacer política, que pasa

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 621

11 de octubre de 2018

Pág. 29

además por la ausencia de ejecución presupuestaria en las infraestructuras, incluidas las ferroviarias, e incluida, por supuesto, la red de ancho métrico.

Así las cosas, no puedo ser partícipe de esta proposición no de ley y lo que creo que tiene que hacer el Gobierno del señor Sánchez es dar continuidad al Plan de cercanías presentado hace diez meses y dotado presupuestariamente en los Presupuestos Generales del Estado para 2018, que, por cierto, el Grupo Socialista votó en contra.

Muchas gracias.

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

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

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

Ya se ha comentado aquí la importancia de la red de ancho métrico; ha dicho la diputada socialista que se extiende por más de 1200 kilómetros, una línea férrea apta para transportar mercancías y viajeros. De hecho, otros países europeos, como Francia, gestionan una red muy inferior. Francia tiene aproximadamente 560 kilómetros, es decir, menos de la mitad; incluso en países como Suiza, donde hay un considerable número de compañías ferroviarias, la red que gestionan también es inferior a la española. Por supuesto, la parte más importante de la red es la del norte, con ocho provincias que se unen, como se ha comentado. El señor Mateu ha recordado que también hay una línea de ancho métrico en la Región de Murcia que une Cartagena y Los Nietos, y hay una tercera en la Comunidad de Madrid que une Cercedilla y Cotos. En todo caso, una iniciativa del Gobierno, que no de la oposición, que incida en el mantenimiento y funcionamiento óptimo de las infraestructuras siempre es bienvenida. No mantener y no renovar las infraestructuras existentes significa sencillamente pérdida de patrimonio. En esta Comisión, además, estamos bastante acostumbrados a hablar de infraestructura nueva, que es la que corta cintas, da réditos políticos y partidistas. Hablar de esta es mucho más que mantenimiento, conservación y renovación, y hemos denunciado todos los problemas que está acarreado esta falta de mantenimiento en las infraestructuras.

Con respecto al ancho métrico, en Ciudadanos nos hemos interesado en varias ocasiones. En marzo ya preguntamos al anterior Gobierno sobre supresiones de trenes de cercanías de FEVE en Asturias y sobre qué medidas tenía pensadas el anterior Gobierno para solucionar los continuos fallos de mantenimiento y las faltas de repuestos en los trenes. El Gobierno nos habló, por un lado, de un plan de refuerzo para la mejora del mantenimiento en el material rodante y, por otro lado, de un plan de acción para mejorar el parque de trenes. Nos gustaría saber qué va a quedar de esto, qué va a quedar del plan de refuerzo y el plan de acción con el cambio de Gobierno, qué va a hacer el nuevo Gobierno del Partido Socialista. Lo digo porque en algunas cosas no resulta estimulante, como el recorte de inversión del plan de cercanías de Madrid de los 5000 millones de euros a 1000 millones de euros.

En mayo preguntamos precisamente sobre la línea de vía estrecha Cartagena-Los Nietos y le preguntamos ya al Gobierno del Partido Socialista sobre los numerosos retrasos y también sobre los problemas de mantenimiento, y a día de hoy seguimos sin tener respuesta y aprovechamos aquí para insistir. En todo caso, es una propuesta razonable que por supuesto desde el Grupo Ciudadanos vamos a apoyar.

Muchas gracias.

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

Señora Flórez, sobre las enmiendas.

La señora **FLÓREZ RODRÍGUEZ**: Estoy hablando con los portavoces. Después le comunicaremos las posibilidades que tenemos.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

— **SOBRE EL IMPULSO A LAS MEDIDAS DE ACCESIBILIDAD CONTEMPLADAS EN EL PLAN ESTATAL DE VIVIENDA 2018-2021. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/003462).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente proposición no de ley, la que figura en el orden del día con el número cinco, sobre el impulso a las medidas de accesibilidad que están contempladas en el Plan

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 621

11 de octubre de 2018

Pág. 30

Estatal de la Vivienda 2018-2021. Es del Grupo Parlamentario Popular y la va a defender doña Ana Zurita. Tiene la palabra.

La señora **ZURITA EXPÓSITO**: Muchas gracias, presidente.

Buenos días a todos. Esta proposición no de ley pretende poner en valor el compromiso del Partido Popular con la accesibilidad universal, con la mejora continua de las condiciones de vida de las personas con discapacidad. Nuestra propuesta no es otra que seguir trabajando, continuar con los compromisos establecidos y continuar con los mecanismos aprobados y en marcha, en concreto las medidas del Plan de Vivienda del Partido Popular 2018-2021, bastante favorables para las personas con discapacidad, que no se queden en la mera firma del convenio, que no se queden en un trasvase de financiación y que se lleven a cabo con celeridad. La experiencia de los planes de vivienda, de estos convenios, es que se gestionan muy mal por parte de las comunidades autónomas y los ayuntamientos, se tardan años en poner en marcha obras absolutamente necesarias, y si la gente pide estas ayudas es porque realmente le son absolutamente necesarias. En el caso de las personas con discapacidad, entendemos que la respuesta debe ser ágil, debe existir un compromiso y además desarrollarlo de manera eficiente.

Según los datos que tenemos del Instituto Nacional de Estadística, hay ocho millones de personas en España mayores de sesenta y cinco años y en torno a tres millones, según la base de datos ministerial, de personas con discapacidad, y todas esas personas requieren una respuesta social similar, en nuestro caso viviendas dignas y adecuadas y adaptadas a sus especiales circunstancias. Los compromisos del Partido Popular han sido absolutamente innegables desde la pasada legislatura, porque se pone en marcha una modificación de la Ley de Propiedad Horizontal mediante la ley de las tres erres —regeneración, rehabilitación y renovación urbana—, que permitió definir ajustes razonables en materia de accesibilidad, ampliando la obligatoriedad de este tipo de obras, aumentando su límite económico y eliminando los niveles de renta, y además possibilitó la construcción de elementos de accesibilidad —rampas, escaleras y ascensores— también en zonas de dominio público, sin tener que desafectarlos y sin que tuvieran que ser adscritos a las comunidades de vecinos.

También el Plan 2013-2016, prorrogado en 2017 por nuestro anterior ministro, Iñigo de la Serna, nos ha permitido obtener importantes ayudas para financiar obras, del 50% del coste del total, cuando el tipo de obra general estaba en el 35%. En esta misma línea seguimos trabajando en el Plan 2018-2021 aprobado en marzo por el Gobierno del Partido Popular, donde comprometimos muchas más medidas específicas para las personas con discapacidad. En este Plan de Vivienda aprobado por el Partido Popular y puesto en marcha ahora por el Gobierno del Partido Socialista hay un mayor porcentaje de ayudas para personas con discapacidad y para mayores de sesenta y cinco años. Las ayudas son hasta el 75%, siendo el 40% con carácter general. También tenemos mayores umbrales de ingresos para acceder a estas ayudas, porque lo general son tres veces el Iprem y se aumenta a cuatro veces el Iprem para personas con discapacidad y hasta cinco veces el Iprem para determinados tipos de discapacidades: parálisis cerebral, enfermedades mentales, personas con discapacidades de desarrollo superiores al 33% o un 65% de discapacidad física. También mayores ayudas unitarias para la mejora de la eficiencia energética, porque lo general son 12000 euros para viviendas unifamiliares y 8000 euros para viviendas colectivas y en el caso de discapacidad se aumenta a 18000 euros para viviendas unifamiliares y 24000 euros si son discapacidades específicas. También mayores ayudas unitarias para actuaciones de conservación y de mejora de la accesibilidad, porque lo general son 3000 euros para obras de conservación y se aumenta a 8000 euros en el caso de accesibilidad, y si reside una persona con discapacidad se aumenta hasta 14000 euros y 17000 euros si tiene incapacidades especiales. También se extiende el programa para el fomento de viviendas para personas mayores a personas con discapacidad y se posibilita además la concesión de ayudas de alquiler a personas con discapacidad aunque sean propietarias o usufructuarias de algún otro inmueble, siempre que este último no sea accesible.

Entendemos que es un paquete muy ambicioso, que se han creado muchas expectativas y que no debería caer en saco roto. Por eso el objeto de esta proposición no de ley no es otro sino consolidar el desarrollo de las medidas de accesibilidad propuestas en el Plan de Vivienda del Partido Popular y trasladar además ese compromiso a las comunidades autónomas estableciendo mecanismos de control y plazos. Además hemos autoenmendado nuestro primer acuerdo y hemos incorporado dos nuevos acuerdos: el compromiso de que no solamente sea en el plan, sino dejar también estas reivindicaciones ancladas en una modificación de la Ley de Arrendamientos Urbanos y en la Ley de Propiedad Horizontal, siempre que lleguemos entre todos los grupos a acuerdos razonables. Como dice siempre mi compañero

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 621

11 de octubre de 2018

Pág. 31

Ignacio Tremiño, el Partido Popular siempre ha sido referente de la discapacidad con hechos, no con palabras. Creo que hemos elaborado un buen documento, pero ahora es el Gobierno socialista el que tiene que llevarlo a cabo y trabajarlo con eficacia.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

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

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

Es necesario triplicar el presupuesto actual en materia de vivienda hasta 1340 millones de euros en los Presupuestos Generales del Estado y 500 millones de euros de financiación externa, ya sea por el Banco del Consejo de Europa y el Plan Juncker. La mitad del presupuesto tiene que ir destinado a la creación de parque público y la otra mitad a ayudas directas. Sin la dotación necesaria es imposible hacer frente a las necesidades residenciales y en especial de las personas en situación de más vulnerabilidad, como los dependientes y personas con discapacidad. Por este motivo es necesario eliminar el régimen de concurrencia competitiva de las ayudas y asegurar que todas las personas con necesidad residencial, con atención a sus niveles de renta, tengan acceso a las ayudas públicas.

La vía de acceso a la vivienda debe ser el alquiler, es decir, el Plan Estatal 2018-2021 debería modificarse para eliminar las ayudas a la compra. No obstante, la prioridad debe ser la ampliación del parque público de alquiler para adecuarlo también a las necesidades de personas mayores con dependencia o con problemas de accesibilidad.

Además de las personas particulares, las administraciones públicas deben tener una línea de financiación para adaptar la vivienda pública a criterios de accesibilidad y para poder impulsar la creación de infraestructuras y servicios que atiendan situaciones de dependencia. Para ello es necesario que el capítulo V, programa de fomento del parque de viviendas en alquiler, del Plan Estatal de Vivienda también incluya ayudas a las administraciones públicas para la adquisición de viviendas ya construidas y no solo para la promoción de nueva construcción y rehabilitación y su puesta en alquiler accesible y asequible. También se debe facilitar, a través de una línea de financiación en los Presupuestos Generales del Estado y en el Plan Estatal de Vivienda, que las comunidades autónomas que así lo han regulado puedan ejercer los derechos de tanteo y retracto en las transmisiones de viviendas adquiridas en un procedimiento de ejecución de hipoteca para así aumentar su parque público. Hay que introducir en el Plan Estatal de Vivienda un programa de ayudas a personas pequeñas propietarias que pongan sus pisos en alquiler a precios asequibles y en condiciones de accesibilidad adecuadas para personas con discapacidad o con dependencia, primero, y segundo, incrementar las ayudas destinadas a las reformas para mejorar la accesibilidad tanto interior como exterior de los edificios y viviendas que no superen un determinado máximo de renta. En definitiva, el Plan estatal de vivienda del PP debe ser modificado por el Gobierno del PSOE para su mejora, pero también es absolutamente imprescindible, para el ejercicio de todos y todas del derecho constitucional a la vivienda, una dotación presupuestaria que atienda todo tipo de necesidades sociales. Es necesario triplicar el presupuesto actual en materia de vivienda hasta los 1340 millones de euros en los Presupuestos Generales del Estado. Hemos hecho una enmienda a esta PNL y estamos esperando a que el Partido Popular la acepte o no para decidir nuestro voto.

Muchas gracias.

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

Es el turno ahora, para la defensa de la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista, de la diputada doña Mar Rominguera.

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

Nos trae el Grupo Popular una iniciativa donde desde su exposición de motivos manifiesta cuáles eran los principales objetivos del Plan de vivienda actualmente vigente, poniendo en valor su apuesta decidida, dicen los proponentes, por el fomento del alquiler. Nosotros compartimos esa apuesta por el alquiler, pero no nos parece que tal y como se contempla en el plan sea lo suficientemente decidida y, si bien es cierto que este es el plan con el que se encontró el nuevo Gobierno y que sobre él va a trabajar, no es menos cierto que es susceptible de modificaciones y por ello hemos presentado enmiendas a esta proposición no de ley, precisamente de cara a mejorar algunos de los programas que están destinados a favorecer el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 621

11 de octubre de 2018

Pág. 32

acceso a la vivienda en régimen de alquiler, especialmente o también el de los jóvenes, del mismo modo que entendemos necesario que se trabaje con la Sociedad de gestión de activos procedentes de la reestructuración bancaria —es decir, con la Sareb— al objeto de poder destinar sus viviendas al alquiler social.

Lo que nos ha sorprendido ha sido comprobar que ni ustedes mismos compartían el contenido de la parte dispositiva de su propia iniciativa, de manera que nos traen a modo de autoenmienda una modificación sustancial de la misma, desapareciendo de la original ese primer enfoque que estaba destinado a exigir al Gobierno el cumplimiento íntegro del Plan de vivienda. Pero eso no es lo sorprendente, esto era casi de sentido común porque de sobra saben que el Gobierno está cumpliendo con el contenido del Plan de vivienda, y la mejor prueba de ello ha sido la firma inmediata de los convenios con las comunidades autónomas que se estaba retrasando y la normalidad institucional en sus relaciones con todas ellas para la implementación y gestión del Plan 2018-2021, así que no es sorprendente, es incluso lógico que retirasen ese punto de la parte dispositiva de esta proposición no de ley. Lo que sí nos parece cuando menos poco serio es que a través de una autoenmienda pretendan modificar dos leyes que podemos decir que son pilares básicos sobre los que pivota el derecho a la vivienda: la Ley de Propiedad Horizontal y la Ley de Arrendamientos Urbanos. No nos parece serio porque es posible que se formulen estudios, pero para estas modificaciones existen otros mecanismos; tampoco nos parece serio porque no pueden olvidar que mi grupo, el Grupo Socialista, presentó el pasado mes de marzo una proposición no de ley para la adaptación de la Ley de Propiedad Horizontal a la Convención sobre los derechos de personas con discapacidad de la ONU y garantizar así la accesibilidad de estas a la vivienda. El Gobierno presidido entonces por el señor Rajoy vetó esta proposición no de ley, así que de nuevo apelamos a la coherencia, señorías del PP: coherencia cuando uno está en el Gobierno y cuando está en la oposición, alguien lo decía esta mañana también. **(El señor vicepresidente, Barrios Tejera, ocupa la Presidencia).**

Señorías, estamos hablando de un colectivo vulnerable, con el que el Grupo Socialista ha manifestado siempre una especial sensibilidad, del mismo modo que el actual Gobierno ha puesto, pone y va a seguir poniendo de manifiesto las medidas dirigidas a la mejora de la accesibilidad impulsadas transversalmente en los distintos programas del Plan de vivienda 2018-2021. Es cierto que cualquier medida que se destine a garantizar el acceso a la vivienda de las personas mayores y de las personas con discapacidad nos parece fundamental, pero no olviden que hablar de discapacidad va más allá de abordar el asunto en esta Comisión. Sabe de sobra la señora portavoz que no podemos centrarnos en ella únicamente en la Comisión de Fomento porque hablamos de accesibilidad y, por tanto, hablamos de sanidad, de discapacidad, del carácter transversal de esta materia.

Así pues, el propósito deberá ser iniciar unos estudios ambiciosos, implicando a los sectores competentes, y modificar cuando sea preciso, claro que sí, las carencias que el Plan de vivienda actual pueda contener. Modificando todo el texto dispositivo de su proposición no de ley pretenden garantizar la accesibilidad a la vivienda a personas con discapacidad, a personas mayores, un fin que, reitero, nosotros compartimos y que siempre vamos a exigir que se garantice, como también compartimos la necesidad de que en general se estudie la mejora de los programas destinados a favorecer el acceso a la vivienda en régimen de alquiler, también a los jóvenes, insisto. Por eso, esperamos que admitan nuestras enmiendas, que no tienen mayor finalidad que mejorar la PNL que estamos debatiendo.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Barrios Tejero): Gracias, señora Rominguera.
En turno de portavoces tiene la palabra por el Grupo Ciudadanos el señor Garaulet.

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

Me sorprende ver hoy que estamos utilizando ya esta Comisión de Fomento como arma electoral y que venimos aquí con acciones propagandísticas; también nosotros, todo el mundo, pero el Partido Popular en exceso, porque hoy ha venido con una proposición no de ley que recuerda un Plan nacional de vivienda que ya tratamos aquí —sobre el que incluso aportamos al anterior ministro nuestras iniciativas de mejora, aunque muchas ni se usaron— y se aprobó en presupuestos, unos presupuestos que ni el Partido Socialista ni el Partido de Podemos apoyaron, pero nosotros sí porque creíamos que era lo mejor para este país. Ese plan nacional se tiene que establecer como lo que es, un instrumento de transición para abordar serios problemas estructurales que tiene la política pública de vivienda en este país, porque tenemos muchísimos más problemas, señorías.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 621

11 de octubre de 2018

Pág. 33

Uno de esos problemas es que estando la mayor parte de estas competencias, como bien ha dicho la señora Zurita, en manos de las comunidades autónomas, haya una total descoordinación con ellas, en muchas de las cuales gobierna el Partido Popular y también el Partido Socialista. Por lo tanto, el Partido Socialista, ahora que está en el poder, debería fomentar la coordinación con las comunidades autónomas que ellos gobiernan, y ustedes, señores del PP, deberían apoyar que ese plan nacional que aprobaron también se lleve a efecto.

Ustedes han hablado de políticas dirigidas a las personas mayores y de políticas de accesibilidad para las personas con discapacidad. En la Región de Murcia, que es donde yo vivo y donde se solía hacer anteriormente una buena política de vivienda, a lo único que se va a dedicar el Plan nacional de vivienda es a ayudar a los jóvenes a que accedan al alquiler, solamente para eso. Cuando se pregunta al director general, este dice que es lo que hay ahora mismo. No hay ningún plan, ninguna actividad tendente a facilitar el acceso al alquiler a las personas con discapacidad o a las personas mayores; tiene que ser la oposición —es decir, nosotros— la que presente en la Asamblea Regional de Murcia planes de *cohousing*, planes de apoyo a las personas mayores, planes para que las personas con discapacidad, formando cooperativas, puedan mejorar y rehabilitar sus viviendas para adaptarlas a sus necesidades. Pero también estamos hablando de rehabilitación de entornos, porque al rehabilitar un edificio no nos podemos quedar ahí, tenemos que rehabilitar el entorno también para que las personas con discapacidad tengan fácil su acceso, y eso es lo que hemos estado planteando en la Comisión de Discapacidad del Parlamento.

Aquí vienen a dar los datos, a sacar la bandera de lo que bien que se portan en los planes apoyando a la gente, pero se quedan ahí, porque acciones no hay. Por lo tanto, lo primero que exijo a los dos partidos, al Partido Popular y al Partido Socialista, porque gobiernan en muchas comunidades autónomas, es que hagan esfuerzos para que este Plan nacional de vivienda se lleve a cabo y no se quede en palabras: tenemos que ponerlo en funcionamiento.

Luego, señorías, tenemos que hacer una nueva ley de vivienda de carácter básico, donde apoyemos firmemente los planes de vivienda con criterios objetivos, homogéneos y entendiendo la mayor profundidad y alcance de la naturaleza real del problema de la vivienda que tenemos en este país, indisolublemente vinculado al suelo, a su régimen y a su gestión. Por supuesto tenemos que apoyar la política del alquiler y mejorar las dotaciones del Plan nacional de vivienda porque son ínfimas respecto a las que tienen otros países de nuestro entorno. También tenemos mucho trabajo que hacer en la descentralización de la gestión para que los ayuntamientos puedan realizarla adecuadamente y sea controlada por las comunidades autónomas. Es decir, vamos a poner en orden el sistema de la política de vivienda de este país, apoyando por supuesto la política de vivienda pública, así como los cambios en suelos dotacionales para que pueda haber edificios preparados en suelo público a los que opten personas con discapacidad o personas mayores. Eso es lo que tenemos que trabajar; en eso tenemos que trabajar todos juntos. De verdad, en la cuestión de la vivienda dejemos la política fuera y pongámonos a trabajar todos juntos, porque de esto es de lo que van a vivir nuestros ciudadanos en los próximos veinticinco o cincuenta años. De nosotros depende que lo hagamos bien.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Barrios Tejero): Gracias, señor Garaulet.
Para pronunciarse sobre las enmiendas tiene la palabra la señora Zurita.

La señora **ZURITA EXPÓSITO**: Estamos estudiando una transaccional con el Partido Socialista que haremos llegar a la Mesa.

Gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Barrios Tejero): Muchas gracias.

— SOBRE LA AMPLIACIÓN DEL REAL DECRETO 1110/2018 A MÁS TRAMOS DE LA AUTOPISTA AP-7. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/003627).

El señor **VICEPRESIDENTE** (Barrios Tejero): Pasamos entonces al punto número 6 del orden del día, sobre ampliación del Real Decreto 1110/2018 a más tramos de la autopista AP-7, presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. Para defender la PNL tiene la palabra el señor Baldoví.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 621

11 de octubre de 2018

Pág. 34

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

El 31 de agosto se publicó el Real Decreto 1110/2018 en el que se establecían algunas bonificaciones, tanto para conductores privados como para camiones, en la autopista AP-7. Nosotros, desde Compromís, estamos plenamente de acuerdo con este real decreto, nos parece un real decreto razonable. Detecta un problema: la N-340 está congestionada, es peligrosa, tiene muchos puntos negros y, además, es contaminante porque atraviesa muchos pueblos. Por tanto, implementa una solución: la supresión de peaje en la AP-7 para los conductores recurrentes que tuvieran el telepeaje en los tramos entre Vilafranca, Alcanar y Vinarós y unas rebajas del 50% en el peaje a los camiones que tenían que circular por esa N-340 y que ahora deberán, obligatoriamente, circular por la autopista AP-7. Pero ese mismo problema lo tenemos también AP-7 abajo, es decir, el mismo problema lo tenemos también en los tramos valencianos por donde discurre la misma carretera N-340 o la N-332. Concretamente, el tramo entre Peñíscola y Torrelblanca, en la N-340, donde se ocasionan innumerables accidentes, una carretera absolutamente peligrosa. También hay que hablar del tramo de la N-332 a su paso por las comarcas valencianas de La Safor y de La Marina —yo recuerdo que ya en el año 87 se provocan estos atascos, así que ya llevamos prácticamente treinta años soportándolos—, con auténticos puntos negros como Oliva, donde atravesar una ciudad mediana de treinta mil habitantes a veces puede costar media hora o incluso más. Tramos por ciudades y pueblos como Bellreguard, Palmera, Oliva, Gata o Altea. Es decir, tenemos los mismos problemas, pero la solución es diferente. Lo que reclama esta proposición no de ley de Compromís es una cosa absolutamente razonable: mismos problemas, mismas soluciones. Por tanto, lo que pedimos es la ampliación del Real Decreto 1110/2018 a las salidas 43 y 44 en las comarcas del norte y entre las salidas 60 a 65 en las comarcas de La Marina y La Safor. Con eso, evidentemente, mejoraremos la seguridad, mejoraremos el tráfico de estas carreteras y mejoraremos la contaminación que han de sufrir muchos ciudadanos que viven en estas ciudades atravesadas por carreteras.

En cuanto a las enmiendas —lo digo ya porque lo tengo muy claro—, la enmienda del PSOE tiene buenas intenciones. Yo se lo agradezco sinceramente, pero estudiar no es solucionar. Por tanto, si en un lugar se ha hecho —y nosotros estamos perfectamente de acuerdo—, que se haga también en los tramos valencianos. En cuanto a la enmienda del Partido Popular, ya le he dicho al portavoz popular que, evidentemente, sí que la aceptamos; como valencianos no vamos a decir que no. Ahora, permítame que le diga que me extraña esta generosidad sobrevenida que tiene usted cuando está en la oposición y que no tenía cuando estaba en el Gobierno.

Moltes gràcies.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Barrios Tejero): Gracias, señor Baldoví.

Para la defensa de las enmiendas, por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Campos.

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

Hay que empezar por los precedentes, por cómo hemos llegado a esta situación. El Partido Popular dijo que no iba a hacer la prórroga de la concesión de la AP-7 —es verdad que lo dijo—, pero nunca dijo que fuera a ser gratuita. Yo mismo hice una pregunta oral en Pleno el 25 de mayo de 2014 a la ahora presidenta del Congreso, entonces ministra de Fomento, Ana Pastor, y en la réplica le dije: Dígame sí o no, sí o no va a ser gratuita. Y no contestó. Abertis, la empresa concesionaria, decía que estaba negociando con el Gobierno un canon; propios miembros del Partido Popular de la Comunidad Valenciana, como después explicaré, ya estaban justificando que siguiera cobrándose este peaje. Nada se decía sobre la autopista de circunvalación de Alicante y eso que la autopista libre de peaje tiene una intensidad media diaria de noventa mil vehículos y la de peaje tiene tres mil vehículos diarios en los picos bajos. **(El señor presidente ocupa la Presidencia).**

Sobre las bonificaciones, el PP no tenía previsto aprobar bonificaciones, ninguna, para la AP-7 en su paso por la Comunidad Valenciana. Es más, en una respuesta escrita el Gobierno lo que dice es que estaría dispuesto a estudiarlas siempre y cuando la Generalitat asumiera algún coste de estas bonificaciones. Y lo decía cuando quince días antes, en el Pleno del Congreso, había presumido de que la AP-9, no solo ya la Xunta no pagaba esas bonificaciones sino que las asumía al cien por cien el Gobierno de España. Es decir, quería que la peor financiada de toda España pagara parte de las bonificaciones y a otras comunidades con una mejor financiación —no decimos que no las sigan teniendo, decimos que la peor financiada no puede pagar esas bonificaciones y las que están mejor financiadas no— se les paga por parte del Gobierno de España. Eso es lo que hacía el Partido Popular. Además, ¿qué

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 621

11 de octubre de 2018

Pág. 35

hizo? Abandonar toda inversión en la N-340 y en la N-332. Nada se sabía de la prolongación de las obras relacionadas con la A-38 y la A-7, una en las provincias de Valencia y Alicante y otra en la de Castellón.

¿Usted quiere presumir aquí de inversiones? Yo lo que veo es que con el Partido Popular nos hemos ido a la cola de las inversiones de España. Y usted puede decir: Es que no había dinero. No, no, vamos a la inversión media por habitante. Es que no había dinero para la Comunidad Valenciana, es que nos han dejado a la cola de inversión por habitante. Por tanto, se podrían haber hecho tanto las obras de ampliación de capacidad de la N-340 y de la N-332 como haber asumido parte de bonificaciones de la AP-7. Hay que decir que el Partido Popular de la Comunidad Valenciana lleva muchos años cambiando cargos por silencio y nada decían de esto e incluso, como decía, justificaban que siguiera siendo de pago, que hubiera un canon. Y de las bonificaciones lo que decían los diputados a Cortes del Partido Popular de la Comunidad Valenciana a la prensa es que lo pagase la Generalitat. Eso es lo que decía el Partido Popular de la Comunidad Valenciana. Y Ciudadanos, cómplice de todo eso, que para eso aprobaba todos los presupuestos.

Quiero destacar la coherencia del Partido Socialista, del Partido Socialista del País Valenciano-PSOE, de la Generalitat y del Gobierno de España. En poco menos de tres meses estamos cumpliendo todo lo que hemos dicho respecto a la AP-7. Lo que se puede ir cumpliendo. De entrada, ya se ha dicho que se va a acabar con una desigualdad global en el conjunto de España y allí donde se acabe una concesión esa autovía será gratuita, si bien es cierto que se abordará un debate sobre el mantenimiento del conjunto de las autovías de España. Pero previamente, cuando acabe la concesión, será gratuita y después todos los españoles tendremos que asumir el debate y el coste de las autovías que tenemos que ir asumiendo. Por tanto, no más prórroga, gratuidad, debate y no prorrogar concesiones como la que tenía la autopista de circunvalación de Alicante, que el propio ministro ya ha mencionado. Este tema lo ha propuesto el Partido Socialista y ningún otro grupo lo había puesto encima de la mesa, aunque afecta, y mucho, a la Comunidad Valenciana.

Entiendo que hay prisas por parte de Compromís para que ya se apruebe y quede claro sobre el papel, pero que sepa Compromís que compartimos el fin último de su proposición, lo que no compartimos son los tiempos. El Ministerio de Fomento —como es conocedor, porque así lo dice la propia proposición no de ley— ya ha aprobado bonificaciones, pero sabe que hay sectores que están quejándose —hoy mismo hay una protesta— sobre cómo se hace. El Gobierno de España quiere estudiar qué vehículos, qué bonificaciones, qué salidas están preparadas para ellos y sobre todo quiere hacerlo con la Generalitat Valenciana. Por tanto, no es que digamos que no a esta proposición no de ley, sino que medimos los tiempos, partiendo —y acabo así— de que lo que ha quedado claro es la incoherencia y la demagogia del Partido Popular, porque no hizo nada en este aspecto, y la coherencia del Partido Socialista, que ha hecho ya mucho y piensa seguir avanzando en la seguridad y la movilidad para la Comunidad Valenciana, con la AP-7 libre de peaje una vez acabe la concesión y que, además, sea gratuita.

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra don Miguel Barrachina.

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

No por chillar más va a tener más razón el portavoz socialista. Ha dicho en su última frase que queda en evidencia que el Partido Socialista está haciendo muchas cosas. Sí, con los 16 103 000 euros que hemos dejado en el presupuesto, aprobado con su voto en contra, para bonificar a las empresas concesionarias los peajes. Solo con nuestro dinero, como siempre, la izquierda puede mantenerse y colocarse medallas, con el presupuesto que ellos votaron en contra. **(Rumores.—Una señora diputada: Eso de nuestro...)** No somos partidarios del todo gratis y de hecho hemos pedido que las nueve autopistas radiales el Gobierno las vuelva a sacar y sean de pago porque entendemos que están sin amortizar y porque no creemos en el todo gratis. Es bien distinto el caso de esas nueve, que no están amortizadas y sí están construidas, al de las cinco cuyo plazo de cuarenta años concluye ahora y ya están amortizadas y que, por tanto, lo razonable es que sean gratuitas. Hasta entonces lo que hay es un relato de coherencia. Agradezco al portavoz socialista que se haya erigido en: Lo que el PP decía. Lo que el PP decía es literalmente esto, lo leo, 20 de abril de 2018 —dos meses antes de perder el Gobierno—, don Manuel Niño en *Las Provincias*, en *Castellón Información* y en todos los diarios: «El Gobierno rebajará los peajes en los tramos de la AP-7 a su paso por Castellón». Repito, 20 de abril de este año. El presupuesto que debatimos —probablemente en esta misma sala— contemplaba una cantidad de dinero

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 621

11 de octubre de 2018

Pág. 36

de 16 millones de euros para compensar a la concesionaria y no se establecía ni el lugar de inicio ni el lugar de finalización. Y como afirmaron el portavoz de Podemos, don Félix Alonso, y el portavoz del PDeCAT, el señor Bel, efectivamente esa rebaja de peajes era para la Comunidad Valenciana y también para Cataluña. Esta es la primera vez, no ha habido nunca en España tamaña discriminación con un territorio como con la Comunidad Valenciana porque nunca una rebaja de peajes ha sido pagada exclusivamente con dinero del Ministerio de Fomento, del Gobierno de España, y el beneficio —es decir, que los usuarios recurrentes tengan 100 % bonificado— se termine en un límite provincial. Es decir, que se transiten 160 kilómetros por la comunidad hermana de Cataluña —que lo celebramos, porque lo negoció y presupuestó el Partido Popular— y en el límite, en Vinaròs, se termine la bonificación. Castellonenses, valencianos y alicantinos pagan el 100 % del peaje, catalanes pagan el 0 % del peaje, de lo cual nos alegramos. Pero esa medida no se terminaba. El presupuesto que han heredado no concluye en ningún límite provincial; incluso rayaría la inconstitucionalidad, la ilegalidad, al no tratar a todos los ciudadanos por igual.

El relato es el siguiente —y por eso nos vamos a sumar a la iniciativa y agradecemos la oportunidad que nos da, tenemos registrada una en términos muy similares que se verá en sesiones siguientes—: No solo vamos a votar favorablemente el trato idéntico a problemas idénticos, porque se adujo que era —y es verdad— por un motivo de accidentalidad, de siniestralidad, de muertos en carretera. Hay muchos muertos en carretera. De hecho, el mismo día, el 30 de agosto, en el cual el ministro Ábalos decía aquí —si yo fuese socialista esto me acomplejaría (**el señor Campos Arteseros: No, no tengo complejos**), leo literalmente, entrecomillado: En cuanto vimos la reacción de Castellón —eso un día antes del Consejo de Ministros— di órdenes a la secretaria general de actuar. Eso lo dicen el 30 de agosto. Un día después, en Consejo de Ministros, la ministra portavoz dice: Viendo que hay otros territorios, en los próximos días se bonificará a la Comunidad Valenciana. De «en los próximos días», que dijeron el 31 de agosto, se ha convertido en semanas y pronto serán meses, y hemos pasado de esa afirmación a que ahora aparezca un portavoz socialista y proponga «estudiar». Hemos pasado de decir que en los próximos días lo aplicaremos a estudiar. Digo que si la siniestralidad es el motivo, el mismo día en el cual se niega a los valencianos lo que se da a la comunidad catalana —y lo celebramos— se aprobaba una orden —insisto, el 30 de agosto, el mismo día que el ministro dijo que de momento no entraba la Comunidad Valenciana— de la Dirección General de Tráfico que recomendaba evitar los 61 kilómetros entre el límite de la provincia de Castellón con Oropesa. Nosotros no solamente contemplamos la actuación con Oropesa, sino que en el límite en el cual se obliga a los camioneros a utilizar la AP-7 —en Nules— proponemos que esta actuación que se contempla desde la salida 30 hasta la 42 —162 kilómetros en territorio de Cataluña— se alargue desde la 42 hasta la 49, es decir, hasta la salida Moncófar/Vall de Uxó. Nuestra propuesta busca dar idéntico trato a un mismo problema, a una misma circunstancia tanto de accidentalidad como de potencial contaminación a los municipios vecinos. También queremos sumarnos a la propuesta que se recoge para La Safor y para La Marina, para las comarcas que hermanan a las provincias de Valencia y Alicante, que sufren exactamente la misma circunstancia. Por tanto, pedimos tan solo igualdad de trato, que siendo el dinero exclusivamente del Estado esta es la primera vez que el Estado decide terminar su apuesta por un territorio en un límite provincial. No hay otro, no hay ningún otro más que este límite provincial, que nunca frontera porque jamás hubo frontera entre ambos territorios ni entre ninguno de España.

Por tanto, lo que solicitamos es la aceptación de la enmienda que amplía y mejora para darle la misma consideración que da el propio ministerio para evitar riesgos desde Nules hasta el límite de la provincia.

Muchas gracias. (**Aplausos**).

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

Por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea tiene la palabra don Félix Alonso. (**El señor Salvador García pide la palabra**). ¿Ciudadanos? ¿Para qué? (**El señor Salvador García: Lo digo para que no pase como la vez anterior, pero a mí me da igual.—La señora letrada: Ha sido un error mío**). Es igual, interviene después usted.

El señor **ALONSO CONTORNÉ**: Muchas gracias, Luis. Gracias, señor presidente.

De hecho, soy el único —porque hoy no está el señor Bel— que puede hablar en primera persona de este acuerdo. ¿Y por qué puedo hablar en primera persona de este acuerdo? Porque llevamos muchos años luchando para que se hiciera posible y los alcaldes y alcaldesas nos constituimos en el Pacto de Barà, después se incorporaron también los compañeros y compañeras de las Tierras del Ebro. Fue esa

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 621

11 de octubre de 2018

Pág. 37

presión, una presión también popular, la que hizo posible ver una realidad, una realidad que se tenía que mejorar y que se tenía que solucionar. Era un continuo de muertos en la N-340, no exclusivamente en Cataluña, seguro que también en el resto del tramo que ocupa todo el Levante español, porque la N-340 ya sabéis que llega hasta Cádiz.

Dicho eso, nosotros cuando negociábamos, negociábamos lógicamente por nuestro territorio, pero también éramos conscientes y éramos sensibles a otros territorios y desde el principio se habló de Torrelblanca porque en ningún caso se quería poner límites a una situación que también podían padecer otros territorios como en este caso el País Valenciano. De hecho, lo que hemos hecho y lo que hemos conseguido es un gran hito y el hecho de que haya diferentes PNL que lo reconozcan nos hacen sentirnos muy orgullosos de una solución que fue una solución pactada y eso es muy importante porque hoy precisamente hemos llegado a un pacto, pero a un pacto cuando hay voluntad de pactar. Si no hay voluntad de pactar, nadie puede pactar, aunque una de las dos partes lo quiera sí o sí.

Y he de recordar también al diputado de Compromís, al amigo Baldoví, que las bonificaciones son del 42,53% para los que están en tránsito, los camiones, y un 50% para aquellos camiones que están dentro del territorio en veinticuatro horas. Es muy importante aquí este matiz porque lo he escuchado en diferentes portavoces. Nosotros nunca pedimos la gratuidad, ahí está la diferencia, y que lo oigan todos los diputados y diputadas de los diferentes territorios, porque, como bien dijo el señor Ábalos, gratis no hay nada y, por tanto, se han de buscar soluciones que sean posibles. ¿Cuál es la que nosotros buscamos? Bonificación al 100%. Algunos pueden decir que es gratuidad, pero no es gratuidad porque bonificación al 100% significa que es en las veinticuatro horas, pensando en la gente del territorio que va a trabajar, por ocio, por estudios o por lo que sea, no únicamente ciudadanos empadronados allí porque eso sería inconstitucional, luego también un turista extranjero, por ejemplo, un alemán puede beneficiarse de ese trayecto, para que tengan claro que no hay ningún tipo de separación y que todos somos iguales, en las veinticuatro horas tienes una bonificación del 100%. Bonificación, esta es la palabra clave. Mientras no borren la palabra gratuidad de su lenguaje, difícilmente podrán llegar a un acuerdo. Es la propia experiencia, ya que, como he dicho, lo viví en primera persona y lo he vivido en primera persona, entre otras cosas, porque cuando llegó la moción de censura, que naturalmente votamos a favor nosotros, el señor Ábalos poca cosa sabía de ese problema y, entre otras cosas, fuimos nosotros quienes se lo tuvimos que explicar. Y lo único que hizo el señor Ábalos, que es mucho —mucho, repito—, es el hecho de firmar un acuerdo que ya estaba en marcha. Por tanto, es el mismo acuerdo del señor De la Serna. Hay que felicitar a los dos, al señor De la Serna y al señor Ábalos porque hoy tenemos ese trayecto. Y a mí no me duelen prendas felicitar al PP y al PSOE cuando las cosas se hacen bien, porque, además, los alcaldes y alcaldesas de esos territorios somos de todos los partidos políticos y eso es lo más importante. Cuando nos ponemos de acuerdo los diferentes partidos políticos para defender nuestro territorio en cosas de sentido común, las cosas salen adelante. Y es verdad que el alcalde y la gente de Vinaròs también han salido a la calle en la N-340, pero exclusivamente fuimos los alcaldes y alcaldesas de la N-340 y en la pedrea le tocó también a la N-240. Me alegra mucho respecto a la N-240, a pesar de que un alcalde suyo de este tramo no quería porque decía que era perjudicial para la economía de su población, que ahora ya tengamos el anuncio de que el día 15 se estudia la posibilidad de que se amplíe desde Lleida a Borges Blanques, que es una cosa que nuestro diputado Jaume Moya ha reivindicado mucho tiempo y que es también de sentido común.

Para ir acabando, volviendo al tema de las vías rápidas, hemos de recordar una cosa importantísima. Aquí se ha citado que de aquí a unos días cumple la AP-1 y aún no hemos decidido entre todos nosotros de qué forma financiaremos el mantenimiento. Aquella gente del pacto de Barà y de la N-340 lo que proponemos es que en el intermedio se utilice el acuerdo entre Altafulla y Vilafranca, que es el acuerdo base de todo esto.

Muchas veces nos encontramos con presiones por parte de los *lobbies* y es normal porque defienden lo suyo, en este caso de los transportistas que nos dicen que pierden dinero. Un estudio de la Universidad Politécnica de Barcelona decía que en el tramo Vilafranca-Altafulla, con un 17% cubrían gastos. Estamos hablando de un 42,53%. Por tanto, es un buen acuerdo, pero, además, y eso es bueno también para la gente del País Valencià y de otros lugares, hemos de recordar que, según las cifras que nos han pasado, en el tramo del Ebre, que es el que le afecta lógicamente al señor Baldoví y a mí también como ciudadano de España, pero también ciudadano de Cataluña y hermanado con Valencia, 3286 camiones al día han pasado por la AP-7, que antes pasaban por la N-340. ¿Sabéis lo que significa eso? Un camión cada minuto. Y no quiero hablar de la cantidad de víctimas mortales, pero han sido muchísimas y hemos de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 621

11 de octubre de 2018

Pág. 38

poner un freno. De hecho, cuando se firmó el pacto, días después hubo otro accidente mortal en un cuello de botella que se está resolviendo ahora en Altafulla con otra víctima mortal. Eso significa que lo que estamos hablando no es ni de asfalto ni de más autovías, sino de la posibilidad de que mucha gente deje de morir en la carretera. Pensemos que esto, que no es nuevo, ya se hizo en la N-II entre Girona y el puesto fronterizo de Francia y redujo un 60 % las víctimas mortales y allí estábamos hablando de una bonificación del 35 %. Cada territorio, y eso es lo que se ha de estudiar, tiene sus diferentes particularidades. Por ejemplo, en la N-240, que es la AP-2, los ciudadanos del territorio no tienen bonificación. Es decir, igual que nosotros tenemos el 100 % de bonificación, los ciudadanos del territorio no tienen bonificación. ¿Por qué no tienen bonificación? Porque al liberar de camiones la N-240, los ciudadanos que transitan por la N-240 en sus vehículos privados están en la gloria y no tienen tantos problemas. Ahora tenemos otro problema y es que la gente corre demasiado, pero eso ya lo solucionaremos de otra forma. Por tanto, yo animo a todos ustedes a que este acuerdo, que lo conquistamos en cierta forma con diferentes colores políticos, insisto, se pueda hacer extensivo a toda España. No tengo ningún problema en que se haga extensivo a toda España. Como catalán me siento solidario con el reto de los pueblos de España, pero siempre estudiando cada una de las circunstancias porque cada una es diferente y, por tanto, hemos de trabajar en ese nivel y hemos de pensar en una cosa que está flotando en el aire y es cómo mantendremos las vías rápidas cuando vayan caducando las concesiones de las concesionarias. Esa es una discusión de futuro que no podemos perdernos.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Alonso.
Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos el señor Salvador.

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

Creo que tendríamos que repasar entre nosotros mismos la utilización del verbo estudiar o continuar que se utiliza tanto dependiendo de que estemos en Gobierno u oposición. Si estamos en el Gobierno, lo decimos de una manera y, si estamos en la oposición, lo decimos de otra, pero, al final, si sustituyéramos esos verbos por verbos de acción, todos estaríamos mucho más en línea.

Estamos aquí para ver la iniciativa que ha presentado Compromís sobre los tramos Altafulla-Vilafranca sur de la AP-7 y Les Borges Blanques y El Pla de Santa María de la AP-2, pero yo creo que el debate que se está viendo aquí en este momento es un debate que tenemos que acometer porque es generalista. Es cierto que durante ciertos momentos y en ciertas épocas el dinero público no ha dado para hacer determinadas vías de comunicación —nosotros no estamos en contra cuando es beneficioso para la sociedad que se hagan vías de colaboración público-privadas—, pero también es cierto que en este momento el debate que tenemos abierto es qué vamos a hacer cuando se vayan terminando las concesiones y si las vamos a recuperar para la vía pública, cuánto nos va a costar esa recuperación y alguna cosa más que diré a continuación.

Nosotros sí somos partidarios de que no se vayan renovando las concesiones y de que se vaya recuperando para la red pública, pero hay que tener en cuenta que todo esto también arranca en el momento en que las concesiones se hacían muy graciosas y dependiendo del tipo de amigos al que se le hiciera la concesión. En ocasiones había hasta mordidas e incluso financiaciones y maneras opacas y poco transparentes de hacer las concesiones. Ahora nos estamos encontrando con que de repente tenemos que empezar a recuperar y, claro, los diputados en esta Comisión vamos presentando iniciativas de aquello que nos duele y de aquello que tenemos más cerca o de lo que nos enteramos que está a punto de acabar la concesión e intentamos hacer una iniciativa y lo que tendríamos que hacer es abrir el debate ya de una vez. El ministro Ábalos ha dicho ya mensajes cuando va a medios de comunicación. Anteriormente también se habló en la etapa en la que estaba el Partido Popular, nosotros aquí también hemos mostrado una posición y el resto de grupos lo está haciendo y creo que ha llegado el momento en el que de manera ordenada y coordinada todos los grupos políticos pongamos encima de la mesa qué vamos a hacer con las concesiones que vayan venciendo, cuánto nos va a costar recuperarlas, quién se va a hacer cargo de ese mantenimiento y con qué fórmulas lo vamos a pagar porque, a fin de cuentas, es el debate. No se trata de que unos diputados sean o seamos más espabilados que otros y traigamos una iniciativa de nuestro territorio para intentar darle una solución. En Ciudadanos entendemos que hay que darle una solución a este tema en el conjunto de España, porque es lo que están esperando los ciudadanos; si no, estaremos corrigiendo y solucionando problemas en unas partes del territorio, pero aquellos que no tengan capacidad para proponer aquí una iniciativa se irán quedando al margen de ese

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 621

11 de octubre de 2018

Pág. 39

tipo de soluciones. Por tanto, instamos a abrir ese debate público entre todos los partidos políticos, un debate que se haga con lealtad. Evidentemente, nuestra posición pasa por la recuperación para la red pública, pero también debemos tratar el mantenimiento y la financiación para que podamos desarrollar una España de ciudadanos libres e iguales.

Por supuesto, vamos a votar a favor, porque estamos a favor de este tipo de iniciativas, aunque quisiéramos extenderlas generalmente.

Muchas gracias.

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

El señor **BALDOVÍ RODA**: Sí, ya he dicho que aceptamos la enmienda.

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

— SOBRE MEDIDAS PARA IMPULSAR LA INTERMODALIDAD DE LA BICICLETA Y EL TREN. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA. (Número de expediente 161/003676).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la última proposición no de ley y aviso a los portavoces para que lo tengan en cuenta a efectos de la votación a continuación. Es la proposición no de ley número 8 del orden del día sobre medidas para impulsar la intermodalidad de la bicicleta y el tren. Es del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea y la defiende el diputado don Sergio Pascual. Tiene la palabra.

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

Señorías, traemos aquí hoy una PNL que pretende propiciar e impulsar las capacidades para el tráfico intermodal entre bicicletas y ferrocarriles. La traemos porque entendemos que la intermodalidad es probablemente la mejor herramienta que tenemos para poder cumplir con las obligaciones que tiene nuestro país comprometidas con Europa en el Libro Blanco del Transporte en materia de tránsito modal a opciones no contaminantes. La traemos porque entendemos que la intermodalidad es una herramienta para que podamos cumplir con ese 50 % de desplazamiento de la cuota modal del transporte en vehículos privados contaminantes a otro tipo de vehículos. Sabemos que es ese tipo de vehículos los que producen el 40 % de las emisiones de CO₂ y el 70 % del resto de gases contaminantes en nuestras ciudades. También la traemos porque somos conscientes de que los vehículos privados en las ciudades generan congestiones inevitables —no hay infraestructura posible que pueda evitarlo si seguimos desplazándonos con esos sistemas de movilidad no sostenibles— y los atascos están produciendo una pérdida de hasta un 1 % del PIB en la Unión Europea y, como decía el otro día, un 10 % de pérdida de tiempo efectivo de la vida de los ciudadanos y las ciudadanas de este país en las aglomeraciones de tráfico.

Creemos que hay multitud de mecanismos para propiciar la intermodalidad bicicleta-tren. Les cito algunos que están recogidos en el informe de abril de 2010 de la Unión Europea —y ya ha llovido desde entonces—: los sistemas de securización RFID que apoya el Gobierno danés, los aparcamientos securizados de las estaciones de trenes que tiene el Gobierno holandés, los vehículos dedicados que encontramos en la red ferroviaria belga, los sistemas de integración tarifaria —para esto no hay que irse tan lejos— que tiene el Gobierno de Euskadi o sistemas como el *Call a bike* que ha puesto en marcha la propia Deutsche Bahn, la empresa pública alemana de sistemas ferroviarios. Hay muchos sistemas que propiciarían un aumento de la intermodalidad tren-bicicleta. Además, creo que no hace falta decir que en nuestro país tenemos condiciones meteorológicas óptimas —al menos, en términos comparativos con el norte de Europa— para que la bicicleta se convierta en el verdadero vehículo para la última milla. Como ustedes bien saben, la movilidad sostenible en los entornos urbanos está abocada a convertirse en una movilidad en la que grandes redes troncales con vehículos de alta capacidad —metros, carriles VAO o buses— se encargan de los grandes tráficos, pero la última milla acaba siendo operada por sistemas de tránsito autónomo como los que ahora proliferan de *car o moto sharing* o, por qué no decirlo, con bicicletas. Esta última milla es clave. Pretendemos, por tanto, que el operador público y su responsable —en este caso, el Ministerio de Fomento— se hagan cargo de la necesidad de impulsar la intermodalidad bicicleta-tren y para eso tienen que adoptar medidas concretas y les citamos en la proposición no de ley algunas de ellas. En particular, al margen de esas medidas concretas como los aparcamientos securizados

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 621

11 de octubre de 2018

Pág. 40

en las estaciones y la vigilancia o ampliación de los espacios para transportar bicicletas en los trenes, pretendemos que se concrete un plan que debe ser suscrito por Renfe, ADIF y el Ministerio de Fomento; un plan que recoja todas estas medidas para la intermodalidad bicicleta-tren y que, como indicamos en la proposición no de ley, debería estar cuanto antes.

Hemos hablado con el Grupo Socialista, que tenía algunas recomendaciones fundamentalmente de carácter técnico y que recogía algunas de las medidas que ya viene tomando Renfe para propiciar esta intermodalidad —aunque insisto en que desde nuestro punto de vista son todavía muy insuficientes para cumplir los compromisos con la Unión Europea en esta materia— y vamos a presentar una transaccional a votación.

El último punto de la proposición no de ley apunta a la necesidad de que Renfe se incorpore de forma comprometida en los consorcios metropolitanos de transporte, porque entendemos que la integración tarifaria es la clave para que podamos disfrutar los ciudadanos y las ciudadanas de una intermodalidad efectiva.

Muchas gracias.

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

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

La señora **GONZÁLEZ PELÁEZ**: Muchas gracias, presidente. Buenos días.

La intermodalidad entre diferentes medios de transporte no es nueva y menos tratándose de la bicicleta, que por su escaso volumen y peso es susceptible de ser transportada por otros vehículos sin grandes problemas. En concreto, su maridaje con el ferrocarril ha sido históricamente fundamental y muy importante en tanto que los trenes disponen de más espacio que otros medios terrestres para transportar bicicletas y por ser ambos los primeros y únicos vehículos mecánicos que circulaban en los países industrializados hasta la aparición del automóvil.

La bicicleta podría considerarse como parte de la solución para la preservación del medio ambiente y la lucha contra el cambio climático y para otras muchas cuestiones a través de la aplicación de planes intermodales de movilidad sostenible para armonizar y cohesionar el transporte en general. Desde los años noventa del siglo pasado y principios de este siglo comenzó a reivindicarse y a calar el uso de la bicicleta y la sensibilidad de la sociedad, aumentando así la conciencia colectiva del valor que tiene este medio de transporte para descongestionar la movilidad urbana y metropolitana, además de como medio de ocio en la naturaleza e incluso de motor de crecimiento turístico. Sin embargo, simultáneamente las normas e infraestructuras no han ido evolucionando al mismo ritmo que el progresivo crecimiento del uso y la valoración que la bicicleta tiene, mermando así las posibilidades y prestaciones que da su intermodalidad. Por ello, es necesario seguir implementando políticas que faciliten e impulsen el uso tanto de la bicicleta como del tren como medios de transporte sostenibles. Si la bicicleta es el medio más competitivo en espacios urbanos y distancias cortas y el tren en los metropolitanos y distancias medias y largas, es oportuno que gobiernos, parlamentos y ejecutivas de empresas ferroviarias refuercen sus sinergias a fin de facilitar rigurosas estrategias de desarrollo, fomento y explotación en pro de una intermodalidad más eficaz y sostenible. En definitiva, la combinación del tren y la bici procura con muy bajo coste económico, social y medioambiental la consecución del derecho a la movilidad universal; un derecho que se satisface en este caso a precios asumibles para la mayoría de la población, que conlleva una baja tasa de accidentes, ocupa menos espacio y produce menos gastos que el modelo basado en la carretera y en el automóvil particular, además de no emitir CO₂ y tener altos rendimientos energéticos.

Por ello, coincidimos con el grupo proponente en los objetivos que se plantean con esta proposición no de ley y hemos presentado una enmienda que hemos transaccionado con el grupo proponente, puesto que creemos que un plan sería la mejor herramienta para evaluar lo que se ha hecho, qué necesidades hay y cuáles son las medidas a acometer. Hay muchos aspectos que incorpora el grupo proponente en su proposición que ya se están acometiendo y hay algunos que hay que valorar si se pueden o no acometer por razones de seguridad, como es la instalación de aparcamientos de bicicletas en los propios andenes. Por ello hemos presentado la enmienda. En lo que respecta a las infraestructuras de los proyectos de estaciones de ADIF, tanto en nueva construcción como en remodelaciones de edificios de viajeros, ya existen, y se intenta cuidar y potenciar la intermodalidad entre diferentes medios de transporte. ADIF viene trabajando de forma continuada en la mejora de la intermodalidad en las estaciones, tanto con otros medios de transporte como con la bicicleta, para esta última mediante la implantación de aparcamientos de bicicletas en las estaciones. De esta forma, en ochenta y ocho de las estaciones gestionadas por ADIF

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 621

11 de octubre de 2018

Pág. 41

ya existe un aparcamiento a las afueras, en la zona del propio aparcamiento o cerca de la estación. En todos los casos es gratuito y sin vigilancia, con excepción de cuatro estaciones —Zaragoza-Delicias, A Coruña, Ourense y Cádiz— en las cuales la zona para estacionamiento de bicicletas está vigilada al tratarse de una zona dentro del aparcamiento vigilado. En ningún caso se dispone de aparcamientos para bicicletas en los andenes en las estaciones, no recomendándose su instalación por motivos de seguridad.

Por otra parte, ADIF colabora con las comunidades autónomas y ayuntamientos para optimizar la integración de una nueva estación, así como en la remodelación de edificios de viajeros ya existentes en la red de transportes local y regional, impulsando la intermodalidad de las estaciones tanto con otros medios de transporte como con la bicicleta. En concreto, en la intermodalidad tren-bicicleta hay algunas actuaciones que se han llevado a cabo; por ejemplo, en determinados periodos y áreas geográficas se establecen promociones específicas para algunos eventos y rutas turísticas. En las grandes ciudades, donde ya hay una extensa red de carril bici, por ejemplo en Madrid, se establecen planes específicos para la movilidad ciclista, en los que se desarrollan actuaciones conjuntas entre el ayuntamiento, ADIF y Renfe. La Dirección de Cercanías de Barcelona participa ya en los foros con la Mesa Española de la Bicicleta y colabora con las instituciones, ATM, diputaciones y ayuntamientos en las iniciativas que faciliten la intermodalidad de la bicicleta. En este momento se está estudiando la posibilidad de establecer acuerdos comerciales con empresas de transporte con el fin de facilitar el traslado de esas bicicletas. En los procesos de compra del nuevo material para el parque de Renfe viajeros, se solicita a los fabricantes la creación de espacios singulares que permitan tener zonas libres para dejar bicicletas o cualquier otro equipaje, y Renfe sigue estudiando fórmulas alternativas para incentivar el uso de la bicicleta. Por todo ello, entendemos que es necesario que el plan evalúe lo que se ha llevado a cabo hasta este momento y las necesidades que tenemos, para establecer unas medidas concretas a llevar a cabo en la intermodalidad.

Muchas gracias.

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

Pasamos al turno de los portavoces. Para fijar posición, ¿Grupo Mixto? (**Denegación**). No desea intervenir.

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

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

Por supuesto, todos tenemos claro que la bicicleta no es un medio de desplazamiento más, es un vehículo que cumple con una función social en cuanto que favorece una ciudad saludable en todos los aspectos, tanto desde el punto de vista medioambiental, como de salud, económico y social. También es cierto que el barómetro de la bicicleta, que patrocina la Red de Ciudades por la Bicicleta, ha puesto de manifiesto un incremento significativo del uso de la bicicleta en el medio urbano en los últimos cuatro años. Por lo tanto, es un medio de transporte urbano sostenible. Su bajo precio, su facilidad de uso, su agilidad y su idoneidad para todas las edades, así como los beneficios para la salud y para el medio ambiente hacen que instituciones como la Comisión Europea recomienden el uso de la bicicleta como medio de transporte. En cualquier caso, las competencias son de los municipios y de las comunidades autónomas, están muy repartidas, y el Estado español tiene que hacer un esfuerzo ingente no solo para que las ciudades y las comunidades autónomas apoyen esta iniciativa, sino también para que se establezcan iniciativas estatales que favorezcan y potencien la intermodalidad.

Nosotros, señor Pascual, igual que usted, defendemos la intermodalidad, y la verdad es que últimamente está trayendo usted iniciativas bastante interesantes a esta Comisión. Por supuesto, queremos potenciar el transporte público y el uso de la bicicleta, queremos tener más estaciones de cercanías, queremos tener intercambiadores y aparcamientos disuasorios, porque es fundamental para fomentar el transporte público, pero también debemos tener claros unos objetivos, hay que definir unos objetivos claros: los programas de actuación, qué recursos tenemos, qué plazos, qué sistemas de coordinación con las administraciones, como ya he dicho antes, y cuáles son los agentes implicados. El Gobierno puede ser un mero testigo o bien fomentar, implantar y facilitar el crecimiento. Por eso, ahora que son ustedes socios del Partido Socialista, les digo que apuesten por esta intermodalidad. El proceso para definir la política también promoverá un uso seguro de la bicicleta, cómodo y atractivo, así como una política de transporte integral y sostenible.

En cualquier caso, como siempre, aunque estamos de acuerdo con su propuesta, echamos en falta algún punto en su proposición no de ley: la mención a la mejora de la calidad del aire, que sería muy

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 621

11 de octubre de 2018

Pág. 42

interesante; las medidas destinadas a los vehículos de movilidad de personas de un tamaño medio-grande, los famosos patinetes, que hay que regular y no solo considerar directamente como un medio de transporte viario, y un plan de conectividad con otros medios de transporte público. Aquí se han dado distintos ejemplos, como que la red de bicicletas de alquiler en los ayuntamientos esté también dentro de las estaciones de trenes para que no sea necesario desplazarse a un aparcamiento disuasorio a la hora de coger el tren de cercanías y luego se pueda coger una bicicleta de alquiler en el tren de destino.

Como les digo, hay muchísimas posibilidades, hay muchísimas opciones de mejorar el uso de la bicicleta, pero también tenemos que concienciar a los conductores. En nuestra tierra ha habido hace poco un accidente con desenlace fatal, en el que un conductor ha matado a un ciclista y ha atropellado a siete más. Cada semana o cada mes tenemos algún ciclista muerto en la carretera. Debemos fomentar el uso de la bicicleta, pero su uso seguro y también una viabilidad segura del tráfico rodado en nuestro país. Por eso apoyamos también su punto número 7 y pedimos que la proposición no de ley que se aprobó para la construcción de carriles bici al lado de las autovías se haga efectiva. ¿Por qué? Porque, si no, estaremos fomentando el uso de la bicicleta en los entornos urbanos, pero en los perimetrales y en las zonas de huerta o zonas rurales, como es el caso de Murcia, lo único que estaremos haciendo será impedir que la gente la use de una forma segura.

En todo caso, seguiremos apoyándoles. Le invito a que siga trayendo iniciativas de estas, porque serán también apoyadas por nosotros.

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

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el diputado Manuel Blasco.

El señor **BLASCO MARQUÉS**: Buenos días.

El Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea trae hoy una PNL que nosotros no hemos querido enmendar. Ya le he manifestado al portavoz, al señor Pascual, que íbamos a votarla a favor. Habíamos pensado votarla a favor desde un inicio, pero la verdad es que al aceptar ustedes la descafeinada enmienda presentada por el Grupo Socialista nos lo han puesto difícil. Sin embargo, vamos a mantener el buen ambiente, el buen rollo —como dicen ustedes en los plenos— y vamos a apoyarla.

En todo caso, voy a decir alguna cosa a los diputados proponentes, al Grupo de Podemos. Al interpretar por qué ustedes habían aceptado descafeinar su propia iniciativa, me he acordado de un grupo musical que había en España, que se llamaba Presuntos Implicados, que cantaba una canción muy conocida, *Cómo hemos cambiado*, y que tenía una coletilla que decía: «¡Ah!, ¿qué nos ha pasado?». Yo le preguntaría a Podemos hoy: ¿Qué os está pasando? ¿Qué os ha pasado? ¡Cómo habéis cambiado! Esto ocurrió hace veintisiete años, el mismo año en el que nació mi compañera Raquel Alonso, que está aquí. Ese año hubo dos noticias importantes, el nacimiento de Raquel, que hoy nos permite disfrutar de su presencia, y esta canción, que deberían ustedes incorporar a su denominación. A partir de ahora deberían ser Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea-Presuntos Implicados. **(Risas)**.

Han dejado la PNL prácticamente en nada. La transacción del Grupo Socialista se resume en una frase, que es: Hay que hacer un plan. Y no tienen ustedes mucho tiempo. Suponiendo que agoten la legislatura, les quedan menos de dos años. ¿Cuánto tiempo le van a dar al PSOE para que haga un plan? En política inglesa decían hace muchos años que hacer un plan era como crear una comisión: si quieres que algo no funcione, crea una comisión. En este caso, el PSOE les propone hacer un plan. Yo les digo que vamos a presentar en breve —la presentaré yo, si mi grupo me lo permite— otra PNL mucho más detallada y que ustedes votarán con mucho más gusto que la píldora que se están tragando hoy, quizá porque esta noche o ayer Sánchez e Iglesias pactaron los presupuestos y ahora tienen que estar de buen rollo.

Les quiero decir otra cosa. Mientras el Partido Popular ha estado en el Gobierno, el Ministerio de Fomento —y no es un reproche al PSOE, porque creo que los reproches en la Comisión referidos a lo que tú has hecho o a lo que no has hecho no sirven de nada, no son útiles para la población— era partícipe del Plan Estratégico Estatal de la Bicicleta, junto con la Dirección Nacional de Tráfico y la Federación Española de Municipios y Provincias. En ese plan participaban también los amigos de la bicicleta y muchas de las asociaciones de la bicicleta y había mucho más planificado de lo que ustedes hoy proponen, que es iniciar un plan, que es volver atrás. La PNL que les presentaremos nosotros detallará todo lo que ya se ha pactado con la Mesa de la bicicleta y Podemos podrá decir con alegría que vota por fin una iniciativa presentada por el Grupo Popular, que sé que tienen ganas.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 621

11 de octubre de 2018

Pág. 43

Hay que concretar mucho más. Hay que facilitar el acceso a las estaciones de ferrocarril, externamente, para que los carriles bici lleguen a las estaciones, y también internamente. Habrá que hacer aparcamientos en las estaciones —en algunos, casos se podrán hacer aparcamientos en los andenes de las estaciones y en otros casos no—; habrá que promover la instalación de servicios de alquiler de bicicletas en las estaciones que hoy no los tienen; habrá que crear abonos de transporte integrado. Es decir, se pueden plantear muchas cosas útiles para los ciudadanos, más que aprobar aquí que se haga un plan. Con nuestra ayuda, el ministro Ábalos tendrá en breve un plan, porque ya estaba prácticamente elaborado, y no solo por el ministerio sino por la sociedad civil.

Para terminar, presidente, ya que es la última intervención de la mañana, le pido al Grupo de Podemos que analice bien lo que está haciendo y si va a ser útil para los españoles no hacer nada. En cualquier caso, vamos a apoyar su iniciativa. **(Aplausos)**.

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

Si les parece, antes de iniciar las votaciones, vamos a esperar cinco minutos a que lleguen los refuerzos. **(Pausa)**.

VOTACIONES:

El señor **PRESIDENTE**: Como siempre, vamos a hacer el recuento de efectivos.

Señor Barrachina, ¿hay catorce diputados del Grupo Popular? **(Asentimiento)**. Señor Ramos, ¿hay nueve del Grupo Socialista? **(Asentimiento)**. Señor Alonso, ¿siete del Grupo Confederal? **(Asentimiento)**. Señor Navarro, ¿tres de Ciudadanos? **(Asentimiento)**. Esquerra Republicana no está, el Grupo Nacionalista Vasco no está y del Grupo Mixto están dos diputados. Luego, estamos treinta y cinco. Lo digo a efectos de cómputo.

Comenzamos las votaciones.

En primer lugar, votamos la proposición no de ley sobre el acceso al centro de alta resolución de Lepe, en Huelva, del Grupo Parlamentario Socialista, que se vota en sus propios términos.

Efectuada la votación, dijo:

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

En segundo lugar, proposición no de ley relativa a la supresión de los pasos a nivel, pasos de vías en estaciones, mejora de la seguridad y atención a víctimas y familiares, del Grupo Confederal. Se vota en los términos de una enmienda transaccional.

Efectuada la votación, dijo:

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

La siguiente es la relativa a la conexión ferroviaria del noroeste de España con el corredor atlántico de transporte, del Grupo Parlamentario Ciudadanos. La votamos en los términos de una enmienda transaccional.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 34; abstenciones, 1.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Votamos, a continuación, la proposición no de ley sobre el ferrocarril de ancho métrico. Es del Grupo Parlamentario Socialista y se vota en los términos de una enmienda transaccional.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 34; en contra, 1.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Votamos la quinta de las proposiciones, sobre el impulso a las medidas de accesibilidad contempladas en el Plan Estatal de la Vivienda 2018-2021, del Grupo Parlamentario Popular. Se vota en los términos de una enmienda transaccional.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 27; en contra, 7; abstenciones, 1.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 621

11 de octubre de 2018

Pág. 44

Votamos la sexta proposición, sobre la ampliación del Real Decreto 1110/2018 a más tramos de la autopista AP-7, del Grupo Parlamentario Mixto. Se vota con la enmienda del Grupo Parlamentario Popular.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

A continuación, votamos la octava proposición —ya saben que la séptima fue retirada—, sobre medidas para impulsar la intermodalidad de la bicicleta y del tren, que se vota en los términos de una enmienda transaccional.

Efectuada la votación, dijo

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

Votamos la novena proposición, relativa a incluir la ampliación del *bypass* de la autovía A-7 dentro del Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras, del Grupo Parlamentario Popular, que se vota en los términos de una enmienda transaccional.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 18; en contra, 17.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Votamos la décima y última proposición, relativa a incluir el proyecto de mejora de la capacidad y funcionalidad de la autovía A-62 dentro del Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras, que se vota con la enmienda del Grupo Parlamentario Ciudadanos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 18; en contra, 17.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Agradeciéndoles a todos ustedes las intervenciones, que han sido muy buenas, y el buen ambiente, levantamos la sesión.

Muchas gracias.

Eran las doce y cincuenta y cinco minutos del mediodía.