



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2017

XII LEGISLATURA

Núm. 279

Pág. 1

FOMENTO

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

Sesión núm. 14

celebrada el miércoles 28 de junio de 2017

Página

ORDEN DEL DÍA:

Proposiciones no de Ley:

- Relativa a la aprobación del nuevo plan de prestación del servicio postal universal por parte de Correos. Presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. (Número de expediente 161/001963) 2
- Sobre el uso turístico, residencial y/o científico del edificio del Faro de Cabo de Palos (Murcia). Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/001828) 7
- Sobre la ejecución de las inversiones pendientes en la Red de Rodalies de Cataluña. Presentada por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana. (Número de expediente 161/000824) 10
- Sobre la llegada del AVE al municipio de Murcia. Presentada por los grupos parlamentarios Socialista, Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea y Ciudadanos. (Número de expediente 161/001026) 16
- Sobre alquileres abusivos, garantías para personas arrendatarias y pequeños propietarios y parque público de alquiler. Presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. (Número de expediente 161/001591) 21
- Relativa a la defensa de los propietarios de las viviendas. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/001600) 26

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 279

28 de junio de 2017

Pág. 2

- | | |
|---|----|
| — Sobre la construcción de enlaces entre las poblaciones de Oliva y Altea con la AP-7. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/001799) ... | 30 |
| — Sobre impulso y modernización del sector del taxi. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/001830) | 35 |
| — Relativa a la extensión de la subvención de residentes para el desplazamiento aéreo de los menores de edad no emancipados y no residentes en los territorios de Canarias, Baleares, Ceuta o Melilla, cuyos progenitores o tutores legales residen en los territorios indicados. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/001882) | 40 |
| — Sobre la presentación de un informe y calendario detallado de actuaciones para la finalización y la puesta en servicio de la variante ferroviaria de Pajares. Presentada por el Grupo Parlamentario Ciudadanos. (Número de expediente 161/000967) | 43 |
| — Relativa a mejorar la seguridad de las actividades relacionadas con trabajos aéreos. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/001625) | 50 |

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

- **RELATIVA A LA APROBACIÓN DEL NUEVO PLAN DE PRESTACIÓN DEL SERVICIO POSTAL UNIVERSAL POR PARTE DE CORREOS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA. (Número de expediente 161/001963).**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, buenas tardes.

Comenzaremos la sesión de la Comisión en estas tempranas horas recordando el orden del día que vamos a seguir, tal y como les hemos notificado a través de un correo electrónico esta mañana, atendiendo a las peticiones que nos han hecho diferentes grupos parlamentarios. En primer lugar, vamos a debatir la proposición que figura en el orden del día con el número 11.º, y después continuaremos con la 8.º, la 1.º, la 3.º, la 4.º, la 5.º, la 7.º, la 9.º, la 10.º, la 2.º y la 6.º

Comenzamos sin más dilación con el debate de la primera proposición no de ley, relativa a la aprobación del nuevo plan de prestación del servicio postal universal por parte de Correos. Es una iniciativa del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea que va a defender el señor Pascual.

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

Señorías, estamos aquí de nuevo presentando una proposición no de ley para frenar al señor De la Serna. El ministro de Fomento vuelve a meterse a contramano contra un sector fuertemente sindicalizado y que presta un servicio público en nuestro país. Lo hizo con el sector de la estiba y ahora entra contra Correos. Parece que quiere pasar a la historia como el Thatcher español, la vanguardia del desmantelamiento de los derechos de los trabajadores y de los servicios.

El señor De la Serna y el Gobierno del Partido Popular, de la mano del ministro de Hacienda, el señor Montoro, han consignado en los Presupuestos Generales del Estado 60 millones de euros menos para el Servicio Postal Universal que presta esta entidad pública, que no es otro que el reparto del correo. Estos 60 millones de euros menos suponen un tercio de lo consignado en el año anterior, una cantidad que ya es considerablemente inferior a la que estiman necesaria los trabajadores y los sindicatos para cubrir el Servicio Postal Universal. No contentos con esto, se negocia y se aprueba a cambio de un voto —el voto de señor Quevedo— un recorte de 60 millones de euros adicionales para el Servicio Postal Universal. Este es el concepto de vertebración de país que tiene el Partido Popular, que negocia a cambio de un solo voto el desmantelamiento de un servicio que probablemente sea el único, junto con las carreteras, que es reconocible por todos los vecinos y vecinas de nuestro país. Insisto en que el servicio que presta Correos se vería absolutamente afectado, especialmente en las zonas rurales, si se lleva a cabo este nuevo recorte de otros 60 millones de euros —serían 120 millones de 180; dos tercios—, lo que supondría

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 279

28 de junio de 2017

Pág. 3

diezmar el presupuesto en el caso de que estos números sigan adelante. Todo a cambio de un voto. Esta es su política de vertebración del Estado. Muy cínica resulta esta pretensión.

Nosotros presentamos una proposición no de ley que pretende revertir esta situación, porque podría parecer que detrás de estos recortes está la puesta en marcha de un plan que nos dio a conocer la Comisión Nacional del Mercado de la Competencia en el año 2016 y que incluía una reforma del modelo de cálculo del coste de la prestación del servicio apuntando a que Correos debía ir acercándose a un modelo en el que se prestara en algunas localidades el servicio de entrega postal una vez cada tres días en lugar de una vez cada día. Parece que este recorte se corresponde al dedillo con ese plan que incluía el cierre masivo de oficinas auxiliares de Correos —no nos olvidemos de esto—. Estaríamos hablando de recortes en el servicio, estaríamos hablando de despidos de personal, de congelaciones salariales y estaríamos hablando de que probablemente más de ocho mil núcleos de población, pequeñas áreas rurales, podrían verse afectadas en el caso de que esto siguiera adelante. Se me ocurren pueblos que conozco pero seguro que a todas sus señorías se les pueden ocurrir algunos similares en sus provincias y circunscripciones de elección; Alanís, El Bosque, Pampaneira, Sierra de Outes, Sallent de Gállego, por poner cuatro o cinco ejemplos de estos pequeños municipios que se verían gravísimamente afectados si siguiera adelante este plan del Gobierno. Insisto, Correos vertebra España, no el voto del señor Quevedo. Correos, la mayor red de distribución del país, con 11 000 puntos de atención y 57 000 trabajadores, es lo que está amenazado hoy.

El problema de Correos no se soluciona con recortes, se soluciona con propuestas e imaginación, como las que ya hacen los trabajadores y trabajadoras de Correos. La dependencia de la carta es el grave riesgo que amenaza al futuro de esta entidad pública, y algo se estará haciendo mal cuando entre las grandes operadoras de correos del continente sigue siendo la más dependiente de este servicio, con un 74 %, mientras que el servicio de correos británico depende solamente en un 48 %, La Poste francesa en un 41 %, la italiana en un 25 % o la alemana en un 16 %. Algo habrá que hacer para mejorar el servicio de paquetería, servicios financieros, *retail* digital, etcétera. El comercio electrónico está aquí, ha llegado para quedarse. La última milla es la clave en los servicios comerciales hoy y Correos está en una ubicación privilegiada para convertirse en el gran operador logístico de nuestro país. Habrá que ponerse manos a la obra en lugar de emprender recortes, porque además —y esto lo saben ustedes, señorías— esos recortes traerían un gravísimo conflicto social en el sector que imposibilitaría cualquier medida de cambio, cualquier adaptación para que esta empresa efectivamente pudiera enorgullecernos a todos siendo la vanguardia de la entrega de paquetería, siendo la vanguardia de las nuevas cadenas logísticas que han llegado para quedarse.

En ese sentido, más allá de esa carta que el subsecretario de Estado de Correos mandó a los sindicatos para tranquilizarlos respecto a la financiación del servicio público universal, una carta en la que, insisto, ni siquiera aparecía la rúbrica de esos acuerdos, nosotros pretendemos que hoy se apruebe aquí esta PNL. Entiendo que si su subsecretario de Estado ha mandado esa carta el Partido Popular no tendrá ninguna duda a la hora de apoyarla. Repito, pretendemos que se apruebe esta PNL, en la que se pide que se calendarice el grupo de trabajo con conclusiones en ocho meses para aprobar un plan que garantice el servicio público universal de prestación de correos en nuestro país, que se garantice la cobertura de las cantidades para el servicio público universal para este ejercicio cubriendo las necesidades que están amenazadas por el recorte presupuestario brutal de este año y que se desbloquee, por otro lado, el convenio que lleva tres años y medio prorrogado procediendo a aprobarse el IV convenio marco, como están demandando las distintas centrales sindicales. Pedimos también que en los presupuestos de 2018 y los 2019 los grupos parlamentarios aquí representados se comprometan a cubrir suficientemente el servicio público universal, de tal manera que en esa situación y en esa lógica de paz social y de garantía de servicio y de derechos de los ciudadanos podamos acometer los cambios necesarios para que Correos se convierta en el gran operador logístico nacional.

Insisto —y termino con esto—, entiendo que los señores del Grupo Parlamentario Popular no tendrán ningún problema en aprobar esta PNL porque, de lo contrario, resultaría que la misiva que mandó su responsable ministerial no era más que una suerte de engaño o una patada a seguir para tranquilizar a los trabajadores y a las trabajadoras, a los usuarios de las zonas rurales y a los usuarios no nativos digitales, que son los principales receptores de este servicio.

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 279

28 de junio de 2017

Pág. 4

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

Hay dos enmiendas, una de ellas del Grupo Parlamentario Popular. Tiene la palabra el diputado don Jaime Mateu.

El señor **MATEU ISTÚRIZ**: Buenas tardes, señorías.

Hay un error de base porque esa proposición no de ley no se tiene que llamar aprobación de un nuevo plan de prestación del servicio postal universal por parte de Correos, porque Correos no tiene la competencia; es el Gobierno el que aprueba el plan postal. Eso como punto de partida.

Analizando el *petitum*, nosotros hemos introducido dos enmiendas de modificación. Una de ellas, en lo que se refiere al primer apartado, está dirigida a matizar que la negociación debe ser realizada por el propio servicio de Correos y Telégrafos porque, basándose en la Ley 14/2000, tiene autonomía de gestión de organización administrativa y es la que tiene que llevar la aprobación del cuarto convenio —la sociedad, no el Gobierno— con los propios trabajadores y trabajadoras del servicio de correos. Son unos matices *ab initio* para seguir analizando el *petitum* del grupo proponente, de Podemos. Insisto en la autonomía que otorga la Ley 14/2000 de dimensionamiento y organización del propio servicio de Correos y Telégrafos. Y sobre esa base está trabajando el servicio de Correos y Telégrafos, dentro del marco establecido en la Ley 9/1987, de 12 junio, en la cual se regulan los órganos de representación y determinación de las condiciones de trabajo cuando se trata de una sociedad jurídica societaria en la renovación y en la aprobación del cuarto convenio colectivo, sin intervención, insisto, del Ministerio de Fomento.

El tercer convenio colectivo está en situación de ultractividad, como ustedes saben, en función de lo establecido por la Audiencia Nacional en junio del año 2015 y, desde luego, hay un firme propósito y firme voluntad por parte de la sociedad de Correos de seguir apoyando para continuar con la aprobación de este cuarto convenio sobre el que ya existía, por cierto, un alto grado de consenso con la comisión negociadora, aunque quedaban aspectos como era el análisis de las reivindicaciones en materia salarial y de consolidación. La intención de la empresa es alcanzar el mismo consenso que se logró con el tercero, que fue prácticamente un 80% de los agentes sociales allí representados. ¿Por qué? Porque un consenso elevado determina la existencia de una paz social al respecto, y luego unas mejores condiciones de entendimiento y de funcionamiento de la sociedad.

En cuanto al empleo, la sociedad ha estado siempre de acuerdo en comprometer la elevación de los salarios dentro de los topes establecidos por la Ley de Presupuestos Generales del Estado. También hay que referirse a la aportación que se hizo en materia de los 1606 puestos de trabajo que se consolidaron en el territorio nacional y la convocatoria de más de 2443 puestos de trabajo que tienen que ser regulados para su entrada en el servicio de Correos. Igualmente, se está trabajando en la reforma de empleo de Correos, con lo cual, la actividad en materia reivindicativa en el cuarto convenio está siendo perfectamente atendida.

Además, siempre se han implementado medidas sociales con los empleados. Así, están los seguros de accidentes y los optativos de los empleados; las partidas de ayudas sociales; la ampliación de derechos sociales en las que también se está trabajando, tanto para las parejas de hecho como para las que no lo son; políticas de conciliación familiar; programas de diversidad, así como iniciativas orientadas a mitigar los riesgos laborales en la prevención de la salud.

Con respecto al punto segundo del *petitum*, hay que destacar que, efectivamente, señorías, el plan de prestación del Servicio Postal Universal previsto en la Ley postal universal del año 2011 no ha sido aprobado hasta la fecha de hoy. Pero, ¡jojo!, hay que tener en cuenta una consideración muy importante que este plan fijará para atender luego unas peticiones que hacen ustedes en el segundo punto del *petitum*: este plan fija tanto las obligaciones en las que Correos debe prestar el servicio nacional como la metodología que tiene que servir a la CNMC para calcular el coste neto de la prestación de dichos servicios con las obligaciones impuestas. Señorías, me he leído el informe del año 2016 de la Comisión y no he visto ninguno de los puntos que ustedes incluyen en la exposición de motivos, eso de no repartir el correo nada más que tres días en los pueblos. Tampoco he visto las demás cosas que ustedes ponen en el *petitum*. Si luego me dicen en qué página están, se lo agradecería. Por eso el Ministerio de Fomento trabaja actualmente en el plan de aprobación de este plan universal, pero tiene que pasar unas fases.

He de indicarle que yo provengo de una comunidad, Castilla y León, y un territorio, el burgalés, de 371 ayuntamientos y 1214 núcleos urbanos y la salvaguarda del reparto de las zonas rurales ya viene establecida en la propia ley postal y no va a estar establecida en este plan. Por ello, en la Ley postal se establece de manera expresa que estas zonas no podrán calificarse de muy baja densidad de población

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 279

28 de junio de 2017

Pág. 5

a los efectos del establecimiento de criterios para excepcionar la frecuencia general de reparto de al menos cinco días laborables a la semana —¡ojo!, porque ustedes han dicho que el informe de la CNMC decía todo lo contrario, que hasta un día cada tres y no los cinco días que establece—. Evidentemente, la presencia directa de los representantes sindicales en esta negociación no es posible por las condiciones técnicas de la financiación y también, evidentemente, porque solo corresponde al Gobierno esta competencia, pero en una de las fases de elaboración del plan, la Ley postal prevé un informe preceptivo, aunque no vinculante, del Consejo Superior Postal en el que participan los sindicatos más representativos del sector postal. Estamos a expensas, señor Pascual, de la aprobación de nuestras enmiendas para decidir el sentido de nuestro voto y agradezco al presidente los once segundos que me ha dado de más. **(Risas).**

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE:** Gracias.

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

El señor **RAMOS ESTEBAN:** Buenas tardes a todos y muchas gracias.

Hoy viene aquí una iniciativa de Podemos sobre el Servicio Postal Universal, sobre Correos, que además tiene relación con la PNL que registró el Grupo Parlamentario Socialista hace tiempo y por eso hemos presentado una enmienda que va en el mismo sentido de una moción del Grupo Socialista que se debatió ayer en el Senado y que fue rechazada con los votos en contra del Partido Popular, lo que demuestra el interés del Partido Popular por la situación de Correos, de sus trabajadores y de los pueblos que estamos afectados por la situación actual de Correos. Nuestra enmienda replica un acuerdo al que llegamos nosotros, el Partido Socialista —igual que han hecho otros partidos como Podemos—, tanto con UGT como con Comisiones Obreras, para ver la situación de Podemos —perdón, la situación de Correos—, y estudiar las mejoras que tenían que producirse. Es que Correos a veces se parece a Podemos. **(Risas).**

Cuando escuchamos las declaraciones o las intervenciones del Partido Popular, sea el portavoz que sea, vemos que siempre podrían terminar con la frase de España va bien. Nosotros no creemos ni que España vaya tan bien ni que vaya tan mal, creemos que hay puntos intermedios. Pero lo que sí nos preocupa —y lo hemos dicho muchas veces en esta Comisión— es que si no tenemos la capacidad de detectar cuáles son los problemas y los déficits que tenemos, va a ser muy complicado que encontremos las soluciones. Y Correos tiene muchos problemas: primero, por dejadez del Gobierno del Partido Popular, porque en el año 2010, con un Gobierno socialista, se aprobó una ley, la Ley del servicio postal, que obligaba a que se hiciera la regulación del plan del Servicio Postal Universal inmediatamente. Estamos en el año 2017, siete años después de la aprobación de la ley, y el Gobierno del Partido Popular no ha hecho absolutamente nada. ¿Cuál es la sensación de nuestro grupo? Pues que el Partido Popular y su Gobierno no hacen nada para aprobar ese plan del Servicio Postal Universal, que es obligatorio que se apruebe, porque quiere dejar que Correos, poco a poco, vaya desapareciendo, que sus estructuras sean menores y que cuando, quince años después de la aprobación de la ley, en el año 2025, el Servicio Postal Universal no sea exclusividad de Correos, lo puedan llevar a cabo otras compañías privadas. Creemos que están desmantelando un servicio con el que se sienten identificados todos los españoles —todos los españoles recordarán al cartero de su calle, todos los pueblos de España recuerdan a los carteros, que además les da una estructura, sobre todo en las zonas rurales— y creemos que el Gobierno del Partido Popular está intentando una vez más acabar con un servicio —un servicio que tenía su historia, un servicio que tiene que garantizar el desarrollo de todas las zonas por igual— y lo hace pensando siempre en lo mismo: en los intereses privados y no en los intereses de los ciudadanos. Por eso hemos presentado una enmienda que creemos que además Podemos aceptará gustosamente porque no es solo una enmienda que presente el Partido Socialista sino una enmienda que se presenta con el acuerdo de Comisiones Obreras y de UGT, en la que pedimos que de una vez por todas se apruebe ese plan del servicio postal que hace ya siete años tenía que estar en marcha. Por otra parte, pedimos que el Gobierno se sienta a negociar con los representantes de los trabajadores para llegar a un nuevo pacto laboral; creemos que es imprescindible, los trabajadores de Correos han sufrido recortes en los últimos tiempos y pensamos que ya ha llegado la hora de que se reconozcan sus condiciones laborales. Además, pedimos que se busque la fórmula para que Correos pueda ser viable y competitivo como pasa en otros países; también es imprescindible. Es una iniciativa que no solo piensa en Correos, también piensa en los ciudadanos, sobre todo en los de las zonas rurales. El Partido Popular haría bien en aprobar esta iniciativa porque estaría demostrando, como

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 279

28 de junio de 2017

Pág. 6

he dicho antes, que las cosas ni están tan bien ni están tan mal sino que hay que abrir caminos para resolver los problemas que tienen muchos ciudadanos.

Agradecemos a Podemos que haya traído esta iniciativa aquí, pedimos al resto de grupos que la aprueben porque además creemos que afecta a muchos miles de trabajadores de este país y, sobre todo, a muchas zonas rurales y, en zonas como Extremadura, los ciudadanos extremeños —lo he dicho muchas veces— nos queremos sentir ciudadanos de primera, como el resto de españoles.

Nada más y muchas gracias.

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

Es el turno de posicionamiento por tiempo de tres minutos. En primer lugar, don Isidro Martínez Oblanca.

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

Algunas de las enmiendas que se han presentado ofrecen un margen suficiente para elaborar una proposición no de ley transaccional que sustituya o complementa la propuesta original. Creo que un nuevo texto tendría mucho más valor que la escasa propuesta que nos trae Unidos Podemos, que además sería mejor solución frente al panorama dibujado por el portavoz del grupo proponente, que realiza una interpretación del informe de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia que no tiene absolutamente nada que ver con la realidad de la situación de Correos, que, como decía el portavoz socialista, efectivamente, es uno de los servicios emblemáticos e históricos de España por el que merecería la pena hacer un esfuerzo para presentar una mejor proposición no de ley que oriente al Gobierno en beneficio de Correos.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Martínez Oblanca.

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

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

Creo que hay algo que podemos concluir todos los grupos parlamentarios que estamos en este momento en la Comisión, y es que el servicio de correos se supone que nos tiene que importar a todos y nos importa a todos, y que los puestos de trabajo de sus trabajadores también nos deberían importar a todos; que Correos precisamente por la evolución de los tiempos, y como ya se ha comentado, por los distintos cambios que se están produciendo en el tema de las comunicaciones vinculadas a nuestra sociedad tendrá que hacer los cambios necesarios para adaptarse, para ser competitivo y, por tanto, para tener mayor garantía de ser viable en la misma línea que se ha mantenido hasta este momento.

Los tres intervinientes iniciales han puesto encima de la mesa cuál es la situación: hay un convenio que se está negociando en este momento, pero todavía no se ha llegado a un acuerdo; hay una duda sobre la prestación del servicio sobre todo en las zonas rurales por si una disminución de la frecuencia puede dejar desatendidos esos municipios; y hay una cosa obvia y es que solamente desde lo público se puede garantizar prestar servicio en zonas deficitarias, las cuales evidentemente no son igual de atractivas si quien lo presta busca solamente el beneficio. Creo que de lo que se trata es de poner en valor la iniciativa que presentaba Podemos, que nos parece bien como iniciativa, no le vamos a quitar valor ni muchísimo menos; que también hay que poner en valor la intervención del Partido Popular en el sentido que ha mostrado de que el Gobierno está preocupado, está avanzando y está andando de manera real, en contacto con el servicio y, por tanto, ya hay un camino andado en el que ahora mismo hay que profundizar; y, por último, también la enmienda que ha presentado el Grupo Socialista en la misma dirección, desde su óptica, pero para garantizar esas cuestiones que tienen que ser transversales para todos, por lo que en Ciudadanos estaremos pendientes.

Me imagino que Podemos estará abierto, que no intentará imponer exclusivamente su iniciativa y que intentará buscar una transaccional, y en esa transaccional tiene que haber más o menos todo lo que se ha hablado aquí para que demos a los trabajadores de Correos que deben tener la tranquilidad de saber que las Cortes Generales están instando al Gobierno a que negocien y a que lo hagan en la medida de intentar hacer un Correos más viable y más del siglo XXI para garantizar precisamente que esa prestación de servicios que tiene que llegar al lugar más recóndito de nuestro país se puede mantener. Por tanto, estaremos a expensas de ver cuál es esa transaccional y si cuando se esté haciendo se nos pide nuestra opinión, la daremos también muy gustosos.

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 279

28 de junio de 2017

Pág. 7

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Salvador. Señor Pascual, en relación con las enmiendas.

El señor **PASCUAL PEÑA**: Las iremos trabajando a lo largo de la Comisión.

El señor **PRESIDENTE**: Muy bien, esperaremos a su turno.

— SOBRE EL USO TURÍSTICO, RESIDENCIAL Y/O CIENTÍFICO DEL EDIFICIO DEL FARO DE CABO DE PALOS (MURCIA). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/001828).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente iniciativa que, como saben ustedes, es la que figura con el número 8.º, y es una iniciativa del Grupo Parlamentario Popular sobre el uso turístico, residencial y/o científico del edificio del faro de Cabo de Palos en Murcia. Tiene la palabra para defenderla el diputado don Teodoro Egea.

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

Es una obviedad si digo que la Región de Murcia es un potencial turístico dentro de España, es un motor importante desde el punto de vista de los turistas que visitan nuestro país y muestra de ello son los datos de la Oficina de Turismo en Murcia, según la cual el número de viajeros durante el primer trimestre de 2017 alcanzó la cifra de más de 105 000 turistas totales, un incremento del 10 % con respecto al primer trimestre del año anterior. En cuanto a los datos económicos, en lo que llevamos de 2017 el gasto medio de los turistas alemanes, por ejemplo, ha sido de más de 1000 euros, un 14 % superior a la media del turismo extranjero, que ha sido de 950 euros aproximadamente.

El faro de Cabo de Palos, al que se refiere la proposición que hoy nos ocupa y que trae el Grupo Parlamentario Popular, es uno de los lugares más espectaculares de nuestro país y me atrevería a decir de toda Europa. Está situado en un montículo rocoso a ochenta metros sobre el nivel del mar en las últimas estibaciones de la sierra litoral de Cartagena. El buen clima, la gastronomía, la cultura, el ocio hacen que sea un lugar destacado en el mapa para cualquier turista, ya sea nacional o extranjero, y también para los que somos de esa tierra es un lugar muy sentimental, al que estamos muy unidos.

Además, la web de viajes Tripadvisor, que cuenta con más de doscientos millones de opiniones, lo sitúa como uno de los faros más espectaculares de España. Con los avances de las nuevas tecnologías en la navegación marítima, la mayoría de los faros han perdido su función principal, muchos de ellos lamentablemente están abandonados y algunos necesitan una reforma inminente para evitar daños irreparables. Por eso el Grupo Parlamentario Popular opina y propone que para conservarlos, para cuidarlos, para abrirlos a la gente qué mejor que permitir su uso como infraestructura turística o científica. El avance del turismo además está generando nuevos proyectos en otros países como Noruega, Sudáfrica, Irlanda, Escocia o Inglaterra, donde se están convirtiendo numerosos faros en infraestructuras turísticas y hoteleras, en paradores incluso, que están siendo disfrutados por todos. Se están abriendo al público estas infraestructuras, se están abriendo a la gente —que diría Podemos—, a la gente normal, que puede entrar y disfrutar de estos enclaves espectaculares.

Además, en España, Puertos del Estado ha lanzado una campaña para convertir estos viejos faros en infraestructuras que puedan ser utilizadas por todos. Muy cerca del lugar que proponemos convertir se encuentra la reserva marina de Cabo de Palos e Islas Hormigas, que es una de las áreas de mayor diversidad subacuática de Europa por su variedad de algas, corales, peces, moluscos, e incluso algún cetáceo —que hemos tenido la suerte de avistar este mismo fin de semana—. Este paraíso de la biodiversidad ha sido catalogado como el mejor destino de buceo turístico del continente. Les animo a visitar el puerto de Cabo de Palos si este verano desean comprobarlo y observar ese tránsito de personas, de la mano de las excelentes escuelas de buceo de nuestra región. Por ello, la combinación entre el valor natural de la zona y el valor turístico que rodea al faro del Cabo de Palos junto con la singularidad del edificio, convertirían esta instalación en una referencia no solo nacional, sino internacional. Todo ello además combinado con las posibilidades que este litoral de Cartagena ofrece para el desarrollo de tareas de investigación científica en el ámbito internacional para el estudio de las especies marinas de la zona, así como también para la organización de congresos relacionados con este ámbito. Este hecho permitirá, insisto, poner en valor los tesoros naturales no solo de la ciudad de Cartagena, sino de toda España.

¿Con esta proposición no de ley qué pretendemos? Pretendemos que se inicien los trámites necesarios para conservar el faro de Cabo de Palos, para desarrollar conjuntamente con la comunidad

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 279

28 de junio de 2017

Pág. 8

autónoma el modelo de explotación necesario para su puesta en valor, su conservación y su puesta en marcha como instalación de referencia bajo el modelo, por ejemplo, que está explotando Paradores Nacionales en lugares con encanto y en lugares de especial relevancia histórica y artística.

Ante las posibles críticas, debido a que el funcionamiento parlamentario no me va a permitir responder a las mismas, ya adelanto que esta proposición no pretende privatizar nada, no pretende ir contra nadie, no pretende tocar un solo ladrillo de ese emblemático edificio, de esa joya y de ese símbolo del Mar Menor y de la costa cartagenera; lo que sí pretendemos es crear un valor añadido a la reserva marina de Cabo de Palos. Que nadie pida hacer un centro que no ponga en valor toda esa zona. En primer lugar, me gustaría que tuvieran en cuenta que un edificio que ahora mismo está cerrado y del que nadie puede disfrutar, podemos —a través de esta iniciativa— conservarlo, potenciarlo y abrirlo a la gente, a sus verdaderos propietarios para que todos aquellos amantes de la costa cartagenera y de la costa de la Región de Murcia puedan tener un sitio de referencia al que ir.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, don Teodoro García.

Esta proposición no de ley no tiene enmiendas, hay posicionamientos. En primer lugar, don Isidro Martínez Oblanca, por el Grupo Mixto.

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

Hace cinco años que la hoy presidenta del Congreso de los Diputados, la señora Pastor Julián —entonces en su calidad de ministra de Fomento—, presentó y lanzó una campaña para reconvertir los faros españoles o muchos de ellos en infraestructuras turísticas. No dispongo de los datos actualizados de reconversión efectiva de faros como el murciano del Cabo de Palos en equipamientos turísticos, mi idea es que ha habido muy poco éxito en aquella campaña. Por lo tanto, al ratificar con mi voto favorable la proposición no de ley del Grupo Popular reclamo también y pido que se haga un esfuerzo por parte del Gobierno para reconvertir los faros españoles —los que están cerrados y en situación de abandono— en infraestructuras turísticas que, sin duda, añadirían un gran valor a las zonas en los que están situados.

Por mi parte, nada más, señor presidente. Muchas gracias.

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

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

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

Señorías, vamos a hablar de un monumento emblemático en mi región. Es una zona espectacular, una zona que —gracias a Dios— se ha conseguido que en toda la parte marina estuviera dentro de la Red Natura 2000. Ha generado que muchos de los que querían conocer nuestra región y que quieren hacer actividades de submarinismo vean uno de los fondos marinos —yo por suerte lo he podido ver— más importantes que tiene nuestro país y que hay a nivel europeo. No solamente por lo que ha dicho el señor García sino que también he de indicar que allí se encuentra el trasatlántico *Sirius*, que fue el último gran trasatlántico que se hundió en nuestras costas en 1806 y que se puede visitar. Todo esto ha generado que gran parte del turismo que tenemos en nuestra región sea un turismo especialista en submarinismo. Gracias a Dios, este tipo de turismo está desestacionalizado, es decir, que no solamente se da en tiempo de estío, de verano o primavera sino que también vienen a visitarlo en tiempo de invierno y otoño. En este momento, tenemos la necesidad de tener plazas hoteleras abiertas en aquella zona porque las que tenemos están en la zona de playa y no suelen abrir hasta la época de primavera. Por lo tanto, la idea de poder desarrollar un uso turístico del faro que incorpore no solamente habitaciones que puedan permitir el alojamiento de esta gente que viene a disfrutar de nuestro entorno sino que además pudiera tener un espacio para eventos y para congresos, desde el punto de vista técnico y científico —que allí hay muchísimo que desarrollar—, nos parece una idea adecuada y correcta. He de decir también que tenemos que pensar que si conseguimos sacar adelante este proyecto va a permitir la mejora del entorno del faro del Cabo de Palos que, actualmente, no está en las mejores condiciones. Hace falta mejorar los accesos por carretera, hace falta mejorar el entorno del faro.

También es importante que sustituyamos una cosa, señor García. Veo perfectamente el uso turístico y el uso científico, lo que no veo es el uso residencial, eso deberíamos quitarlo de su propuesta. También debemos indicar —para que no haya ninguna duda— que hay que buscar la reubicación de las casas o dar una nueva solución inmobiliaria a las personas que viven allí, un nuevo alojamiento. Eso creemos que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 279

28 de junio de 2017

Pág. 9

deberíamos implementar en esta proposición: eliminar el uso residencial e indicar que haya una reubicación de las casas que tienen allí los fareros.

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Confederal tiene la palabra el diputado don Javier Sánchez.

El señor **SÁNCHEZ SERNA**: Muchas gracias, señor presidente.

El diputado Teodoro García nos presenta hoy una proposición no de ley, como se ha dicho, para convertir el faro de Cabo de Palos en un complejo hotelero que incluiría un restaurante, porque lo de los posibles usos científicos o turísticos es más una justificación *a posteriori* secundaria.

Ayer tuve el interés de hablar con los fareros que viven en este faro de Cabo de Palos. Me comentaron que la iniciativa fue lanzada hace unos meses sin ninguna consulta previa ni con los trabajadores ni con los representantes sindicales ni tampoco con los vecinos de la zona. En la actualidad, en el faro de Cabo de Palos trabajan y residen cuatro fareros con sus respectivas familias. Su trabajo consiste en ocuparse de todos los faros de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, desde el de El Estacio en La Manga hasta el de Águilas, incluyendo el del puerto de Cartagena, que dependen de la Autoridad Portuaria de Cartagena, pues desde el faro de Cabo de Palos se organiza el servicio de atención de todas las señales marítimas del litoral de la Región de Murcia. Es cierto que, hoy en día, la profesión de farero se encuentra notablemente amenazada, principalmente por la falta de empleo público por parte de la Administración, pero también lo es que actualmente ningún país del mundo se plantea la eliminación de estas instalaciones y que, incluso allí donde avanza la automatización de los faros, al servicio o al trabajo de farero se le reconoce la fiabilidad y la rapidez del servicio.

La proposición que nos presenta el Grupo Popular entendemos que no está motivada por ninguna causa relacionada con el desempeño del trabajo de los fareros; ni siquiera responde a cuestiones organizativas dentro de la Administración de la que estos dependen, sino que tiene la finalidad de siempre: la finalidad es el beneficio de unos pocos empresarios cercanos a la Administración regional, el establecimiento de un turismo de élite y la privación, para la gran mayoría de la población, de visitar un edificio público que data del siglo XIX, del año 1865, y que fue declarado bien de interés cultural. Tan grave es privatizar un bien de interés cultural como que dicho negocio se intente realizar a costa de los propios trabajadores y sus familias, unos profesionales de carrera que llevan mucho tiempo trabajando en este faro, algunos de ellos —como el farero con el que hablé ayer— más de treinta años.

Los faros trasladan señales marítimas que siguen estando vigentes en todo el mundo y su función no ha quedado obsoleta, ya que existen acuerdos internacionales que obligan a que las señales marítimas estén continuamente en funcionamiento y bajo control humano. Los fareros trabajan todos los días del año a turnos, pero nunca dejan de vigilar el buen funcionamiento de las instalaciones, trasladándose, siempre que sea necesario, para labores de conservación y mantenimiento de todas ellas. La presencia permanente en el lugar de trabajo garantiza que ciertos desperfectos puedan ser solventados *in situ* y al momento, una cuestión que no sería posible de no residir en este lugar de trabajo. Por estas razones, el faro de Cabo de Palos, de aprobarse esta proposición no de ley, dejaría de ser lo que es si se transforma en un hotel para unos pocos y, además, cambiaría su esencia y su función si los propios fareros dejaran de vivir en el edificio.

Tampoco podemos obviar otra consecuencia indeseable de la propuesta que nos presenta Teodoro García, que es la concesión de la explotación del faro de Cabo de Palos a una empresa privada hotelera, que restringiría el libre acceso de la ciudadanía a las inmediaciones y el entorno del propio faro, y solo podrían disfrutarlas un puñado de personas, suponemos que de un alto nivel adquisitivo, y no los miles de visitantes que anualmente pasan por allí.

Por todo ello, nuestro grupo confederal va a votar en contra de esta proposición del Grupo Popular y va a defender que, frente a la política de la improvisación y el pelotazo a la que nos tiene acostumbrados el Partido Popular en la Región de Murcia, el faro de Cabo de Palos siga siendo parte del patrimonio histórico y cultural del municipio de Cartagena y de todos sus vecinos y vecinas.

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra don Pedro Saura.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 279

28 de junio de 2017

Pág. 10

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

Señorías, también conozco el lugar, la zona; vivo cerca de Cabo de Palos y del faro de Cabo de Palos y, por lo tanto, conozco bien el Mar Menor, Cabo de Palos y su faro. Es un lugar irrepetible. Yo invito a todos los ciudadanos que puedan seguir este debate a que lo visitena; es un lugar —como digo— irrepetible de luz y de color. Además, Cabo de Palos es un lugar, desde el punto de vista turístico, de éxito. Por tanto, creo que es un modelo que tenemos que analizar, sin duda que mejorar, que reformar, pero es un lugar atractivo desde el punto de vista turístico.

Sin embargo, desde nuestro punto de vista, el PP de la Región de Murcia no ha aprendido nada de la crisis económica que hemos vivido, que ha sido más intensa en la Región de Murcia, en gran parte porque la razón que explica la crisis que hemos tenido que vivir tiene que ver con un modelo especulativo, y tiene que ver con el *boom* inmobiliario. Y digo que no ha querido aprender lo que ha sucedido después de lo que también estamos sufriendo con el Mar Menor.

Esta iniciativa se sustenta sobre las dos grandes palancas de la política económica y turística del Partido Popular en la Región de Murcia. La primera idea que recorre la iniciativa, y que forma parte del modelo económico del Partido Popular, es que el ladrillo les pone; huelen el ladrillo y les encanta. Esta es la idea que ha recorrido todo el modelo especulativo y económico de los últimos años en la Región de Murcia: les encanta el ladrillo. La segunda, los proyectos emblemáticos son lo más importante. Se anuncia el proyecto emblemático, luego ya veremos si se hace o no el proyecto, y a continuación si vienen los inconvenientes, los costes de aglomeración y de congestión, ya veremos cómo se resuelven. Estas son las dos grandes ideas del modelo especulativo del Partido Popular en la Región de Murcia, ideas que además están incluidas en esta iniciativa. Nosotros proponemos un plan de conjunto para la zona, en este caso para Cabo de Palos y el Faro, donde analicemos las actividades económicas y las consecuencias para el entorno. De esa manera, si conjugamos bien las actividades económicas con el entorno, lo que conseguimos es un crecimiento sostenido en el tiempo.

Una de las ideas atractivas y que está funcionando en Cabo de Palos es el desarrollo de las potencialidades de sus fondos marinos, que son preciosos. ¿Qué consecuencias puede tener para la potencialidad que se está desarrollando ahora plantear allí un modelo de congestión, de aglomeración? Eso es lo que tenemos que estudiar y analizar. ¿Con quiénes? Por supuesto, con los agentes económicos y sociales del sector, por supuesto con los empresarios, por supuesto con los sindicatos, por supuesto con las personas que están viviendo allí, por supuesto con los fareros —de los que se ha hablado anteriormente— y por supuesto con las administraciones, con la local y con la autonómica.

Termino. Quiero señalar aquí, para que lo sepan todas sus señorías, que en el Ayuntamiento de Cartagena todos los grupos menos el Partido Popular han votado en contra de este proyecto, porque entienden que no tiene en cuenta la planificación de la zona en su globalidad. Han votado en contra. Por tanto, pedimos el consenso necesario y un plan integral; esa es la manera de hacer que el crecimiento económico sea sostenido en el tiempo.

Gracias, señor presidente.

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

— SOBRE LA EJECUCIÓN DE LAS INVERSIONES PENDIENTES EN LA RED DE RODALIES DE CATALUÑA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE ESQUERRA REPUBLICANA. (Número de expediente 161/000824).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente iniciativa, sobre las inversiones pendientes en la Red de Rodalies de Cataluña, que figura en el orden del día con el número 1 y que ha sido presentada por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana.

Para su defensa, tiene la palabra doña Teresa Jordà.

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

Voy a hablar de otro paisaje no tan bonito como el del faro de Cabo de Palos, sino del paisaje de las vías y de los trenes de cercanías en Cataluña. Hace apenas dos semanas esta Cámara aprobó los Presupuestos Generales del Estado para el año 2017, los cuales presentaron unos números en materia de fomento que suponen una vez más —porque no es la primera— una política de mentiras, una política de pedazos y una política de patada adelante.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 279

28 de junio de 2017

Pág. 11

La afirmación que acabo de hacer, señorías, no es en absoluto gratuita sino todo lo contrario, porque estos presupuestos son una vez más la muestra de la absoluta ineficacia a la hora de abordar los constantes retrasos del sistema de rodalies de Cataluña, que suponen entre muchas otras cosas una enorme y colosal problemática para la ciudadanía a la hora de desplazarse, así como una gran problemática en lo que respecta a la movilidad —que no es menos importante— de pasajeros y al deplorable estado en el que se encuentran algunas de las instalaciones de la Red de Rodalies, que en este caso son propiedad de ADIF.

Señorías, Cataluña sufre un déficit histórico en inversiones en infraestructuras que evidentemente merma la competitividad económica del país, de Cataluña, pero a la vez merma la movilidad de las y los catalanes en su día a día. Estamos hartos y cansados —porque no es la primera vez, ni la segunda, ni la tercera, ni la quinta, y no solo lo dice mi grupo parlamentario sino que lo han dicho otros— de sus políticas declarativas —me refiero al Partido Popular—, y no solo de sus políticas declarativas, sino también de que sean papel mojado. Estamos hartos y cansados de sus mentiras, de que el presidente del Gobierno español aterrice en Barcelona sin haber cogido en su vida un tren convencional y delante del empresariado catalán y también —cabe decirlo— de algún constructor amigo nos pretenda sorprender con una lluvia de millones que, fíjense qué casualidad, llegarán *a priori* a Cataluña, se supone, mediante un Plan de Rodalies que va del año 2017 al año 2025. La pregunta es clara: ¿Ustedes se creen que porque en Cataluña cogemos más trenes convencionales que trenes de alta velocidad la ciudadanía es tonta? Porque si todo este tsunami de billetes de quinientos que nos prometió Rajoy no llegan ni tan siquiera al 10 % de la cantidad total de incumplimientos presupuestarios en rodalies desde el año —atención— 2007, ¿ahora nos lo vamos a creer? De hecho, si hablamos del Plan de Rodalies, por ejemplo, del año 2008 al año 2015 —porque planes de Rodalies ha habido muchísimos y ahora no estoy señalando solo al Partido Popular, sino también al PSOE, y no se sonrojen—, solo se ha ejecutado dos años más tarde —recuerden, Plan de Rodalies 2008-2015— en el año 2017, un miserable 25 % por lo que se refiere a la modernización de infraestructuras e instalaciones. ¿Y ahora pretenden que nosotros nos creamos que el nuevo Plan de Rodalies 2017-2025 va a ser la panacea? Pues no nos lo creemos. Debemos decir también —vaya por delante para que ustedes no se piensen que los catalanes somos unos quejicas— que no solo reivindicamos lo que nos parece justo y lo que se nos prometió, firmado y acordado, sino que a la vez somos agradecidos y aplaudimos —no es la primera vez que lo hacemos— el acuerdo al que han llegado entre el ministerio y el Ayuntamiento de Montcada i Reixac, que también hemos reivindicado más de una vez en esta Comisión, para poner fin a la herida urbanística que suponen las vías en este municipio.

Dicho esto, debe quedarles claro que Rodalies de Catalunya no termina en Montcada i Reixac. Rodalies de Catalunya empieza en Montcada i Reixac y sigue con el soterramiento de l'Hospitalet, el soterramiento de Sant Feliu de Llobregat, el tercer túnel de Barcelona, la duplicación de la línea de Barcelona-Ripoll, las obras de accesibilidad de varias estaciones de Renfe —pongo un ejemplo, en *l'estació* de Granollers-Centre, porque Granollers tiene dos estaciones, los usuarios deben salvar 132 escalones para acceder a los andenes; estamos en este punto—, la modernización de la catenaria Cerdanyola-Montcada, la modernización de *l'estació* de Torredembarra y un incasable etcétera, porque si sigo el presidente me echará de la Comisión, pues estaría aquí hasta la siete de la tarde.

Termino con las incidencias de los últimos seis días. Hoy estamos a día 28 y he pedido las incidencias desde el día 22 hasta el día 28. Hay más de treinta incidencias en la *xarxa* de Rodalies de Catalunya. Supongo que esta PNL la vamos a transaccionar con el Partido Socialista y la va a aprobar el señor Ruiz, en cuya demarcación, Tarragona, justamente se han dado dieciséis incidencias de estas treinta y dos. Esto es algo no solo insostenible sino también inaceptable.

Ya acabo. Esta PNL pide hechos, justicia y honor, honor a los compromisos adquiridos con Cataluña por parte de los sucesivos Gobiernos del Reino de España; en definitiva, compromisos que se adoptan para y por los ciudadanos y las ciudadanas catalanes, que, como el resto, pagan también y con creces sus impuestos aunque padezcan, no como otros, un servicio de cercanías que evidentemente no merecen.

Muchas gracias, señor presidente.

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

Es el turno de los grupos parlamentarios enmendantes, que son tres. En primer lugar, el Grupo Parlamentario Popular. Defiende la enmienda la diputada doña Belén Hoyo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 279

28 de junio de 2017

Pág. 12

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

Señorías, en 2010 cuando la Generalitat asumió las competencias que tiene en materia de rodalies afirmaban que el servicio iba a mejorar porque ustedes iban a gestionar bien. Hoy, siete años después, se puede afirmar que los constantes retrasos del sistema de rodalies en Cataluña suponen un gran problema para la ciudadanía a la hora de desplazarse y un gran problema en lo que respecta a la movilidad. No lo digo yo, lo dicen ustedes en la exposición de motivos de esta proposición no de ley. ¿Eso es fruto de una buena gestión? Yo creo que no, pero ustedes tienen un vicio por todos conocido, que es culpar al Gobierno central de todos los problemas que hay en Cataluña, absolutamente de todos. Aunque sea culpa de ustedes, como en este caso, ante cualquier problema siempre echan la culpa al Gobierno central. Es una gran mentira que empiezo a pensar que incluso se han creído ustedes mismos.

El Estado en los últimos quince años ha hecho una gran inversión en materia ferroviaria en Cataluña. **(La señora Jordà i Roura hace signos negativos)**. Sí. Dice que no, pero es la única comunidad que no es uniprovincial y que tiene todas sus provincias conectadas por tren de alta velocidad. En materia de cercanías y media de distancia, que también consideramos que es fundamental, todos los años se invierte. Sí. En la X Legislatura, que fue una legislatura complicada, se invirtieron 550 millones de euros por parte del Estado para media y larga distancia y en 2017 la inversión prevista es de 114,9 millones de euros.

Hemos presentado una enmienda que esperamos que puedan aceptar, porque el Gobierno central pretende seguir invirtiendo. En el Plan 2017-2025 la inversión total prevista es de 3895 millones de euros, de los cuales ADIF destinará 2560 millones de euros. Dicho plan se centrará en cinco ejes importantes: las infraestructuras, las estaciones, el material móvil, los servicios y la atención al usuario y las actuaciones en la red convencional.

No quisiera terminar, señorías, sin recordarles que el sistema de financiación actual de las comunidades autónomas que tanto critican ustedes —he de decir que yo tampoco lo comparto y no me gusta porque lo creo injusto para la Comunidad Valenciana— fue aprobado por un Gobierno socialista, el Gobierno de Rodríguez Zapatero. Fue el mismo Gobierno que les prometió los 4000 millones de euros de los que ustedes hablan en la exposición de motivos de la proposición no de ley. Fue el mismo Gobierno que ese mismo año paralizó *sine die* toda la obra pública en España. Ante este hecho, mi grupo no sabe qué pensar: o Zapatero les engañó a ustedes o ustedes pretenden engañar a sus votantes.

Muchas gracias.

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

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

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

Hace unas cuantas semanas el Grupo Parlamentario Ciudadanos presentó y defendió una PNL bastante extensa y minuciosa —es decir, una PNL de las nuestras— para la mejora efectiva del servicio de rodalies. Lo cierto es que pretendía ser una PNL despolitizada y enfocada en actuaciones técnicas que pudieran mejorar efectivamente el servicio. Aparentemente no es exactamente el mismo espíritu que anima esta. Quizá por eso hay cosas que dicen que no son del todo exactas. Ya reflejábamos en nuestra PNL todos los problemas que hay y sabemos todas las incidencias que hay, pero no todas las que hay son imputables a las infraestructuras, como parece deducirse de esta PNL. Posiblemente no llegan al 30 % las que pueden ser imputables a las infraestructuras. A lo mejor un 35 % son imputables a terceros por problemas de orden público, trenes en vía o incendios. Esto difícilmente se puede imputar a las infraestructuras. En cuanto al robo de cable, que también se menciona, tampoco es en muchas ocasiones un problema de descuido o mala ejecución, sino que ocurre más bien por deficiencias de seguridad, y lo cierto es que se ha ido reponiendo lo más rápido posible. Y quiero hacer un comentario en relación con el túnel de Hospitalet, con el soterramiento de Hospitalet y Sant Feliu. Sin duda, mejoraría su calidad, pero no necesariamente el servicio de ferrocarril. De hecho, no va a haber más frecuencia por que haya un túnel, es decir, no va a afectar al servicio de Rodalies.

En cuanto a sus peticiones, el Plan de 2008, de 4000 millones, actualmente está desfasado, por lo que habría que actualizar esos estudios para ver las cantidades. No sé si tiene mucho sentido agarrarse ahora a esa cifra, no creemos que responda a necesidades reales.

Por lo que se refiere al segundo punto, si no aceptaran nuestra enmienda y se votara por puntos, votaríamos a favor. El compromiso del Gobierno fue gastar 306 millones, una cifra baja que está lejísimos de ser cumplida y los retrasos en esta entrega generan inconvenientes a los trenes de cercanías. Y en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 279

28 de junio de 2017

Pág. 13

cuanto a lo de transferir a la Generalitat la cantidad no ejecutada, no estamos de acuerdo por lo que decimos en nuestra enmienda.

Nosotros hemos enmendado con el mismo texto de nuestra PNL de hace unas semanas y nos gustaría que se viera con cariño.

Muchas gracias.

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

Para defender la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra don Joan Ruiz i Carbonell.

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

Cuando leí el orden del día de esta Comisión y vi que volvíamos a hablar de rodalíes, de las cercanías de Cataluña, pensé no presentar ninguna enmienda, hablar poco, votar y, como decimos en catalán, *tal dia farà un any*, cuya traducción es tal día hará un año. Que el Gobierno del Partido Popular ha llevado el déficit inversor por parte del Estado, en el cercanías de Cataluña, a límites que rozan el ridículo lo reconoce hasta el mismo presidente del Gobierno. ¿Qué supusieron las declaraciones que el señor Rajoy hizo el martes 28 de marzo de este año en Barcelona ante una importante representación del mundo empresarial? El reconocimiento de ambas cosas. Las cifras que reflejan los Presupuestos Generales del Estado del año 2017 respecto a este tema, presentados ni una semana más tarde por el ministro Montoro, dejan al señor Rajoy en ridículo y pensé que era mejor no contribuir a añadir un capítulo más a esta historia, aparte de que, echando un vistazo a las veces que hemos tratado parlamentariamente este tema, queda poco por añadir hoy más allá de repetir lo que ya consta en los *Diario de Sesiones* del año 2016: el 13 de abril en esta Comisión, el 24 de octubre en el Senado y el 30 de noviembre también aquí. Si los leen, verán que siempre aparece lo mismo: reclamaciones y compromisos sobre la prometida inversión de 4 000 millones de euros en un Plan de Rodalíes, cuyo porcentaje de ejecución es bajo, alguna referencia a un nuevo plan y los algo más de 300 millones de euros en inversiones prioritarias, que tampoco se acaban de ejecutar. Hay algo más. Si leemos con atención los *Diarios de Sesiones*, vemos que mientras que hay fuerzas políticas que piden el traspaso porque no se invierte, hay otras que parece que no invierten porque se les pide el traspaso. Los unos por los otros, la casa sin barrer. Mientras que el usuario asiste a nuestras discusiones, además tiene que pagar las consecuencias de la falta de acuerdos o del incumplimiento de los mismos, llegando tarde al trabajo o a casa cada dos por tres. Le pasó a mi hija esta semana, que tenía que ir a presentar el trabajo de fin de curso.

Los socialistas continuamos en el mismo punto que hemos expresado a lo largo de estos últimos años y que ya hemos acordado en esta Comisión. El traspaso o el no traspaso ha de ser fruto del diálogo y del acuerdo y a algún acuerdo tendremos que llegar al final, cuando el Gobierno central por un lado y el Gobierno de la Generalitat por otro entren en razón o hagan que el clima político —digámoslo así— mejore en Cataluña o cuando cambien las fuerzas políticas que están al frente. Hasta entonces, tendremos que afrontar los problemas que se producen en rodalíes y que se originan cada día, independientemente de quien tenga la titularidad. En resumen, nuestra postura continúa siendo que los Gobiernos central y de la Generalitat dialoguen y trabajen juntos para solventar los problemas que afectan a los ciudadanos y ciudadanas que los utilizan a diario, que es lo que no está sucediendo. También pensé en no presentar enmienda, porque lo que aquí se acuerda tampoco se lleva a cabo debido a esa ausencia de diálogo, con el perjuicio —repito— que está suponiendo para los usuarios. El 13 de abril de 2016 se aprobó en esta Comisión una transaccional, a partir de una iniciativa de Convergència, que incorporaba una enmienda nuestra, del entonces diputado Germán Rodríguez, exigiendo a ambos Gobiernos que estudiaran qué líneas ferroviarias eran de interés general y cuáles no, pero que, independientemente de eso, se cumpliesen las actuaciones previstas en el Plan de rodalíes, de cercanías, y las inversiones prioritarias. El 24 de octubre el PP rechazó en el Senado, con su mayoría absoluta, entre otras cosas, una auditoría para saber cuál era la situación. Y el 30 de noviembre, también en esta Comisión, aprobamos una iniciativa presentada por Ciudadanos, a la que los socialistas añadimos un punto referente a la estación de La Sagrera y volvimos a reivindicar la necesidad de que ambas administraciones dialogaran.

Por cierto, les recuerdo —sobre todo a Ciudadanos, promotor de aquella iniciativa, porque hoy les veo un poco desmemoriados— que el punto 5 del acuerdo que votamos decía que en tres meses —ha pasado ya más del doble de tiempo— el Gobierno tenía que remitirnos un informe sobre la futura variante de Vandellòs; a nosotros no nos ha llegado, supongo que a ustedes tampoco. Además, en su punto 6 decía que en seis meses —este viernes hará siete— el Gobierno tenía que aprobar otro informe pormenorizado

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 279

28 de junio de 2017

Pág. 14

de la situación en la que se encontraban algunas actuaciones prioritarias —estudios, proyectos en ejecución—, por ejemplo, la reforma de la estación de Sants, la duplicación de la línea de Vic y algunas otras cosas. ¿Le ha llegado a alguien este segundo informe? A nosotros no. Supongo que ni a Ciudadanos porque, por lo que he comprobado, la enmienda que Ciudadanos presenta hoy reproduce con puntos y comas, en un copiar y pegar, la transacción a la que llegamos, votamos y aprobamos aquí y que figura en el *Boletín Oficial de las Cortes Generales* del 22 de diciembre. Incluso vuelve a dar los mismos plazos, que ya han caducado. He mencionado que la iniciativa era de Ciudadanos porque es así, pero también porque teniendo en cuenta que el PP puede elaborar y aprobar los Presupuestos Generales del Estado gracias a ellos, me parece que sería lógico que no les dejara tan mal haciéndoles tan poco caso. La primera de las iniciativas que discutimos en esta Comisión en 2016 era de Convergència y la otra de Ciudadanos, y en ambos casos los socialistas siempre defendimos lo mismo, que independientemente de la titularidad, intentásemos solucionar lo que afecta al día a día de los ciudadanos y ciudadanas. En ese sentido, nos lo hemos repensado y al final hemos presentado una enmienda que dice, pide y exige que antes de terminar este año el Gobierno lleve a cabo las inversiones presupuestadas y que en seis meses acuerde con la Generalitat el calendario de actuaciones en Cataluña por el tema de las cercanías. Repito, votamos la de Convergència en su día, votamos la de Ciudadanos y nos gustaría poder votar hoy la de Esquerra Republicana, que creo que lo podremos hacer porque, como decía mi compañero Josep Zaragoza en noviembre pasado en esta Comisión hablando de lo mismo, no nos perdamos en si son galgos o son podencos.

Gràcies per la seva atenció. (Aplausos).

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

Para fijar posición, por el Grupo Parlamentario Mixto, intervendrá en primer lugar don Isidro Martínez Oblanca.

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

El 28 de marzo de este año, es decir, hoy hace exactamente tres meses, el presidente del Gobierno, en el transcurso de una jornada titulada Conectados al Futuro, celebrada en Barcelona, se comprometió personalmente a invertir casi 4000 millones de euros hasta 2025 en las líneas catalanas de cercanías de aquella comunidad. Yo, que al igual que algunos de ustedes asistí a aquella jornada, entiendo que cobra mucho valor un compromiso que además acaba de iniciar su cumplimiento con las dotaciones incorporadas en la Ley de Presupuestos Generales del Estado de 2017, en este caso creo que hablamos del orden de 114 millones de euros, que se aprobó precisamente ayer en el Senado. Pero la inversión en rodalies tiene un componente especial. Efectivamente, las redes de cercanías españolas han sufrido muy especialmente la crisis económica que de forma específica se cebó sobre las infraestructuras de toda España. Eso lo saben bien en la Comunidad autónoma catalana, donde apenas se llegó al 10 % de inversión del plan que el Gobierno de Zapatero aprobó en el año 2008, como acaba de recordar la señora Jordà, y lo sabemos bien en Asturias, donde las líneas de cercanías de Renfe y de FEVE fueron desatendidas de forma preocupante, hasta el punto de que FEVE ha desaparecido como empresa pública autónoma e independiente —ahora está integrada en ADIF—, y tanto sus vías como su material rodante y sus estaciones son una pesadilla inimaginable, algo que ha espantado tanto a los usuarios de FEVE como a los de Renfe. Por eso, yo anhelo y trabajo para que Asturias tenga también compromisos como los que el presidente Rajoy adquirió personalmente en Barcelona hace tres meses, porque además la política ferroviaria es una de las grandes señas de identidad de España, tanto por nuestra configuración geográfica y por la gran capacitación de nuestras empresas que, como todos ustedes saben, están construyendo grandes proyectos internacionales, como por la propia cultura de nuestro país, una cultura ferroviaria muy afianzada. Hay varias enmiendas, algunas de ellas amplísimas, y desconozco si será posible una transaccional que recoja necesidades específicas para las rodalies catalanas, pero también deberían poner en valor del esfuerzo y el compromiso del Gobierno, que ya se ha dejado notar en esta Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2017.

Muchas gracias.

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

Por el Grupo PDeCat, tiene la palabra el señor Bel.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 279

28 de junio de 2017

Pág. 15

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

Intervendré brevemente. Obviamente, vamos a apoyar esta proposición no de ley. No puedo enmendar todo lo que he oído —y mire que he llegado tarde— porque no tengo tiempo, pero empezaré por mi compañero de grupo. Lo que prometió el señor Rajoy en Barcelona quedó desacreditado cuando el señor Montoro presentó el presupuesto. Los presupuestos en cercanías de 2017 no contemplan ni la cantidad que se dejó pendiente de ejecutar de 2016. Si ejecutasen todo lo que había pendiente en 2016, invertirían más que con el nuevo presupuesto de 2017. Creo que con eso está todo dicho respecto a las promesas del presidente Rajoy. Esto no nace tampoco con el Gobierno del Partido Popular —tengo que ser justo—; esto nace con un Gobierno del Partido Socialista, con un mal acuerdo de traspaso de cercanías que después se ha incumplido. Pero aunque se hubiese cumplido, era un mal acuerdo de traspaso. Por tanto, aquí podría estar toda la tarde —tengo que asistir ahora a la Comisión de Industria y, por tanto, va a ser imposible— enumerando todos los incumplimientos de los últimos años.

Está claro que vamos a aprobarlo, estoy convencido de que se va a aprobar, como otras iniciativas se han ido probando esta Comisión. El drama es que, cuando llegan los presupuestos, todas estas iniciativas, incluidas las que presentó el PDeCAT, no tienen reflejo presupuestario. Aun así, desde algunas formaciones políticas —entiendo que debe ser así por parte de Esquerra y también va a ser así por parte del PDeCAT— no vamos a dejar de perseverar para que alguien se sonroje cada vez que venga algún tipo de iniciativa y tenga que decirnos, para que lo escuchen en Cataluña, que el Gobierno está invirtiendo mucho en cercanías. Les aseguro que cada día a las siete u ocho de la mañana hay unos cuantos miles de catalanes y catalanas que se acuerdan de estas afirmaciones.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Alonso Cantorné.

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: Yo sí que he hecho lo que ha dicho mi compañero socialista, y es que en esta Comisión tenemos más frecuencias de PNL referidas a las rodalies de Cataluña que frecuencias hay en el tren de Barcelona a Puigcerdá; esa es la realidad. Cada dos por tres estamos discutiendo sobre el tema de las rodalies de Cataluña y en concreto de diferentes zonas, pero la realidad es que siguen los problemas y la ciudadanía sigue en el andén. Ese es el problema. Ahora mismo en la línea R15 de rodalies hay veinte minutos de retraso, pero si vamos a la línea R3 —parece ser que los veinte minutos deben estar homologados—, también tenemos veinte minutos de retraso. Ese es el día a día de la ciudadanía.

Entendemos perfectamente que esto no se resuelve de un día para otro; sabemos perfectamente que durante muchos años no se ha hecho nada, pero también le hemos de decir a su señoría, diputada del Grupo Popular, que se ha equivocado de agujas, porque si el ministro, señor De la Serna, en un Pleno, ante una pregunta de este diputado, reconoció y pidió perdón a los ciudadanos de Cataluña, y en especial a la gente de la provincia de Tarragona, por el sufrimiento que estaban padeciendo por el desastre y el caos ferroviario, no es comprensible que la diputada aquí tenga un tono casi de megafonía cuando el tren no funciona en la estación del Paseo de Gracia. Ese es el problema que podemos tener. Además, también hemos escuchado en esta Comisión al presidente de ADIF, al señor Bravo, manifestar que entendía perfectamente que todos nosotros, y también la ciudadanía de Cataluña, fuéramos escépticos ante lo que él estaba proponiendo, porque durante muchos años, desgraciadamente, no se había cumplido; no dijo eso únicamente, también dijo que algunas de las cosas que se hicieron no se tendrían que haber hecho pero que las circunstancias llevaron a que se hicieran.

Dicho eso, tenemos que ser todos —yo también, lógicamente— un poquito más humildes y decir que tenemos un problema que hemos reconocido todos y que vamos a solucionar. ¿De qué forma se soluciona? Lógicamente, con inversiones. Pero para hacer inversiones —eso también lo dijo el presidente de ADIF— se necesitan proyectos, porque se puede tener todo el dinero del mundo pero, si no hay proyectos, no hay nada que se pueda hacer. Entonces, hoy aquí podemos hablar de diferentes cuestiones que recogen las distintas iniciativas que presentan los grupos parlamentarios sobre lo que se puede hacer y precisamente la de Ciudadanos es muy completa, tan completa que es la misma que me hicieron a mí cuando yo presenté una PNL sobre el tema. Perfecto. El problema es que estamos de acuerdo, aunque con diferentes matices. Pero hay una serie de cosas que se han de resolver de forma casi, casi inmediata, teniendo en cuenta los tiempos ferroviarios; entendemos perfectamente que los tiempos ferroviarios no son de hoy para mañana, pero se tienen que buscar esas soluciones. Yo, que soy de Tarragona, como el señor Joan Ruiz y el señor Ferrán Bel, entiendo que uno de los problemas principales que tenemos que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 279

28 de junio de 2017

Pág. 16

resolver es el del nudo de Tarragona, cómo pasa el tren por Tarragona, cómo pasa el corredor por Tarragona que, desgraciadamente, todavía no lo sabemos; esa es la realidad.

Dicho eso —también lo ha dicho mi compañera de Esquerra Republicana—, está lo más inmediato —que además el ministro ya lo ha anunciado y por tanto hemos de tener fe y es evidente que hemos de tener mucha fe porque muchas de las cosas que se iban a hacer durante estos años se han incumplido—: el soterramiento de Montcada, Sant Feliu de Llobregat, Montmeló, parece ser que Figueres, y también el anunciado esta semana de l'Hospitalet. Lo que falta es el calendario. Pero lo que sí se puede hacer ahora de forma rápida son las mejoras en la R15. Algunas cosas se están haciendo y otras no dependen exclusivamente de ADIF, dependen de Renfe o de la Generalitat. ¿Por qué no para el Euromed en dirección a Castellón en l'Aldea? Es incomprendible. ¿O por qué, por ejemplo, no paran los Catalunya Express, no necesariamente todos, en la estación de El Prat? Es una estación maravillosa en el aeropuerto; los usuarios pasamos de largo, la vemos y decimos qué bonita es, pero no paran los trenes. ¿Qué sentido tiene que no paren los trenes allí? A lo mejor es perder dos minutos pero, si se hacen las mejoras que se tienen que hacer y que se están haciendo en algunos casos, esos dos minutos se van a recuperar. Todas estas cosas son las que tenemos que hacer de forma inmediata. A medio plazo tenemos otras necesidades que se han de cubrir para dibujar ese mapa, que es la apertura de Reus-Roda, el desdoblamiento de la R-3, la conexión de Valls con Reus por Picamoixons, diferentes soluciones que han de dar una alternativa. Evidentemente, eso no se hace de un día para otro, pero si todos nosotros tenemos voluntad política y hay dinero —lógicamente, porque sin dinero no se hace eso—, tiene que haber una solución técnica que, desgraciadamente, en Tarragona —yo lo padezco directamente— no la tenemos.

Muchas gracias.

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

La señora **JORDÀ I ROURA**: Presidente, primero quiero agradecer las enmiendas de los diferentes grupos, algunas más que otras, evidentemente. Estamos intentando llegar a una transaccional que haremos llegar a la Mesa.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

— SOBRE LA LLEGADA DEL AVE AL MUNICIPIO DE MURCIA. PRESENTADA POR LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS SOCIALISTA, CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA Y CIUDADANOS. (Número de expediente 161/001026).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al siguiente punto, proposición no de ley sobre la llegada del AVE al municipio de Murcia, iniciativa cuya autoría comparten tres grupos parlamentarios, de modo que dará en primer lugar la palabra al Grupo Parlamentario Socialista, en la persona de la diputada doña María González de la Veracruz.

Tiene la palabra.

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

Es un orgullo, como siempre, poder traer a esta Comisión, al Congreso de los Diputados, un tema tan importante para mi tierra como es la llegada del AVE y su soterramiento en mi ciudad, la ciudad de Murcia. Quiero empezar invitando a todos los diputados de esta Comisión, puesto que es la primera vez que se debate esto en esta legislatura, no en las anteriores —algunos que ya han sido diputados de antes conocen el tema—, y a todos los ciudadanos que nos estén viendo a visitar Murcia, la séptima ciudad de España, y a recorrerla para ver cómo las vías parten una ciudad tan importante en una región como la de Murcia. Tuve la oportunidad de que, por ejemplo, Rafael Simancas cuando era portavoz de Fomento o Juan Luis Gordo visitaran aquella zona y no daban crédito al ver la situación casi tercermundista que vivimos en la ciudad Murcia.

Si me remito a la firma del convenio de 2006, que es lo que defiende esta proposición no de ley que traemos conjuntamente Ciudadanos, Podemos y el PSOE, a petición de la plataforma ciudadana —a la que quiero hacer una especialmente mención por su trabajo, por su lucha cada martes, que es una lucha justa, que es una lucha que necesitamos todos los murcianos pero que ellos están liderando—, si hacemos mención al convenio de 2006, repito, y calculamos el tiempo, vemos que hace once años. Nos encontramos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 279

28 de junio de 2017

Pág. 17

en 2017 y los murcianos tenemos que volver a traer a esta Cámara y a reivindicar aquello que firmó un Gobierno socialista y que el Gobierno de Rajoy ha sido incapaz de poner en marcha, incapaz de cumplir compromisos, y a día de hoy todo son dudas, falta de garantías, inquietud de los vecinos y nadie sabe cuándo llegará realmente el AVE, que es imprescindible en mi región, que todavía no ha llegado a la Región de Murcia, pero que además lo haga de forma soterrada.

Muy rápidamente, porque tenemos poco tiempo, quiero recordar que cuando el Partido Popular tenía mayoría absoluta en esta Cámara se debatió una iniciativa muy parecida en marzo de 2013, la misma iniciativa en octubre de 2013 que en el Ayuntamiento de Murcia se había apoyado por unanimidad, que en la Asamblea regional de Murcia se había apoyado por unanimidad y que aquí el Partido Popular votó en contra. Tuvimos que traer de nuevo esa iniciativa en abril de 2016, y entonces conseguimos, y creo que fue una buena noticia, que se aprobara por unanimidad. Y hoy cuál es mi sorpresa cuando en 2017, con los Presupuestos Generales del Estado muy recientemente aprobados en los que el Partido Popular votó que no a una enmienda socialista que llevaba 25 millones de euros imprescindibles para que las obras de soterramiento fueran más rápido, para que se garantizara la entrada soterrada del AVE a la región, que es lo que tenía que haber sucedido desde hace mucho tiempo, el Partido Popular vota que no en los Presupuestos Generales del Estado, y hoy espero que recapaciten y apoyen esta PNL.

Como creo que he consumido prácticamente mi tiempo, me remito a todas las intervenciones que hemos tenido en esta Cámara, me remito al clamor ciudadano que hay en Murcia. En mayo de 2017, miles de personas nos manifestamos en la calle por algo que tiene que resolverse, y que se resuelve con lo que dice esta iniciativa: con plazos, con fases, con garantías, con proyectos claros y, en definitiva, dejando de hacer lo que han hecho los Gobiernos del Partido Popular en los últimos cinco años. Y no me refiero solo al Gobierno de Rajoy, que es el primero, me refiero también al Gobierno de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia y al del Ayuntamiento de Murcia, porque si se hubieran aclarado en algunos de los proyectos que tenían que poner en marcha, ahora no estaríamos con parches, ahora no estarían sufriendo los vecinos de la zona lo que están sufriendo y, por desgracia, lo que les queda por algo que es una reivindicación justa, y, sobre todo, señor Bernabé, habría cumplido usted su palabra. Tenemos la fortuna de tener aquí un diputado del Partido Popular que fue consejero de Fomento y que nos dijo que los murcianos nos tomaríamos las uvas de 2016 viniendo en AVE a Madrid. Pasó la Navidad y la Nochevieja de 2016, pasará la de 2017 y yo solo deseo que no pase la de 2018, porque los murcianos necesitamos el AVE de forma imperiosa para nuestra competitividad, para nuestra productividad, pero además es de justicia que sea soterrado. Si el Gobierno del Partido Popular cambia la actitud es posible, pero, desde luego, no parece que vaya por esa vía, puesto que no sabemos nada de la estación del Carmen, no sabemos nada de Barriomar, de Nonduermas, poco de Alcantarilla, y en Lorca y Cartagena seguimos exactamente igual que en 2011.

Gracias, presidente, por el tiempo extra y espero de verdad que hoy sea un punto de inflexión para la llegada del AVE a la Región de Murcia y para que sea soterrado.

Muchísimas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Confederado de Unidos Podemos, tiene la palabra don Javier Sánchez.

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

El soterramiento de las vías ferroviarias, como se ha dicho, a su paso por la ciudad de Murcia, es una vieja aspiración ciudadana. Son casi tres décadas de lucha de los vecinos y las vecinas para suprimir esa cicatriz que parte Murcia en dos. Han pasado once años, como decía la diputada González Veracruz, y han pasado cinco años desde que el hoy reprobado ministro de Justicia, Rafael Catalá, cuando tenía responsabilidades planteó un proyecto de soterramiento integral del AVE a su paso por la ciudad de Murcia; un proyecto que nadie ha visto y un proyecto que de nuevo se ha visto desbaratado por la voluntad de llevar el AVE a Murcia de nuevo en superficie. El 28 de junio, después de once años de promesas, no sabemos cómo va a llegar el AVE a Murcia, no sabemos cuál es el proyecto, no hay proyecto y no lo han visto los vecinos. Los vecinos que viven en los barrios del sur de Murcia se están viendo indignamente presionados por parte de ADIF para que firmen un papel en el que consienten unas obras sin ser sometidos a los procedimientos de una expropiación temporal; hablan de la nefasta gestión de una empresa pública que ha obligado a su director incluso a pedir disculpas en persona a estos vecinos y en general a la ciudad de Murcia. Aunque no sea el momento de hablar de la negligencia y de la falta de control de ADIF, que ha consentido la construcción de las obras de alta velocidad y que ha convertido también esta obra en un

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 279

28 de junio de 2017

Pág. 18

nido de corrupción —hay muchas irregularidades en la construcción del AVE de Alicante a Murcia—, sí quería resaltar que estos sobrecostes no solamente los están pagando las murcianas y los murcianos, sino que se hace a espaldas de la ciudadanía de Murcia. No tenemos proyecto y lo que tenemos es una serie de promesas que sistemáticamente se vienen incumpliendo. El resultado es que a fecha de hoy no hay un proyecto por fases, no hay un compromiso firme de la llegada del AVE soterrado a la ciudad de Murcia. Hace apenas un año con la presencia de los miembros de la Plataforma Pro-Soterramiento —que vinieron a la Comisión de Fomento aunque el Partido Popular puso muchas pegas— aprobamos esta misma proposición no de ley a la que en ese momento sí se adhirió el Partido Popular en estos mismos términos que hoy estamos debatiendo y que recogía fundamentalmente tres grandes acuerdos. Primero, que el AVE tenía que llegar a la Región de Murcia, que era una necesidad; segundo, que se debían soterrar las vías del tren a su paso por la ciudad de Murcia; y tercero, que se debía estudiar y licitar una más que necesaria circunvalación de mercancías para la ciudad de Murcia. Tres grandes acuerdos que hoy se vuelven a presentar y que vamos a volver a votar a favor, pero sin olvidar la nefasta gestión del Gobierno regional que, aunque Madrid se puede permitir aprobar unas cosas, luego no ejecuta en mi tierra, en la Región de Murcia.

Tampoco me quiero olvidar de la escasa visión de futuro que ha tenido el Gobierno regional, que no ha elaborado informes que contemplen ni la circunvalación de mercancías —que aquí se aprueba— ni ha tenido intención de solicitar fondos europeos a tenor de la declaración de impacto ambiental para la llegada del tren a Cartagena y sigue mostrando una actitud pasiva que en nada soluciona los problemas de la Región de Murcia. Es sabido que se ha opuesto a la solución de Beniel, a que el AVE llegara a Beniel mientras se soterraban las vías. Una solución que incluso su exdiputado Ayala contempló hace un año cuando debatía con nosotros esta proposición no de ley. Como les decía —y para no extenderme más tiempo porque sé que tenemos que hablar tres grupos—, nuestro grupo votará a favor, pero vamos a seguir muy atentos a que estos compromisos se cumplan y muy atentos también a las chapuzas del Partido Popular. Desde aquí avisamos al Partido Popular de la Región de Murcia de que con estos mimbres va a ser la última vez que ustedes gobiernen en la Región de Murcia.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

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

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Muchas gracias, señor presidente. Voy a ser breve porque creo que ya nos hemos excedido demasiado.

Con mis primeras palabras quiero agradecer el esfuerzo que ha hecho la Plataforma Pro-Soterramiento de las vías en la ciudad de Murcia. Llevan veintisiete años trabajando, el proyecto del AVE —como han dicho mis compañeros— solo lleva once. Es decir, llevan veintisiete años intentando eliminar una barbaridad dentro de la ciudad de Murcia y es que esté partida por unas vías —también querría hablar del tema de Alcantarilla, que sería lo que sigue a continuación—. Por lo tanto, mis primeras palabras son de agradecimiento y voy a particularizarlo en Joaquín Contreras, porque creo que su tesón, su iniciativa, sus manifestaciones, sus propuestas para mejorar han hecho que la sociedad murciana se conciencie de la necesidad que hay de que haya una integración total de la llegada del AVE a nuestra ciudad, porque la va a mejorar como ciudad. Creo que la séptima ciudad de España necesita tener unas infraestructuras adecuadas para su volumen de población y de gestión. Aquí tenemos un problema y es que cuando hay un proyecto de éxito y funciona los ciudadanos se sienten identificados, pero en este caso hay una falta absoluta de información, la información huye de cualquier situación cuando se habla del AVE de la Región de Murcia, no hay proyectos, no hay planificación, no hay información de forma adecuada a los ciudadanos; se les llama por la noche del día anterior para tener reuniones en los patios de sus casas para informarles de que van a poner un muro de cinco metros a 80 centímetros de las puertas de sus viviendas. La página web de Murcia Alta Velocidad no se ha actualizado desde enero de 2016 y se está construyendo ahora mismo y se están haciendo acciones. Nosotros, los murcianos estamos cansados de la falta de información por parte del Partido Popular en Murcia. El Partido Popular en Murcia, lo siento por los compañeros del Partido Popular que están aquí, habéis hecho una política nefasta en infraestructuras y lo sabéis. Estamos cansados de los repetidos casos de apropiación indebida que ha habido en el proyecto del AVE y en otros proyectos de infraestructuras. Las falsas fechas de finalización de obra son para premio. Hoy ha salido que el consejero que había manifestado que la obra se terminará cuando se acabe, ha dicho que va

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 279

28 de junio de 2017

Pág. 19

ampliarse seis meses más. ¡Fantástico! Hoy otra vez hemos dicho que no acabarán a finales del 2017, como dijo el ministro; ahora vamos ya por el segundo semestre de 2018. Vale, llegará otro aplazamiento.

Las vías de comunicación no son sólo importantes para unir poblaciones y para mejorar económicamente una región como la de Murcia, sino que también sirven para conectar y hace falta no solamente que llegue la alta velocidad a Murcia sino también a Cartagena y a Lorca, y para eso tenemos que desliar este embrollo que tiene ahora mismo la ciudad y el Gobierno de la región, el Gobierno nacional y el Gobierno de la ciudad, que no saben desarrollar acciones que de una vez por todas permitan terminar una obra adecuadamente. Con toda esta falta de planificación ¿a que se ha llegado? Se ha llegado a que durante dos años vamos a tener un muro de las lamentaciones, un muro de la discordia, un muro que va dividir la ciudad en dos partes; van a hacer que los ciudadanos de una parte, si quieren pasar al otro lado, tengan que cruzar por túneles que están infectos y en unas condiciones deplorables, y si quieren pasar con un coche tiene que hacer un rodeo de cerca de 5 kilómetros para poder llegar. ¿Esa es la planificación del Partido Popular? Yo creo que tienen que ponerse a trabajar, de una vez por todas, con los demás grupos parlamentarios, que nos hemos puesto siempre por delante para poder sacar esto y, de una vez por todas, terminar el proyecto integral, no dejarlo a medias.

Por último, presidente, el 13 mayo mucha gente de la sociedad murciana lo dejó bien claro, queremos un soterramiento integral ya; y nosotros por arriba y el tren por abajo.

Muchas gracias.

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

El Grupo Parlamentario Popular ha presentado una enmienda y la va a defender el diputado don Francisco Bernabé.

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

Señorías, el debate de esta PNL me está recordando un debate electoral que tuvimos hace un año con doña María González, número uno del Partido Socialista, con don Javier Sánchez, número uno del Podemos, y con don Miguel Garaulet, número uno de Ciudadanos en la Región de Murcia, y veo que se van reproduciendo los argumentos que allí se dieron. Yo pensaba que aquel día había sido capaz de convencerles, pero visto esta que no, con lo cual tendré que repetirles los argumentos.

Lo primero que tengo que decirles, después de escucharles, es que si aquí hubiera un grupo de niños podrían decir que esto es una triple paradoja; si fuera un grupo de adolescentes ya un poquito más maduros dirían que esto es una triple ironía, pero resulta que como somos todos adultos los que estamos aquí y sabemos de qué va esto, les tengo que decir que sus intervenciones son una triple tomadura de pelo, un soberano ejercicio de cinismo, de hipocresía y de demagogia política. ¡Así se lo tengo que decir, señorías! Vamos a ver, don Javier Sánchez, usted y Podemos están en contra de la alta velocidad ferroviaria; lo han defendido ustedes en campaña, lo defendió usted en la Región de Murcia y ahora hoy aquí nos exige que llegue ya el AVE a Murcia. Tendrá que explicarnos en qué posición está, si con su partido y en contra de los AVE o haciendo demagogia aquí hoy a favor de la murcianía patria. Doña María González, nos traen hoy aquí el famoso protocolo de julio de 2006 y le recuerdo que ustedes se fueron a finales de 2011; en cinco años y medio ni un metro de AVE en la Región de Murcia, ni una sola traviesa puesta, ni una sola catenaria; y hoy las prisas ya llegan ¿verdad? Hay que ser consecuentes con lo que uno hace y con lo que uno dice. Ya sólo me queda mi querido Miguel Garaulet, de Ciudadanos, pidiéndonos fechas, fases y plazos. Señor Garaulet, no fue con usted, pero sí con don Miguel Sánchez, su portavoz regional, y con don Mario Gómez, su portavoz en el Ayuntamiento de Murcia, con quien yo, como consejero de Fomento, firme, negocie y cerré los acuerdos que hoy se están ejecutando. ¡Hoy se está haciendo la obra que firmamos con ustedes! Por tanto, ¿me pueden ustedes decir a qué viene ahora esto de hacerse los suecos? No se entiende. Esta es la razón, señoría, señorías, por la cual luego la gente vota al Partido Popular y ganamos y seguiremos ganando elecciones (**La señora González Veracruz: Ya veremos**), porque buscan coherencia, buscan seriedad, buscan compromiso y, sobre todo, solvencia y que les resuelvan sus problemas, cosa que, visto está, con ustedes nunca pasa.

Les recuerdo cuál es el punto de partida, qué obra hay que hacer para que el AVE llegue a Murcia y llegue soterrado. Por cierto, las vías están allí desde el año 1865, esto no lo ha puesto el PP, solo llevamos ciento cincuenta y dos años con las vías en el mismo sitio, y parece que también es el Partido Popular el que se ha encargado de poner las vías, fue la Reina Isabel II (**Rumores**), de la que tenemos su efigie en la entrada. (**Rumores**). Yo sé que estas cosas les duelen pero es que las verdades hay que decirlas, por mucho que les molesten. Como digo, las vías están ahí desde entonces, y dada la estrechez del pasillo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 279

28 de junio de 2017

Pág. 20

ferroviario, el soterramiento solo se puede hacer por el mismo lugar por el que discurren las vías actuales. ¿Cómo se resuelve técnicamente esa cuestión? Muy sencillo. Punto uno, por debajo de esas vías hay unos colectores de agua muy importantes que van a 6 metros de profundidad más el resto de servicios urbanos. El AVE soterrado iría a ocho metros de profundidad, por lo que lo primero que hay que hacer es trasladar esos colectores fuera del eje de las vías. Punto dos, una vez trasladados, si entrara la excavadora se pararían los tránsitos ferroviarios, por lo que hay que poner una vía provisional que permita que los trenes sigan circulando, los cercanías, los de media y larga distancia, los mercancías y también los trenes AVE porque va a ser una vía preparada para que puedan discurrir por ella. Punto tres, con los colectores y resto de servicios fuera y con la vía provisional para que no se interrumpan los tránsitos ferroviarios, entran ya las excavadoras; entonces es cuando empieza la construcción del túnel. Punto cuatro, una vez que el túnel está finalizado y abierto al tránsito, se desmonta la vía provisional y queda ya el gran bulevar en superficie. Tan sencillo como eso, como todos ustedes saben y conoce toda la sociedad murciana. ¿En qué tramo se hace esto? En los 3 kilómetros que van desde el puente de la carretera de Tiñosa hasta la Estación del Carmen, en concreto en los 2 kilómetros centrales eliminando los pasos a nivel de Santiago el Mayor, de Senda de los Garres, que les añado que es una vía municipal, y el puente de Ronda Sur, dado que esa es la intención del ayuntamiento y que considero muy plausible.

¿En qué momento se encuentra todo esto que les acabo de contar y que, según ustedes, parece que no existe y no hay nada? Puente de la carretera de Tiñosa —como todos ustedes saben el gálibo hay que subirlo porque si no, no pasaban las catenarias—, con los pilares, las vigas y los tableros nuevos ya construidos, solo pendiente la pavimentación, las protecciones y las pruebas de carga; cuestión de meses. Los colectores, certificado el traslado de más del 95 % de esos colectores; finalización en el mes de julio, dentro de muy pocos días. La vía provisional, más de 400 traviesas multifunción para AVE acopiadas ya en la Estación del Carmen y preparadas. Estación del Carmen, los nuevos andenes y la nueva terminal de viajeros construidos, solo pendientes de los detalles de finalización. Solo hay que asomarse para verlo, señor Sánchez. ¿Cómo están los proyectos? El de soterramiento de Santiago el Mayor terminado y aprobado. El de Senda de los Garres en fase de aprobación y el resto —Estación del Carmen, Barriomar y Nonduermas— con el contrato adjudicado el pasado año, en fase de redacción y con finalización máxima en diciembre del presente año, anunciado por el presidente de ADIF. Insisto, los contratos son públicos y se pueden ver e incluso se puede hablar con el equipo redactor que se está encargando. Si todo eso se está realizando, ¿cómo es posible? A lo mejor resulta que hay financiación en los presupuestos del Estado, porque si no, a ver cómo se pagan esas obras. Este año resulta que hay 8,3 millones de euros (**Muestra unos papeles**), se lo enseño, y para el que viene otros 47, en total más de 55 millones de euros para ejecutar y culminar las obras de la entrada del AVE y el soterramiento en la ciudad de Murcia. Si a eso le sumamos los recientes anuncios del ministro de Fomento, hace apenas un mes, de que se contrataron los proyectos con la extensión hasta Lorca y Almería y ayer mismo tuvimos conocimiento de que la vía del trayecto a Cartagena ha sido informada favorablemente también, sinceramente, se está avanzando mucho en la cuestión. (**Rumores**). Sé que les duele escuchar la verdad, pero esto es lo que hay.

Por tanto, no se puede hablar ni de fases ni de fechas ni de financiación, porque las obras están en plena ejecución y con los presupuestos que las dotan. No obstante, como queremos evitar cualquier tipo de malentendidos, anunciamos, señor presidente, que retiramos la enmienda y vamos a votar a favor. Sinceramente, cómo no se les cae la cara de vergüenza diciendo que quieren presupuestos y luego votan en contra (**Muestra unos papeles**) —no Ciudadanos, pero sí PSOE y Podemos— a los presupuestos que traen el AVE a la ciudad de Murcia.

Muchísimas gracias. (**Aplausos.—Varios señores diputados: ¡Muy bien!**)

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Bernabé.
Señor Baldoví, tiene la palabra.

El señor **BALDOVÍ RODA**: Veo al señor Bernabé muy confiado en las próximas elecciones y, además, muy exaltado.

Lo único que voy a señalar aquí es la cantidad de veces que coincidimos diputados y diputadas de diferentes partidos y de diferentes territorios pero con un denominador común: el arco mediterráneo; el arco mediterráneo y las infraestructuras que no se han hecho, el arco mediterráneo y el ferrocarril, el arco mediterráneo y el AVE. Por tanto, cuando oía a la portavoz del Grupo Socialista suscribía cada una de sus palabras porque todo lo que se podía decir de Murcia se podría decir de Valencia. Por tanto, en nombre

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 279

28 de junio de 2017

Pág. 21

de Compromís le digo que votamos con entusiasmo esta iniciativa porque entendemos que la construcción del corredor mediterráneo y todas las infraestructuras que necesitamos en el arco mediterráneo no es solo de justicia, sino de sentido común para que contribuyamos de una manera más efectiva a la riqueza de este Estado.

Moltes gràcies.

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

Como se retiró la enmienda ya no hay que preguntar sobre el posicionamiento.

— SOBRE ALQUILERES ABUSIVOS, GARANTÍAS PARA PERSONAS ARRENDATARIAS Y PEQUEÑOS PROPIETARIOS Y PARQUE PÚBLICO DE ALQUILER. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA. (Número de expediente 161/001591).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente iniciativa que es la que figura en el orden del día con el número 4.º, del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, sobre alquileres abusivos, garantías para personas arrendatarias y pequeños propietarios y parque público de alquiler. La va a defender la diputada doña Lucía Martín.

La señora **MARTÍN GONZÁLEZ** (doña Lucía): Muchas gracias.

Hoy traemos a debate esta proposición no de ley sobre la regulación de los precios de los alquileres, la mejora de garantías para personas arrendatarias y pequeños propietarios y sobre el fomento del parque público, convencidas de que tiene que servir para encaminar la puesta en marcha de varios cambios legislativos que, por fin, permitan que el alquiler sea una opción de acceso a la vivienda estable, asequible y segura para una gran mayoría de la población. No creo que nadie de los que estamos en esta Comisión y seguimos los temas de vivienda puede estar en desacuerdo cuando decimos que el acceso a la vivienda en régimen de alquiler ha sido una opción totalmente denostada por los sucesivos Gobiernos que hemos tenido en los últimos años en este país. Se ha fomentado la especulación inmobiliaria desde absolutamente todas las instancias institucionales, mejor dicho, desde instancias de poder en general, Gobiernos estatales, autonómicos, locales, entidades financieras, empresas constructoras, promotores, inversores. Durante años se ha trabajado intensamente para que la construcción, el crédito fácil y la compraventa de viviendas se convirtieran en la base económica del país. Se han repetido una serie de mantras: España va bien, la vivienda nunca baja de precio, alquilar es tirar el dinero, si aumentamos la oferta de vivienda los precios bajarán. Todos ellos han acompañado unas políticas públicas de vivienda que nos han llevado a la peor de las crisis habitacionales de los últimos años. Planes estatales de vivienda cada vez más menguados de recursos, por cierto, orientados al fomento de la compra privada, sin ningún impulso al fomento de un parque público de alquiler, con una Ley Hipotecaria —aún vigente— diseñada a medida de las entidades financieras que permite que la gente que no puede pagar sus hipotecas pierda su casa y deba seguir pagando una deuda. Unas reformas de la Ley de Arrendamientos Urbanos demenciales y unas políticas fiscales escandalosas. Vale la pena pararnos un momento para hablar de ellas, como ejemplo, porque son increíbles. El último Plan Estatal de Vivienda aprobada por el PP y vigente hasta el 2016, tenía un presupuesto total para cuatro años de 2500 millones de euros. Se trata de la herramienta más importante de la que dispone el ministerio para invertir en políticas de vivienda. ¿Saben cuánto dinero se gastó el Ministerio de Hacienda en desgravaciones fiscales a la compra de vivienda durante ese mismo periodo? 6600 millones de euros, más del doble del presupuesto del plan estatal entero. ¿Saben cuánto dinero se gastó ese mismo ministerio en desgravaciones fiscales para personas que alquilaran un piso? 613 millones de euros, un 10 % de lo que Hacienda destinó a bonificar la compra durante esos mismos cuatro años. Esto es un ejemplo clarísimo de cómo se trabaja políticamente para que este país esté a la cola de Europa en políticas que fomenten el alquiler. Legislaciones como estas son las que luego construyen esos mantras que se repiten y que parecen verdades incuestionables como: en España llevamos la propiedad en nuestro ADN. Pues no, no se trata de una cuestión genética, se trata de concebir la vivienda como un bien de mercado y no como un bien de primera necesidad y se trata de querer que la vivienda sirva para generar beneficios económicos, en lugar de tratarse de un derecho que las administraciones públicas deben garantizar.

No solo se ha protegido y rescatado a las entidades financieras después de todo lo ocurrido, no solo se mantiene esa legislación hipotecaria, no solo se ha recortado un 40 % el presupuesto estatal, sino que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 279

28 de junio de 2017

Pág. 22

aún hay más: se ha eliminado la renta básica de emancipación, que era una de las pocas políticas de ayudas directas al alquiler que han existido en los años recientes y que puso en marcha el PSOE en su día. Desde 2015 se han eliminado las deducciones fiscales al alquiler para personas arrendatarias —que ya eran ridículas como hemos visto—, pero es que también se han recortado las deducciones para personas arrendadoras. En 2013, cuando las entidades financieras tenían un *stock* de pisos sin vender, cuando el negocio de las hipotecas había saltado por los aires, pocos meses después de que se alcanzara la cifra máxima de desahucios, la más alta desde 2008, la entonces ministra de Fomento, Ana Pastor, aprobó una nueva reforma de la Ley de Arrendamientos Urbanos que significaba más precariedad para las personas inquilinas, menos garantías frente a los desahucios, un recorte de la duración de los contratos, etcétera, y a la vez aprobaba nuevos privilegios fiscales para las Socimi, que, curiosamente, son esas sociedades que se dedican a invertir en inmuebles para el alquiler. Todo ello diciendo —y vale la pena leer el *Diario de Sesiones* de entonces porque es impactante ver como Ana Pastor dice claramente que pretende agilizar los desahucios de alquiler— que serviría para dinamizar el mercado, para aumentar la oferta, para bajar los precios. Básicamente, lo que estaba haciendo Ana Pastor entonces era preparar el terreno para que el negocio inmobiliario especulativo pasara de las hipotecas a los alquileres. Estamos en 2017 y la situación es esta: seguimos sin parque público de alquiler, el crédito hipotecario continúa débil, el alquiler es hoy un bien especulativo que da mucha más rentabilidad que otras inversiones —hipotecarias, bonos, etcétera—, los contratos de alquiler son cortos y se pueden alterar fácilmente, los precios del alquiler en varias grandes ciudades del Estado han subido un 15 % de media solo en este último año y, mientras tanto, las desigualdades han crecido y los salarios de la mayoría han bajado. Por tanto, esto es lo que querían, señores y señoras del PP, y esto es lo que han conseguido. Mientras tanto, en Europa, en países de nuestro entorno donde llevan años realizando políticas de vivienda serias, equilibradas, que protegen los derechos de la población —y hablo de inquilinos, pero también de propietarios—, no se creen lo que ocurre con las políticas de alquiler de este país, es que no dan crédito. No solo hablo de los sindicatos de inquilinos, estoy hablando de los representantes de propietarios de vivienda de otros países que alucinan cuando se enteran de la legislación en materia de alquiler que tenemos en este país.

Tenemos que acabar con sus políticas de pelotazo, de pisoteo del derecho a la vivienda y de especulación, y para ello es imprescindible aprobar varias medidas, no una ni dos, sino todas ellas en su conjunto para acabar con las políticas que han llevado a cabo hasta el momento. Debemos realizar las reformas legislativas necesarias para que los municipios que registren fuertes incrementos de precios en los alquileres puedan actuar en coordinación con las comunidades autónomas para regular esos alquileres abusivos. Se trata de una herramienta imprescindible para evitar que las clases populares, pero también las clases medias, gente con trabajo, sean expulsadas de sus viviendas porque no pueden pagar los nuevos contratos. Y que a nadie se le ocurra argumentar que esto significa intervenir en el mercado y que no es posible, porque, no seamos hipócritas, el mercado inmobiliario está totalmente regulado. Hemos asistido a nacionalizaciones de bancos, las políticas que les he detallado antes introducen normas, regulaciones y elementos que claramente determinan los precios. La cuestión de fondo aquí es a quién beneficia la regulación que existe. Debemos revertir las recientes y desastrosas reformas de la LAU para poder alargar los contratos de alquiler hasta cinco años, mejorar las garantías de los inquilinos y dar seguridad y estabilidad a la gente que quiere vivir de alquiler. Debemos también dar ayuda a los pequeños propietarios para que pongan sus pisos a un alquiler asequible y lo hagan con seguridad, porque la gente que alquila su piso quiere tener seguridad en el pago, obviamente, y no quiere estar desahuciendo continuamente. Somos el único grupo que propone que el nuevo plan estatal de vivienda incluya ayudas en ese sentido, mientras otros no paran de llenarse la boca de hablar de los pequeños propietarios y no proponen ni una sola medida en ese sentido. También tenemos que acabar con los privilegios fiscales de las Socimi que quieren especular con el alquiler. Tenemos que dar beneficios fiscales únicamente a aquellas sociedades que pongan sus alquileres a precios asequibles.

Acabo ya. Estas son algunas de las medidas que consideramos imprescindibles para garantizar el derecho a la vivienda en este país. No nos las hemos inventado nosotros, algunas están funcionando en otros países muy cercanos. La ciudadanía organizada lleva años proponiéndolas y desde muchísimas instituciones también existe esta demanda. Por lo tanto, vamos tarde, pero espero que podamos aprobar ahora esta proposición no de ley y empezar a cambiar el modelo de acceso a la vivienda para pasar de la burbuja inmobiliaria al derecho a la vivienda.

Gracias. **(Aplausos).**

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 279

28 de junio de 2017

Pág. 23

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

Hay dos enmiendas. Una es del Grupo Parlamentario Popular, que va a defender la diputada doña Raquel Alonso.

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

Señorías, como viene siendo habitual a lo largo de esta legislatura, el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea nos presenta una PNL con la que pretenden hacernos ver que en España nada funciona y que todas las medidas que se han tomado no solo por este Gobierno sino por los Gobiernos anteriores, son un rotundo fracaso y que prácticamente toda la población española nos encontramos al borde del desahucio. Es una perspectiva catastrofista que poco o nada se corresponde con la situación actual de España.

Sabemos que quedan cosas por hacer, no vamos a hacernos tampoco ilusiones falsas, cosas por mejorar, pero creemos que las medidas que se están tomando en cuanto al fomento del régimen de alquiler de las viviendas funcionan y son buenas. Prueba de ello son los datos. En 2012, tan solo un 17 % de la población residía en régimen de alquiler mientras que en 2016 lo hace un 22,20 %. Suponemos, entonces, que de algo habrá servido la Ley 4/2013, de 4 de junio, de medidas de flexibilización y fomento del mercado de alquiler de viviendas. Sabemos que aun estamos lejos de la media de la Unión Europea, un 30,50 %, pero creemos que estamos en la buena dirección para conseguirlo y que el vehículo adecuado que contribuirá a ello será el Plan de Vivienda 2018-2021. Consideramos que la introducción de medidas intervencionistas, aunque digan que no, en el mercado de arrendamiento de la vivienda libre ha contribuido históricamente a debilitar el alquiler, desincentivando la inversión en rehabilitación y frenando la incorporación de viviendas al alquiler.

Veo que se habla frecuentemente de Europa y muchas veces de ciudades como Berlín o París, que sí que han controlado los precios máximos de alquiler, pero también frecuentemente se olvida mencionar que uno allí puede saltarse estas limitaciones de precio si se alega que la vivienda presenta ciertas condiciones especiales, como, por ejemplo, estar rehabilitada, ser accesible, tener ascensor, tener vistas, tener un portero o una terraza, por lo que al final, las viviendas disponibles son aquellas que no tienen salones —algo que ocurre muchas veces en Alemania—, que son oscuras, interiores, sin ascensor, poco eficientes energéticamente, etcétera. Nosotros no queremos que aquí en España haya viviendas de primera o de segunda, creemos que todos los españoles se merecen una vivienda digna y de calidad, y trabajaremos por ello.

A tenor de lo mencionado en el primer punto de la PNL, quiero reseñar que los ayuntamientos tienen atribuida como competencia propia, en virtud del artículo 25.2.a) de la Ley 7/1985, Reguladora de las Bases del Régimen Local, la promoción y gestión de la vivienda de protección pública con criterios de sostenibilidad financiera; sin duda, un instrumento de gran relevancia para facilitar el acceso a la vivienda de las personas más vulnerables, para lo que, además, cuentan con el apoyo y la financiación del Ministerio de Fomento a través de los planes estatales.

Respecto del segundo punto de la PNL, he de decirle que la oposición al desahucio no ha desaparecido, que sigue formando parte del procedimiento, y lo sabe. Desde el Partido Popular nos preocupamos por los desahucios y por las personas en situación de desahucio. Por un lado, se establecieron dos decretos —uno en 2012 y otro en 2013— para reforzar la protección de los deudores hipotecarios. Asimismo, en marzo de 2017, mediante decreto-ley se estableció una nueva prórroga hasta 2020 frente a desahucios hipotecarios, y en este nuevo Plan Estatal de Vivienda 2018-2021 se incluye un programa para personas en situación de desahucio, como bien nos explicó la semana pasada el secretario de Estado. Creemos que estamos en la buena dirección y no creemos que haya sido casual que en 2016 el número de ejecuciones hipotecarias haya sido el más bajo desde 2008.

En cuanto a la ampliación del límite legal para prorrogar tácitamente el contrato de alquiler de tres a cinco años, he de decirle que la Ley 4/2013 no modifica la prórroga tácita, sino la obligatoria, pero supongo que es un error suyo de concepto del grupo. Entendiendo que lo que quieren decir es la prórroga obligatoria, el objetivo era lograr una mayor flexibilización del mercado de alquiler y un incremento de la oferta, y sus resultados son contrastables con las cifras que he mencionado al principio. En 2012 vivía de alquiler un 17 % y ahora lo hace un 22,20 %. Manifiestan también que se incluya en el Plan de Vivienda 2018-2021 ayudas al alquiler para sectores amplios de la población, no únicamente para los jóvenes. Pues bien, en este Plan de Vivienda 2018-2021 no hay únicamente un programa de vivienda, es que hay tres: uno para jóvenes hasta treinta y cinco años, en el cual se les otorga una ayuda de hasta el 50 % del

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 279

28 de junio de 2017

Pág. 24

alquiler mensual para alquileres como máximo de 900 euros al mes durante tres años; otro, para personas mayores de sesenta y cinco años con ingresos inferiores a tres veces el Iprem y, al igual que el anterior, con el 50 % del alquiler mensual, con alquileres máximos de 900 euros al mes y, además, un programa general de ayuda de alquiler otorgando una ayuda del 40 % sobre el alquiler mensual, con un alquiler máximo de 900 euros y también con un límite que ha sido ampliado para llegar a más gente. Por tanto, no nos diga usted que no abarcamos a un sector amplio de la población, porque no es así, pero es que de todos modos el Partido Popular cree que la mejor política social es el empleo, y nuestro objetivo es seguir creando empleo, seguir fomentando el crecimiento económico para que en un futuro no haya que destinar ayudas a vivienda porque todos podamos costearnos el alquiler de nuestra vivienda cómodamente. Asimismo, mencionaban también ustedes que se impulse la creación de un parque público de alquiler con viviendas vacías de grandes tenedores y de he decirle que, a través del Convenio firmado el 17 enero de 2013, de creación de un Fondo Social de Vivienda por los ministerios de Economía y Competitividad, Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad, Fomento, Banco de España, la FEMP, la Plataforma del Tercer Sector, patronales bancarias y treinta y tres entidades de crédito, se han adjudicado ya más de nueve mil viviendas.

Por último, revisar la fiscalidad y las condiciones legales de las Socimi. ¿Revisarlas cómo? No terminan de concretarnos, de contarnos qué aspectos han de revisarse ni cómo hacerlo. En este caso, entendemos que se trata de mucho ruido y pocas nueces. Sin conocer con exactitud lo que proponen, nos es complicado pronunciarnos al respecto.

En definitiva, no compartimos la visión catastrofista de España del Grupo Confederal y, por las razones que he ido exponiendo a lo largo de mi intervención, votaremos en contra de esta iniciativa.

Gracias. **(Aplausos)**.

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

Por el Grupo Parlamentario Socialista, defiende su enmienda la diputada doña Mar Rominguera.

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

Señorías, a mediados de los años ochenta, ante la urgente necesidad de resolver el problema de accesibilidad a la vivienda en España, se flexibilizó el mercado de alquiler de vivienda para facilitar esta forma de uso, si bien durante las décadas siguientes se generó un intenso y prolongado auge del sector inmobiliario, orientado principalmente a la vivienda en propiedad, hasta alcanzar una intensidad y una duración sin precedentes a finales de los noventa, provocando tasas de endeudamiento de las familias y de las empresas del sector muy elevadas. El fin de esta situación tiene lugar en 2007 con nefastas consecuencias precisamente para las familias, las empresas y el conjunto de la economía, poniéndose de manifiesto el grave desajuste que ha vivido y que vive el sector de la vivienda en España. Todo esto conlleva que la existencia de un parque suficiente de viviendas sea fundamental para conseguir una mayor estabilización de los ciclos inmobiliarios, sirviendo de amortiguador para las bruscas oscilaciones de los precios de las viviendas, con lo que se produce una mejor asignación de los recursos, favorece la emancipación de los jóvenes y la movilidad de los trabajadores; además, mejora las posibilidades de acceso a la vivienda para los segmentos de población con menor renta. En España es, por lo tanto, cada vez más urgente además contar con un parque de viviendas sociales en alquiler, con rentas moderadas y racionales para atender las necesidades de los hogares con menores recursos.

En la actualidad, según el Instituto Nacional de Estadística, el parque de la vivienda en alquiler hoy es del 22,7 % del parque residencial total, que está lejos del 55 % de Suiza o del 47,5 % de Alemania, porque, aunque las casas no tengan salones —tampoco tengo yo claro eso— **(La señora Alonso Hernández: Viví yo en Alemania)**, el porcentaje es bastante diferente. Además, como confirman todos los portales inmobiliarios, la falta de vivienda en alquiler en España está provocando un incremento significativo de los precios de alquileres en grandes ciudades —como es el caso de Madrid y Barcelona, a los que siempre nos referimos, pero también en Málaga, Bilbao, San Sebastián, Valencia, Sevilla, Alicante o Gerona—, el incremento de la demanda de alquiler como consecuencia de los bajos salarios que ofrecen los empleos que, según dice la portavoz del Grupo Popular, van a seguir creando, la retirada del mercado del alquiler de viviendas para destinarlas a la venta como consecuencia del repunte de precios —según los últimos datos que tenemos, el precio de la vivienda ha aumentado a fecha de hoy un 7 %— y, en el caso específico de algunas ciudades, el destino turístico de las mismas.

Todos estos son factores añadidos que están provocando un importante aumento de los precios de los alquileres y, como consecuencia, dificultando el acceso a la vivienda a numerosas familias, especialmente

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 279

28 de junio de 2017

Pág. 25

a aquellas que cuentan con menores recursos. Todo ello supone un enorme problema también para las administraciones porque es evidente que no pueden dar respuesta a la emergencia diaria de los desahucios, a la de personas sin hogar o a la de quienes no pueden, con sus precarios ingresos y de un modo estable, costearse una vivienda.

Si la vivienda es un derecho fundamental, y así lo reconoce la Carta de Derechos del Ciudadano de la Unión Europea, si tanto el Tribunal Europeo de Derechos Humanos como el Tribunal de Justicia de Luxemburgo así lo ratifican en numerosas sentencias, es obligación de los poderes públicos facilitar y garantizar este derecho. Facilitar el acceso a la vivienda, promocionando la figura del alquiler, es una importante herramienta con la que se va a garantizar este derecho de la ciudadanía, y por ello compartimos la solicitud que hace el grupo proponente a través de esta proposición no de ley, pero estimamos que algunos aspectos se deben modificar en aras de garantizar tanto los derechos del arrendatario como del arrendador, con el fin de compaginar el derecho a la propiedad con el derecho a la vivienda. En ese sentido van nuestras enmiendas, que esperamos que se acepten para votar a favor de esta proposición no de ley.

Gracias. **(La señora Jordà i Roura pide la palabra).**

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

Señora Martín, ¿en relación con las enmiendas, se manifiesta usted ahora o lo hará después?

La señora **MARTÍN GONZÁLEZ**: Las miraremos para ver si podemos llegar a un acuerdo.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Jordà.

La señora **JORDÀ I ROURA**: Intervendré muy brevemente.

La iniciativa nos parece importante y queríamos manifestarnos a favor no solo de ella, sino también de la pasión con la que la proponente ha defendido una problemática de estas características que nos parece tan importante.

Esta iniciativa pone las bases para la protección de los arrendatarios y, sobre todo, pone el foco en dos aspectos que a nuestro Grupo de Esquerra Republicana nos parecen primordiales. El primero es la protección de los arrendatarios frente a los desahucios en la Ley de Arrendamientos Urbanos y, el segundo, la inclusión de un plan estatal de vivienda 2018-2021 de ayudas al alquiler a amplios sectores de la población. Además, celebramos también el respeto —como no podía ser de otra manera, tratándose de la señora Martín, pero en esta casa siempre tenemos que estar alerta en estos temas— al enfoque competencial de dicha iniciativa, así como a la necesidad de revisar la fiscalidad y a la vez las condiciones legales de las Socimi con el objetivo de vincularlas a la promoción de la vivienda de alquiler accesible.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo de Ciudadanos, el señor Garaulet Rodríguez.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Gracias, señor presidente.

Mis primeras palabras son para decir que alabo el trabajo que hace la diputada Martín para mejorar una Ley de vivienda interesante que mejore no solamente las condiciones de habitabilidad de los ciudadanos, sino también el acceso al alquiler y a una vivienda justa. Sin embargo, como Partido Liberal nosotros no podemos estar a favor de una manipulación pública del mercado. Lo siento. Vamos más a favor de las modificaciones de la oferta y la demanda, aplicando en políticas de oferta. Se deben reducir los precios por la vía de la oferta, y simplemente es una cuestión de economía. Está la oferta y la demanda y si se incrementa la oferta bajan los precios porque la demanda funciona. Estamos de acuerdo en la promoción de vivienda pública en régimen de VPO —de lo que hemos hablado alguna vez, Lucía—, dar facilidades para la promoción de nuevas viviendas y aumentar las ayudas de alquiler en función de la renta, pero hay que ver todo esto por la vía de la oferta. Intervenir podría ir en perjuicio incluso de los colectivos a los que queremos mejorar, porque al establecer un precio máximo puede ser que la oferta vaya directamente al precio máximo, y muchas de las personas podrían optar por un alquiler menor, pero los propietarios irían al límite máximo para conseguirlo. Eso no se puede saber porque no está contemplado, pero es fácilmente deducible que el propietario tienda a ir a precio que estipula. Eso significaría también fomentar el mercado negro del alquiler y el turístico y que se alquilara una habitación en vez de una casa porque el precio está limitado. Hay que pensar en los pros y en los contras cuando uno hace proposición. También hay que saber, hay que definir qué es aceptable y qué es abusivo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 279

28 de junio de 2017

Pág. 26

En cuanto a modificar la Ley de Arrendamientos Urbanos para revertir la situación de vulnerabilidad, hay que reconocer que el mercado está mejor regulado con las últimas modificaciones que ha habido tanto en equidad como en libertad o en transparencia. Es verdad, está mejor que antes. Puede que no esté todo lo bien que deba estar, pero está mejor que antes. Cambiar las últimas leyes promulgadas sería dar un paso atrás. Nos da miedo, aunque eso no significa que lo pudiéramos aceptar. ¿Mejorar las garantías judiciales a personas arrendatarias de buena fe? Toda sobreprotección de una de las dos partes significa la desprotección de la otra, así que si tendemos a la igualdad y a la paridad no nos parece bien. ¿Ampliar el límite legal de prorrogar tácitamente el contrato de alquiler? Lo podríamos hacer. ¿Restaurar la obligación de referenciar la variación anual sobre el precio al consumo del IPC? Estudie eso porque es una vuelta atrás. El apoyo al alquiler en el plan de viviendas 2018-2021 que está proponiendo usted me parece una buena idea y es digno de apoyar, pero en cuanto a mejorar y cambiar las competencias de las comunidades autónomas, creo que estas tienen que ejercerlas correctamente, no darles más. Tienen que ejercerlas correctamente.

En cuanto a las Socimi —he trabajado con alguna—, he de decirle que su objetivo son los parques públicos —por supuesto, son sociedades de inversión— y los centros comerciales. Hay muy pocas Socimi que tengan viviendas, y si las tienen es por algún pago en especie. Muy pocas Socimi tienen viviendas. ¿Por qué? Porque la rentabilidad de una vivienda con un alquiler bajo es prácticamente cero y ese no es su objetivo como empresa. Por tanto, en este asunto habría que puntualizarlo dentro de la PNL para poner un poquito más de color. Si se propone la votación por puntos, nosotros se lo vamos a pedir, nos parecería bien pues hay cosas que nos gustaría votar a favor y otras que votaremos en contra.

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

— RELATIVA A LA DEFENSA DE LOS PROPIETARIOS DE LAS VIVIENDAS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/001600).

El señor **PRESIDENTE**: Concluido el debate de esta iniciativa y pasamos a la siguiente, que figura en el orden del día con el número 5.º, relativa a la defensa de los propietarios de las viviendas. Ha sido presentada por el Grupo Parlamentario Popular y la va a defender la diputada doña Ana Zurita.

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

Buenas tardes. Aunque muchos han comentado que el acuerdo puede ser un fondo de saco, el objetivo de esta proposición no de ley es precisamente ese. No se trata de una sola reforma legislativa, sino de varias. Proponemos articular un conjunto de medidas que garanticen el derecho a la propiedad, sobre todo en materia de vivienda. ¿Cómo lo hacemos? Articulando procedimientos desde la base, desde el problema inicial, que por las circunstancias que sean es la carencia de vivienda, pero teniendo claro que la solución a no tener vivienda no puede ser ocupar la de otro bajo ningún concepto.

¿Por qué traemos esta PNL a la Comisión de Fomento cuando los mismos portavoces hemos comentado que sobre esto se está trabajando también en el área de justicia? Pues porque existe un grave problema de ocupación de la propiedad privada que tiene dos efectos que nos atañen directamente. En primer lugar, cuando se atenta contra la propiedad privada, un propietario no puede disfrutar de su vivienda, del derecho constitucional a la vivienda. Por otro lado, la ocupación hace inviable la gestión de una política de vivienda al distorsionar o impedir que se lleve a cabo con normalidad. Señorías, ahora mismo la ocupación presenta unos datos realmente alarmantes. El Instituto Cerdà dice que en España hay 87 500 familias que están ocupando viviendas y eso supone inmovilizar un 20 % de la vivienda pública de este país. Los datos de Madrid también son alarmantes. Hay 4 600 viviendas ocupadas y la acción policial ha recuperado un 27 %. Y se da la circunstancia, también alarmante, de que solo un 15 % de esas viviendas son ocupadas por familias vulnerables y el resto por personas con antecedentes penales. Los datos siguen siendo alarmantes cuando el índice de viviendas vacías es un 19 % menor que en el primer trimestre de 2017 frente a 2016, mientras que las denuncias por ocupación ilegal aumentan un 92 % en un solo año, según los datos de la Fiscalía General del Estado. Frente a esta situación, tristemente, los llamados ayuntamientos del cambio no solo no buscan soluciones, sino que además permiten y alientan el fenómeno de la ocupación haciendo la vista gorda, como sucede en Barcelona, o fomentando situaciones como la del Patio Maravillas, en Madrid.

Es evidente que la ocupación ilegal ha trascendido a las personas en riesgo de pobreza y exclusión social y prolifera en otros colectivos, generando, obviamente, problemas y dificultando una política eficaz

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 279

28 de junio de 2017

Pág. 27

de vivienda. ¿Qué problemas? Los propietarios de viviendas se encuentran en una situación de inseguridad absoluta y desprotección al verse despojados de su propiedad. Y luego están los problemas en las ciudades; bajas condiciones de habitabilidad, riesgo en el conjunto vecinal por actitudes de delincuencia, ocupaciones conflictivas y aumento de la inseguridad. Hay que recordar que el 70 % suele ser gente con antecedentes penales. Y muy importante es cómo incide esto en el sistema público: costes adicionales para la Administración, más policías, más servicios, limpieza y un agravio comparativo con el resto de personas vulnerables que no pueden acceder a una vivienda que ya está ocupada. Nos encontramos, pues, con que la ocupación es uno de los problemas principales de la gestión de la vivienda, y no puede entenderse como vía de acceso a la vivienda en situación de emergencia social. No podemos permitir que se ocupe una vivienda de otra persona, que es como las plataformas están vendiendo ahora mismo la ocupación, como forma de acceso a la vivienda. Una es la compra, otra el alquiler y otra la ocupación, y eso no lo podemos permitir. La situación del fenómeno de la ocupación no puede basarse solo en un procedimiento judicial, que es lo que se está haciendo desde el área de justicia, ni tampoco queremos que sea un proceso cerrado.

Sinceramente, hay que trabajar, analizar y estudiar el fenómeno en profundidad, porque el fenómeno lo conocemos, pero hay diversas opiniones en cuanto a las causas y a las soluciones. El Grupo Popular piensa que hay que abordarlo desde tres frentes fundamentales. El primero es la protección del derecho a la vivienda de familias vulnerables. Ya hemos hablado en la anterior PNL de las ventajas que tiene el plan de vivienda en relación con las propuestas que se hacen de alquiler y para la ocupación de viviendas vacías por parte de familias desahuciadas. Después hay que integrar ese potencial de viviendas que tenemos vacías para resolver situaciones de emergencia —eso es fundamental— y el Grupo Popular también ha ampliado la moratoria de desahucio con el Decreto de marzo de 2007. La segunda parte es la acción policial. Y, en cuanto a la tercera, somos conscientes de la necesidad de viviendas para colectivos vulnerables. Se trabaja de manera transversal: vivienda, crecimiento y empleo. También es importante la falta de información que tiene ahora mismo la gente local. Si los ayuntamientos y las personas que atienden los servicios sociales proporcionasen más información, se evitarían estas situaciones extremas. Por eso tenemos claro que la solución no puede ser solo una medida judicial; tenemos que trabajar en actuaciones integrales y no solo en planes de viviendas, en medidas judiciales o en acciones policiales. Es necesario un conjunto de medidas que abarquen la problemática y las soluciones en su conjunto. En eso radica el acuerdo de la PNL, de la que decían que parece un fondo de saco. En realidad, lo que estamos proponiendo es una actuación integral que abarque este conjunto de medidas.

Muchas gracias.

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

Hay dos enmiendas, la primera del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana, que defiende la diputada doña Teresa Jordà.

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

Una vez más se trata de una nueva proposición del Grupo Popular vacía —lamento decirlo— y sin contenido alguno. Algunos esperamos con ansia que algún día el Grupo Popular traiga a debate una iniciativa para que votemos que la tierra es esférica y gira alrededor del sol o que la ley de la gravedad es una ley física. Permítame que le diga que parece que el PP funciona más por obsesiones que por necesidades. Esto es rápido de decir, pero digamos que chunguillo.

El Estado español tiene grandes necesidades, muchísimas, sobre todo sus clases trabajadoras: necesidad de una vivienda digna, de unos servicios públicos dignos y de calidad, de una distribución de un gasto público justo y no solo justo, sino también equitativo, del derecho al trabajo y a salarios dignos, entre muchas otras cosas. El PP habla aquí del cumplimiento del artículo 33 de la Constitución, en el que se reconoce el derecho a la propiedad privada, etcétera. Nosotros hemos presentado una enmienda y me haría muy feliz si la aprobaran. En ella hablamos de realizar cambios normativos para las personas —he escuchado su discurso y no creo que pueden estar en contra—, cambios normativos para garantizar el cumplimiento efectivo, por ejemplo, del artículo 50 de la Constitución, que establece que el Estado tiene que promover el bienestar de las personas de la tercera edad; también los cambios normativos en el artículo 47 de la Constitución, en el que se reconoce el derecho a disfrutar de una vivienda digna y adecuada; o por ejemplo el 31.1 de la Constitución, en el que se dice que todos los ciudadanos contribuyen al sostenimiento de los gastos públicos de acuerdo con su capacidad económica y mediante un sistema tributario que sea justo, etcétera, e inspirado en la progresividad y en la igualdad; o el artículo 35, con el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 279

28 de junio de 2017

Pág. 28

que se garantiza el derecho al trabajo con una remuneración suficiente, etcétera. Todos estos además son derechos constitucionales, también lo son. Así pues, esperamos que el Grupo Popular acepte nuestra enmienda a fin y efecto de hacer que el Gobierno vele por el cumplimiento efectivo de todos los derechos.

Muchas gracias, señor presidente.

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

Por el Grupo Parlamentario Socialista, defiende su enmienda la diputada doña María del Mar Rominguera.

La señora **ROMINGUERA SALAZAR**: Gracias, señor presidente.

Compaginar el derecho a la vivienda con el derecho a la propiedad debe ser el punto de partida de cualquier iniciativa que aquí adoptemos, así finalizaba mi intervención anterior y así la continuó, pero ahora, a tenor de la parte expositiva de esta proposición no de ley que estamos debatiendo, pareciera que el grupo proponente obvia la función social de la vivienda pese a que la propia Constitución lo reconoce, y es que ponen en valor el artículo 33 de la Constitución, pero no tienen en cuenta que ese mismo artículo también establece en su apartado 2, como límite a la propiedad, la función social de la misma. No obstante, ignorar la función social de este derecho no es más que la conclusión lógica a la que llega cualquiera que lea la parte expositiva de esta PNL que ustedes nos presentan, porque defienden la propiedad ignorando los límites de la misma. Un claro ejemplo de ello es que pese a la gran crisis económica que hemos vivido en este país, una crisis que se ha generado —eso lo digo yo— precisamente por ese bum de la construcción frente al alquiler, dicen ustedes en su exposición de motivos: pese a la gran crisis, el 83 % de los españoles son propietarios de la vivienda que habitan. Aquí ponen la propiedad como un sinónimo de proeza; así difícilmente vamos a promocionar la función social del alquiler a la que nos referíamos antes; con esa percepción suya más bien lo que hacen es utilizar argumentos perjudiciales frente a la puesta en valor de la vivienda como un derecho; son como un muro para las familias vulnerables que tienen que enfrentarse a la gestión del Partido Popular allí donde gobierna para reivindicar un derecho reconocido como fundamental —lo decía antes— por la Unión Europea, que es el derecho a la vivienda. Porque no se trata de no reconocer el legítimo derecho de los propietarios, sino que se trata de compaginarlo con el de quienes no pueden acceder a una vivienda como cobertura de las necesidades básicas del ser humano; de modo que su vulneración pone en peligro otros bienes y otros derechos protegidos, como la integridad física, la vida privada y familiar e incluso la inviolabilidad del domicilio y el derecho de propiedad.

Así que, señorías del Grupo Popular, yo creo que no deben ser excluyentes, y tampoco deben ser demagogos ni generalistas, porque de un modo genérico piden cambios normativos, pero es que no sabemos qué cambios, pues tampoco exponen ninguno, y se limitan a criticar a las administraciones que ofrecen alternativas. Si para defender el derecho de propiedad apelan a la necesidad de garantizar el cumplimiento efectivo del artículo 33 de la Constitución española, no les va a quedar más remedio que reconocer este en su totalidad, incluido el apartado 2, que dice que la función social de este derecho delimitará su contenido. En ese sentido va nuestra enmienda, que esperamos que tengan en cuenta.

Gracias.

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

Por el Grupo Ciudadanos, tiene la palabra el señor Garaulet.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Gracias, señor presidente.

Le he comentado esta mañana a la compañera que yo no veía esta PNL porque ya está en trámite en la Comisión de Justicia la proposición de ley del PDeCAT para reformar la Ley de Enjuiciamiento Civil, en orden a proteger el derecho y la posesión de la vivienda. Es más, se han recibido ya catorce comparecencias, ayer hubo seis. Esas comparecencias vienen a demostrar la gravedad del problema que actualmente tiene la cuestión de la que estamos hablando. Es un problema grave y, por supuesto, la posición de Ciudadanos siempre será a favor de garantizar y proteger el derecho a la posesión de la vivienda. Ahora bien, visto lo que ha comentado usted durante su exposición, estamos de acuerdo con sus propuestas de trabajar desde Fomento en avanzar y llegar a un acuerdo que solucione la problemática de la vivienda en nuestro país. Por ese camino, hablando como últimamente estamos haciendo en estos temas, no va a tener ninguna oposición por parte de Ciudadanos para llegar de verdad a un acuerdo que solucione un problema que afecta a muchísimas personas de este país.

Gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 279

28 de junio de 2017

Pág. 29

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, tiene la palabra la diputada Alexandra Fernández.

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

Seré breve porque, con todo el respeto, esta iniciativa nos parece un auténtico despropósito de una categoría monumental. La exposición de motivos empieza diciendo que el derecho a la vivienda sufre un pequeño bache con la crisis pero que ya está garantizado —ya está todo arreglado, no pasa nada— y que hay gente muy mala que utilizó la crisis como excusa, es decir, no hay gente que sufre las consecuencia de la crisis, sino que utiliza la crisis como excusa junto con esa alianza del mal, que son los ayuntamientos del cambio, para empezar a desenvolver políticas de ocupación. Esto no es serio, esta exposición de motivos no es seria. Todo esto para llegar al final y tampoco proponer nada concreto; lo único que dicen es hacer efectivo el artículo 33 de la Constitución española, o sea, lo único que nos vienen a pedir es que vengamos aquí a decir amén a la sacrosanta propiedad privada, porque alternativas para esta cuestión tampoco dan. ¿Ustedes son conscientes de que quienes crean realmente esta situación son ustedes? ¿Son conscientes de que las políticas del Partido Popular son las que nos llevaron a esta situación, de que son las políticas del Partido Popular las que no garantizan el derecho a la vivienda?

A mí me encantaría que modificasen esta última resolución y cambiasen el artículo 33 por el artículo 47 del derecho a la vivienda, entonces estaríamos de acuerdo. ¿Pero saben por qué ustedes no se atreven a traer este tipo de artículos? Porque ustedes se declaran muy constitucionalistas pero solo para algunos artículos. De hecho, ustedes son los primeros que tienen abolida *de facto* la propia Constitución. A ustedes les gusta escoger qué artículos se deben cumplir y cuáles no. Dado el Plan Estatal de Vivienda que nos presentó la semana pasada el secretario de infraestructuras, podemos intuir que van a seguir en la misma política de vivienda, que no sirve para paliar desahucios. La única alternativa que traía en cuanto a desahucios era que la Sareb voluntariamente pusiera sus pisos al servicio de un parque público de viviendas. Obviamente, eso no es una solución, porque no podemos esperar a la filantropía de la Sareb, sino que tenemos que obligar a crear un parque público de viviendas. Como digo, ustedes, el Grupo Parlamentario Popular, siguen siendo los promotores de este drama social, que desde el año 2008 ha dejado 700 000 desahucios y siguen además fomentando la compra frente a la política de alquiler y lo hacen también en el nuevo borrador del plan estatal de vivienda. De hecho, en esta exposición de motivos ustedes se jactan de que en España hay un 83 % de propietarios frente al 60 % de la media europea. Es decir, ustedes se están jactando de una política que tiene que ver con el endeudamiento y el ladrillazo, del que precisamente queremos escapar y empezar a hacer otro tipo de políticas. ¿En el fondo con esta iniciativa a quién pretenden ustedes defender? Porque aquí al final del primer párrafo dicen que esas segundas viviendas no son suntuosos palacios, sino casas rurales en el pueblo o apartamentos de playa comprados con los ahorros de toda una vida. Ustedes apelan a los pequeños propietarios, pero lo hacen como excusa, son el escudo para defender a los grandes tenedores de viviendas. Los grandes tenedores de viviendas son los que utilizan, por ejemplo, las viviendas vacías para especular con el precio de la vivienda. Hay una parte que no quieren poner en el mercado porque como tenemos tanto parque inmobiliario, si la pusieran en el mercado los precios empezarían a bajar, entonces se quedan con una parte de las viviendas vacías y sin poner en alquiler para especular y, por lo tanto, hacen que mucha gente no pueda acceder a unos alquileres justos. Así pues, ustedes nos están proponiendo que hagamos parte de ese juego en el que se proteja a los especuladores y a los grandes tenedores de viviendas, algo en lo que obviamente no vamos a entrar.

Quiero hacer una reflexión. ¿Ustedes piensan que las familias que se ven abocadas a ocupar lo hacen voluntariamente, porque se sienten bien, porque les guste —como dice aquí—, fomentados por la crisis? No, ustedes tienen que darse cuenta de que hay familias que lo están pasando mal y que hay que darles una respuesta y alternativas. El problema es que ustedes no dan alternativas. Nosotros sí estamos dando alternativas desde los ayuntamientos; los ayuntamientos del cambio están haciendo políticas para garantizar el acceso a la vivienda dentro del margen que tienen y de la dificultad dentro de los planes estatales de vivienda, que tienen unos presupuestos muy bajos. A mí me parece escandaloso que precisamente esos ayuntamientos que están intentando hacer otro tipo de políticas y otro tipo de alternativas sean criminalizados de esta forma en esta iniciativa. Claro que tenemos alternativas. Yo misma presenté hace unas semanas una iniciativa en la Comisión de Hacienda para empezar a gravar el IBI más alto a los grandes tenedores de vivienda y rebajar el IBI a las familias desfavorecidas. Esto

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 279

28 de junio de 2017

Pág. 30

promovería que se movilizara el parque inmobiliario para que se bajaran entonces los precios por la ley de la oferta y la demanda. Por lo tanto, estas iniciativas sirven como digo, por un lado, para movilizar el parque inmobiliario, para que más gente pueda acceder a él con la bajada de precios, y por otro, para fomentan la rehabilitación —por cierto, otro tipo de políticas que se anuncian en el Plan Estatal de Vivienda pero que no se cumplen—, pero ustedes votaron que no. Cuando traemos alternativas aquí, a las comisiones, ustedes votan que no, porque no tienen alternativa.

Les pido, por favor, que cambien esta receta del artículo 33 que utiliza a los pequeños propietarios como escudo para criminalizar a ayuntamientos y defender fondos de inversión y a la Sareb por el artículo 47 del derecho a la vivienda y el artículo 128, que dice que toda la riqueza del país en sus distintas formas, sea cual fuere su titularidad, está subordinada al interés general. Obliguen a los grandes tenedores a crear un parque de vivienda pública. No me digan que eso es Venezuela, eso está pasando en Francia, en Holanda, aquí al lado, en Europa. Por tanto se puede hacer; pónganse manos a la obra porque hay alternativas. Creemos que lo más competente y lo más adecuado para dar respuesta a la gente pasa por crear alternativas y no represión, que es lo que hacen ustedes.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Fernández.
Señora Zurita, en relación con las enmiendas.

La señora **ZURITA EXPÓSITO**: Intentaremos redactar un texto transaccional que se lo haremos llegar a la mesa.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

— SOBRE LA CONSTRUCCIÓN DE ENLACES ENTRE LAS POBLACIONES DE OLIVA Y ALTEA CON LA AP-7. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/001799).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a debatir la siguiente iniciativa, la número 7, del Grupo Parlamentario Mixto, sobre la construcción de enlaces entre la población de Oliva y Altea con la AP-7, y que va a defender el diputado don Joan Baldoví.

Tiene la palabra.

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

Vivo al lado de la N-332 y afortunadamente hace algunos años sí que pudimos tener la circunvalación hecha, porque hasta ese momento el pueblo estaba dividido en dos y había una parte del pueblo a la que llamábamos «los que viven a la otra parte de la carretera». Sueca fue un punto negro y lo siguen siendo Oliva y Altea. En concreto hace treinta años fui profesor en Altea y tenía que atravesar Oliva para poder llegar a trabajar. Treinta años después está absolutamente igual, pero con muchísimo más tráfico. Atravesar Oliva o Altea es una proeza y si querías llegar puntualmente ya sabías lo que tenías que hacer, pagar la AP-7 para poder llegar a tiempo a tu trabajo, no quedaba otra alternativa. Los problemas que ha generado esta carretera al ir creciendo las ciudades son: ciudades divididas en dos, colapso de tráfico sobre todo en horas punta, niveles de contaminación de CO₂ y por ruido por encima de los límites, paso de mercancías peligrosas por el centro de estas ciudades, y muchos accidentes que desgraciadamente se han producido, sobre todo de gente mayor o incluso de niños.

Hace dos días estuve hablando con un empresario de la comarca de La Safor, un empresario de distribución de material eléctrico. Me dijo que sus trabajadores perdían en el coche una media de tres horas al día intentando atravesar estas dos ciudades, porque tienen clientes en una y otra parte, en concreto en la comarca de La Safor y en la comarca de La Marina. Luego hay otro problema añadido que es el turismo; no tenemos el tren de la costa, y por tanto el turismo para llegar a estas ciudades o bien paga o bien trae un tráfico infernal. Son problemas que también afectan a otros municipios de La Safor como Bellreguart, Palmera o Alquería de la Condesa, pero Oliva y Altea son las ciudades más castigadas, y además con muchas promesas que se han ido dilatando en el tiempo y que al final nunca se han cumplido.

Oliva sí que parece que su solución venga encaminada, parece que se está acabando el proyecto de construcción de la conexión sur, pero en el caso de Altea se está acercando el año 2019 —cuando acabará la concesión de la AP-7 que hemos pagado ya no sé cuántas veces, con esas prórrogas con las

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 279

28 de junio de 2017

Pág. 31

que nos obsequiaron algunos gobiernos—, es decir, a dos años de que expire esa concesión y aún no hay ninguna solución prevista para el problema de Altea.

Para ir acabando, como mi objetivo no es hacer crítica, sino intentar que se solucione este problema que afecta a Oliva y Altea, pero también a muchas otras ciudades del país valenciano, voy a aceptar la enmienda número 1 y la número 2 del Grupo Socialista, con quien hemos firmado una transaccional. Efectivamente mejoran la proposición, hay muchas más ciudades que no son Oliva o Altea y a las cuales se les tiene que facilitar una conexión con la AP-7, como por ejemplo Alcira, y para que evidentemente se estudien todas estas posibles conexiones que solucionarían muchos problemas. Prácticamente hemos cogido las dos enmiendas del Partido Popular cambiándolas evidentemente un poquito, con un pequeño compromiso de que los Presupuestos Generales del Estado se hagan cargo de este problema, porque si no sería brindar al sol, solo buenas intenciones. Ya sabemos que muchas veces el Gobierno del Partido Popular está cargado de buenas intenciones, pero al final los problemas no se solucionan. El espíritu de las enmiendas del Partido Popular está recogido con dos pequeñas modificaciones o añadidos, porque el espíritu de Compromís es que en los próximos años estuvieran hechas las conexiones de Oliva, la conexión de Altea, y que se estudiaran todas las posibles conexiones que aliviaran bastantes problemas de congestión de tráfico y de conexiones con la AP-7 en muchos municipios valencianos.

Moltes gràcies, senyor president.

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

Defiende la enmienda por el Grupo Parlamentario Popular el diputado don Joaquín Albaladejo.

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

Hemos presentado una enmienda porque consideramos que existen razones poderosas que acreditan que el Partido Popular y el Gobierno de España no solamente llevan trabajando mucho tiempo en relación con la N-332, sino que además son leales con la Comunidad Valenciana y especialmente con los vecinos de Altea y de Oliva. Lo voy a explicar y también explicaré por qué no hemos llegado a un acuerdo pleno en todas las propuestas, que espero que puedan reconducirse, y si no las someteremos a una votación por puntos si así lo considera el señor proponente. Todo el mundo sabe —es absolutamente conocido— que en relación con el municipio de Oliva la Dirección General de Carreteras, del Ministerio de Fomento del Reino de España, tiene en redacción el proyecto de conexión sur de Oliva, fase I, de la variante de La Sabor, 30 millones de euros. Supone la ejecución parcial de una de las calzadas de la futura autovía A-38 en el tramo de la variante de La Safor, de manera que al sur de Oliva se conecte la N-332 con la AP-7. Efectivamente, como ha manifestado durante el transcurso de esta Comisión el representante de Compromís, la inversión en el Mediterráneo español y específicamente en el Mediterráneo valenciano es buena para la economía de España. Eso es lo que hace el Gobierno de España.

Este nuevo enlace va a permitir que Oliva quede con dos enlaces, que le harán ser circunvalada, no hará falta que la conflictiva travesía de la N-332 por ese municipio llegue a tocarse; es una solución real, efectiva, con pleno conocimiento y leal por parte del Gobierno de España. En mayo de 2017 el ministerio aprobó definitivamente el proyecto, y además el expediente de información pública está para consulta de todos ustedes en el BOE de 10 de junio de 2017. El tema de Oliva es un tema que está absolutamente encauzado.

En relación con el bello municipio de Altea, que es un municipio que conozco perfectamente y al cual invito a todos ustedes a que visiten tan pronto sea posible sus maravillosas fiestas, especialmente el Castell de l'Olla, hay que decir varias cosas: que es uno de los pocos municipios de España que tiene dos salidas de la A-7 en 10 kilómetros, que legítimamente el Gobierno municipal de Altea, de Compromís y PSOE, salido de las elecciones de mayo de 2015, anti-Partido Popular, que fue quien ganó las elecciones en ese municipio, ha pedido que por favor la circunvalación y la duplicación de la variante de Altea no se toque, porque ante la perspectiva de futuro de que se liberalice la AP-7 con esas dos conexiones: Benidorm-Levante y Altea-Callosa d'en Sarrià, quedaría absolutamente resuelta gran parte de la problemática de la circulación por Altea. Pero nosotros no nos conformamos con eso, hemos dicho además que tenemos detectado que hay allí dos puntos kilométricos de gran conflictividad, y que hay que trabajar sobre ellos, que son puntos de concentración de accidentes en el punto kilométrico 153,5 en el término municipal de Alfaz del Pi y en el 154,6 unas actuaciones que consideramos oportunas que el Gobierno de España impulse y libere. Oiga, yo creo que eso es trabajar por lo que era la propuesta del proponente de Compromís por el municipio de Altea y por el municipio de Oliva.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 279

28 de junio de 2017

Pág. 32

Se nos propone la posibilidad de tener dotaciones presupuestarias y espíritu presupuestario en el año 2018 en relación a estas cuestiones. Oiga, aprueben ustedes el techo de gasto; sean útiles en el ejercicio de la gobernabilidad de este país. **(Rumores)**. Yo quiero también en este sentido manifestar que cuando se nos reconviene ante la necesidad de que pueda haber un modelo de colaboración entre la Generalitat Valenciana y el Gobierno de España para ver qué puede hacerse con otros municipios afectados por la AP-7 mi pregunta es: ¿cuál es el modelo de gestión, el modelo Torre Vieja? Porque cuando el proponente habla de la N-332 yo quiero decir que yo también vivo y he nacido al lado de la N-332, por la ciudad de Torre Vieja, y no por la importancia de Torre Vieja, sino por su conflictividad en cuanto al tráfico para la ciudad de Orihuela, para la ciudad del Pilar de la Horadada, para la ciudad de Guardamar, para la ciudad de Rojales, para la ciudad de San Miguel de Salinas, de Almoradí, de San Pedro del Pinatar, 8,4 kilómetros. ¿Saben ustedes cuál es el modelo de gestión que nos proponen? Pues es un modelo de engaño.

Se ha dicho aquí una palabra durante el transcurso de la Comisión: un engaño chunguillo. Ustedes verán aquí un sello **(Muestra un documento)**, este sello es de la Generalitat Valenciana; este. La Generalitat Valenciana manda un convenio —lo redacta, lo manda— donde dice que se compromete a hacer el proyecto de la variante de Torre Vieja, que no es Torre Vieja, insisto, que es un núcleo urbano que afecta en estas veinticuatro horas a un millón de usuarios, que se dice pronto. ¿Sabe usted cuál ha sido la respuesta de la Generalitat Valenciana hace un año? Mandar un proyecto. El Gobierno valenciano de Compromís y del Partido Socialista ha mandado un proyecto al Ministerio de Fomento, ¿sabe cuál es la respuesta un año después, hoy, hace veinte días? ¿Ven ustedes este sello? **(Vuelve a mostrar el documento)**. Es de la Generalitat Valenciana, dicen que ellos no tienen que hacer ningún proyecto y que la nacional no es una carretera de su competencia. Esto es un engaño pastor y yo no quiero que se produzca ese mismo engaño pastor en todos esos municipios que están alrededor de la AP-7, quiero un verdadero compromiso en relación con este tipo de obras que son las que se desarrollan en Oliva y en Altea. Esa es la realidad. Y es que nos damos cuenta de que efectivamente no hay dinero por lo visto por parte del Gobierno valenciano para la redacción de un proyecto de una variante de 8,2 kilómetros, y sin embargo, señoras y señores —y esto sí que es chunguillo, es muy chunguillo—, este mismo Gobierno valenciano sí que tiene dinero para hacer una inversión de 30 millones de euros para comprar materiales para abrirse una televisión autonómica. **(Muestra un documento)**. Vemos que tampoco hay dinero y que se ve obligado por lo visto el Gobierno valenciano a cerrar en la temporada de verano, en un municipio y un entorno turístico como es la provincia de Alicante, novecientas camas hospitalarias. **(Muestra un documento)**.

Por eso, cuando uno está en el Gobierno autonómico desde hace ya dos años y viene aquí a exigirle al Gobierno de España una serie de comportamientos y de actuaciones, los únicos que hemos acreditado con nuestra enmienda tener sensibilidad y un respeto absoluto a los vecinos de Altea y de Oliva han sido los miembros del Grupo Popular. Por lo tanto analizaremos realmente cuál es el contenido final de la transaccional y si es interesante y favorable para lo que era el motivo inicial de esta PNL, Oliva y Altea, la apoyaremos.

Muchas gracias.

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

Para defender la enmienda, por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra la diputada doña Ana Botella.

La señora **BOTELLA GÓMEZ**: Muchas gracias, presidente.

Es la primera vez que tengo ocasión en esta legislatura de acudir a esta Comisión de Fomento, y la verdad es que estoy sorprendida cuando menos del nivel de agresividad verbal del diputado del Partido Popular ante una proposición no de ley del Grupo Compromís, y una enmienda presentada por el Partido Socialista, que tiene el ánimo natural de mejora de la misma, que provoca una reacción política extralimitada, en primer lugar, muy emotiva, porque la palabra sensibilidad, que yo sepa, no existe, o sea, que ahí ya ha demostrado que realmente estaba muy alterado; y en segundo lugar, me parece absolutamente fuera del lugar el vocabulario, el tono y la intención de su argumentación, porque eso de chunguillo, solamente voy a hacer mención a un contundente argumento político, y chunguilla es la situación en la que ha dejado el Partido Popular después de veinte años de gobierno a la Comunidad Valenciana, con una quiebra histórica y con una llamada de atención muy grave —el señor diputado ha salido, se ve que no quiere escuchar mis palabras, pero quiero que consten expresamente en el *Diario de Sesiones*—, que ha dejado a la Generalitat Valenciana con un déficit histórico del cual, gracias a este

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 279

28 de junio de 2017

Pág. 33

Gobierno de coalición entre Compromís y el Partido Socialista con el apoyo de Podemos, estamos sacando a la Comunidad Valenciana del bache histórico en el que nos han dejado los veinte años de gobierno del Partido Popular.

A partir de ahí, y por no entrar en más detalles del objeto de la misma ni consumir el tiempo, lo que pretendemos es que a partir de una iniciativa del Grupo Compromís que hacía referencia a la situación de las ciudades de Altea y de Oliva, y de su posible conectividad a partir de la liberalización, que esperamos que el Gobierno de España cumpla, como así se ha comentado, que tendrá lugar a partir del vencimiento de la concesión de la AP-7, el 31 de diciembre de 2019, esta circunstancia es un hito que puede afectar muy positivamente a la conectividad de diferentes municipios a lo largo de la Comunidad Valenciana, porque como ustedes puede suponer es una comunidad que se extiende a lo largo de más de 500 kilómetros de norte a sur en la costa del Mediterráneo, y tiene una intensidad de tráfico muy grande, con municipios turísticos que requieren de soluciones que han sido dificultosas y han sido casuísticas a lo largo del tiempo. Lo que pretendemos es poner orden y concierto en esta situación ante esta expectativa y que se pueda hacer con antelación. Y me extraña —ya que vuelve el señor diputado— su actitud cuando las primeras conversaciones que ha tenido el presidente de la Generalitat, el señor Ximo Puig, con el ministro de Fomento actual han sido bastante cordiales, y de hecho hay entregada por parte del presidente de la Generalitat una agenda de las infraestructuras valencianas más necesarias, y el ministro de Fomento ha quedado en estudiarla y están pendientes de una primera reunión. Uno de los puntos que se contempla precisamente es este: cómo ordenar la viabilidad, qué municipios son los que pueden tener la posibilidad de conectarse, qué coste puede suponer y cómo ordenar todo eso de una manera civilizada y de cooperación entre administraciones públicas, que es lo que se pretende.

Señorías, hay unos puntos que son esenciales aquí, no solamente estamos hablando de presupuesto, sino que estamos hablando de infraestructuras, estamos hablando de vertebración del territorio, estamos hablando de medio ambiente y estamos hablando de algo fundamental: de la seguridad vial, y ante ello, como digo, la Comunidad Valenciana con esa intensidad de población y de tráfico turístico requiere soluciones. Las estimaciones que puede haber no solamente de estos dos municipios de los que trata la PNL sino de hasta diez municipios que podrían tener una viabilidad, porque no todo el que quiera efectivamente va a poder conectarse, ni una autovía puede estar cortada —iba a decir una exageración— como si fuera un salchichón, como si todo el mundo pudiera acceder a través de vías que en transversal van cortándola. Lógicamente va a haber que hacer un esfuerzo y primar unas alternativas frente a otras. Esencialmente es lo que pretendemos con esta enmienda, y el hincapié se hace en que si en el año 2018 no se incluyen los estudios y proyectos previos necesarios acordados —insisto— entre la Generalitat Valenciana y el ministerio de Fomento de común acuerdo, en 2019, cuando se produzca la liberalización de la autopista, llevaremos dos años de retraso. Así que la intención es absolutamente positiva, constructiva, y desde luego nada descalificadora en los términos que hemos recibido del señor diputado. Espero que consigamos la aprobación en beneficio de todos los ciudadanos valencianos y españoles.

Muchas gracias.

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

Para posicionarse, por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana, ha pedido la palabra la señora Jordà.

La señora **JORDÀ I ROURA**: Muy rápidamente. Vamos a votar a favor porque entendemos que es una iniciativa necesaria para ambas poblaciones. Tanto Oliva como Altea están atravesadas por la N-332, con las molestias y los inconvenientes que se derivan para sus habitantes, con una intensidad media diaria escandalosa —de hecho muy por encima de la media—, y por tanto aumentando ostensiblemente el riesgo de accidentes. Creemos necesaria pues la adopción de esta iniciativa, al mismo tiempo que nos sumamos —y lo hacemos de manera firme— a la demanda de Compromís de la liberalización definitiva de la AP-7 cuando termine su periodo de concesión. Este deseo tampoco es nuevo, porque así se aprobó en esta legislatura en Pleno, en una moción consecuencia de interpelación que presentó Esquerra Republicana. En estos términos vamos a votar a favor de esta iniciativa.

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

Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos tiene la palabra el diputado don José Cano.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 279

28 de junio de 2017

Pág. 34

El señor **CANO FUSTER**: Muchas gracias, señor presidente.

Señor Baldoví, vaya por delante que, ante la enmienda transaccional que nos ha presentado, nos vamos a abstener. La verdad es que no dejo de sorprenderme cada día que estoy aquí —sobre todo por Compromís, sobre todo por Joan— porque después de llevar una proposición no de ley a la Comisión de Empleo, diciendo que todos los agricultores de la Comunidad Valenciana esclavizan a los trabajadores temporeros, ahora nos traen una proposición no de ley inconexa, vacía de contenido y que, después de releerla como cuarenta veces, no he conseguido entender qué es lo que está pidiendo. Después de la exposición que ha hecho aquí consigo entender un poco más; y lo consigo porque soy vecino de La Nucía, un municipio limítrofe de Altea. Yo bajo a Altea a diario y conozco perfectamente la problemática de cruzar el término municipal de Altea, la cantidad de tráfico que lleva, de camiones sobre todo, la carretera nacional 332. Sí que tengo que apuntar que lo que ha dicho el diputado del Partido Popular es cierto, hay un acceso a la autopista, a la AP-7, por Altea la Vella, por Altea, y tiene a escasos nueve kilómetros una entrada a Benidorm. Con la liberalización de la autopista en 2019 sin duda se descongestionaría mucho la carretera nacional 332 a su paso por Altea.

Me va a permitir que le diga que ya en estos presupuestos, en los de 2017, en los que ha votado en contra, ya hay presupuestado para ejecutarse en la variante de La Safor, a la que hacía referencia —se lo podrán decir con mucho gusto al empresario con el que se reunió—, 732 000 euros para 11 kilómetros; para la variante de Benissa, 4 kilómetros, 1 700 000 euros; para la variante de Altea, 4 kilómetros, 50 000 euros; la duplicación del tramo por Vergel-Oliva, 265 000 euros. Además este diputado en concreto presentó una enmienda al presupuesto para que en la nacional 332 a la altura del hospital comarcal tengan un acceso directo. Eso es política útil, esa es la política que está haciendo Ciudadanos, consiguiendo no bloquear los presupuestos y que estas necesidades, que van a solventar los verdaderos problemas que tienen los ciudadanos, se ejecuten.

Simplemente le quiero decir, a tenor de la enmienda transaccional y también por lo que decía la portavoz del Partido Socialista, que trabajen, que negocien y que obtengan resultados. **(El señor vicepresidente, Bernabé Pérez, ocupa la Presidencia)**. La Comunidad Valenciana les necesita, pero viniendo aquí a traer proposiciones no de ley —en caso de que salgan—, si después no vamos a conseguir aprobar un techo de gasto, no vamos a conseguir apoyar unos presupuestos, esto va a quedar en agua de borrajas y los ciudadanos de la Comunidad Valenciana no se lo merecen.

Muchas gracias, señor presidente.

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

Por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, señora Pastor.

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

Voy a intentar poner un poco de luz, si puedo y me lo permiten, a los ojos del compañero de Ciudadanos, que viviendo en La Nucía parece que no se ha enterado todavía de cuál es el problema de la N-332 a su paso por Altea, entre otros municipios.

Empezaré diciendo que, tras cuarenta y ocho años de concesiones abusivas y de abono de peajes por parte de los usuarios, la liberalización de la AP-7 y su recuperación al servicio de la ciudadanía en todo su recorrido por la Comunitat Valenciana es una ocasión largamente esperada. Los peajes, una y otra vez prorrogados en sus plazos a manos de los sucesivos Gobiernos de la UCD, del PSOE y del PP, contribuyeron a empeorar la situación de los municipios atravesados por la N-332, la única carretera nacional que conecta dos capitales de provincia, Valencia y Alicante, y que sigue todavía sin ser autovía.

La N-332, con puntos muy críticos en cuanto a siniestralidad, volumen e intensidad de tráfico, lleva años absorbiendo el tránsito incesante de vehículos, obligados por los peajes a atravesar municipios como Oliva y Altea, seccionando en dos su casco urbano y condicionando la vida de sus habitantes. La N-332 se mantiene en muchos tramos con kilómetros de calzadas simples en ambos sentidos, sin mediana, con escasos arcenes, con una elevada intensidad de tráfico de todo tipo de vehículos, con una media de 15 000 vehículos diarios, que llega a 60 000 en lugares como Oliva. Atraviesa once poblaciones de la costa mediterránea —Cullera, Favara, Xeraco, Gandía, Bellreguart, Palmera, L'Alqueria de la Comtessa, Gata de Gorgos, Benissa y las ya mencionadas Oliva y Altea— al no haberse ejecutado nunca las variantes. Mantiene condenada a convivir entre atascos, accidentes y contaminación a la población, que particularmente en verano ve incrementado su número de habitantes y con ello el riesgo de accidentes. Al tratarse de municipios costeros el turismo es una fuente importante de ingresos, y en una comunidad

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 279

28 de junio de 2017

Pág. 35

por otro lado siempre postergada por los diferentes Gobiernos, especialmente el del PP, las inversiones en infraestructuras nunca llegan. Hace ocho años que no se ha licitado ninguna carretera nueva en la Comunitat Valenciana. Por tanto consideramos de vital importancia la liberalización a todos los efectos de la AP-7 sin más dilaciones, con fecha tope en 2019, y por otro, la licitación y ejecución de los enlaces necesarios con todos los municipios afectados.

Valoramos muy positivamente la transaccional a la que ha llegado el partido proponente. La ejecución de todos los enlaces, muy especialmente en los casos singulares de Oliva y Altea; la liberalización de la AP-7 ha de incidir en el aprovechamiento social de las infraestructuras ya existentes, evitando caer en duplicidades y repasando por tanto todas aquellas obras que no se hayan ejecutado para revisar su idoneidad. Es el momento de acometer una planificación que contemple, por un lado, las necesidades postergadas durante tantos años por las poblaciones de la Comunitat Valenciana, especialmente Oliva y Altea, y que prevea, por otro, las necesidades de conectividad de la AP-7 y el equilibrio del nuevo régimen de la autopista en relación con el resto de la red viaria.

Finalmente incidimos de nuevo en que es vital completar a tiempo las tramitaciones, la declaración de impacto ambiental, la redacción de los proyectos así como licitar las obras, si no queremos seguir estrangulando la vida de estos municipios cuando finalmente consigamos que se libere la AP-7 en 2019.

Moltes gràcies.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Bernabé Pérez): Muchas gracias, señora Pastor. Señor Baldoví, para pronunciarse sobre las enmiendas.

El señor **BALDOVÍ RODA**: Hemos llegado a una transaccional que voy a entregar ahora, que sería la que se votaría.

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

— SOBRE IMPULSO Y MODERNIZACIÓN DEL SECTOR DEL TAXI. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/001830).

El señor **VICEPRESIDENTE** (Bernabé Pérez): Pasamos al siguiente punto del orden del día, proposición no de ley sobre impulso y modernización del sector del taxi, a propuesta del Grupo Parlamentario Socialista. Señor Ramos.

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

Hoy traemos aquí un debate que nos parecía imprescindible que viniera a esta Cámara. A cualquier ciudadano que le pregunten si existe a día de hoy un conflicto en el sector del taxi evidentemente dirá que sí, lo ve todos los días en los medios de comunicación. **(El señor presidente ocupa la Presidencia)**. Pero curiosamente, teniendo en cuenta y siendo todos conscientes de que existe un conflicto en el sector del taxi, a nosotros nos resultaba por lo menos curioso que a este Parlamento no hubiera venido este debate. Nosotros sabemos que es un debate complicado, que es un debate complejo, y nos da la sensación de que hay muchos grupos políticos en este Parlamento que prefieren no meterse en charcos. Yo creo que estamos en una época en la que la política tiene que demostrar que tiene que traer a este Parlamento todos los debates que tiene la sociedad, y el debate del sector del taxi es uno de ellos. Por eso el Grupo Socialista, sabiendo que era muy complejo y muy complicado traer una iniciativa aquí, porque al final cada uno vamos a poner nuestras posiciones —y nosotros las hemos dejado muy claras con la presentación de esta iniciativa—, creíamos que era imprescindible, por eso lo hacemos.

El sector del taxi está viviendo una situación que no va a ser ajena a otros sectores; es una situación que se da por la evolución que está sufriendo la economía, por la evolución que está sufriendo nuestra sociedad y que ya es imparable. Y los políticos tenemos la responsabilidad de coger el toro por los cuernos, analizar cuáles son los problemas, ver cuáles tienen que ser las soluciones y ver cuál tiene que ser la regulación. Creemos que este problema se da por una sencilla razón. Hasta ahora venían conviviendo en España dos sectores que eran distintos, el segmento de público objetivo al que iban destinados eran distintos: por una parte, estaban las VTC y, por otra, estaba el sector del taxi. Eran sectores distintos, el público al que iban destinados era distinto. ¿Qué ha ocurrido? Que la evolución de las nuevas tecnologías y de la economía lo que ha hecho es que estos sectores confluyan en cuanto a su público objetivo con regulaciones distintas. Eso ha provocado que a día de hoy haya dos sectores que están compitiendo con el mismo público con regulaciones distintas, lo que ha ocasionado un conflicto que,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 279

28 de junio de 2017

Pág. 36

si los grupos políticos no tenemos la capacidad de analizar, de debatir y de posicionarnos, va a ser mucho más grave.

Por eso, nosotros hemos presentado una iniciativa dirigida al sector del taxi. Lo que buscamos es, primero, impulsar el sector del taxi; creemos que esto es imprescindible. A nosotros no nos gusta proteger sectores sino modernizarlos e impulsarlos y por eso hemos denominado esta iniciativa de impulso y modernización del sector del taxi. Esto es imprescindible porque es un servicio público. Además, estamos viendo que estos nuevos modelos económicos nos están trayendo a España y a muchos países europeos peores condiciones laborales y peores salarios, y debido a eso algunas empresas son más competitivas. Ese no es el modelo que queremos los socialistas ni para Europa ni para España. Tiene que haber una regulación, pero no cualquiera. Hemos dicho que ha evolucionado la economía y que están evolucionando los modelos y creemos que tenemos que adaptar esa regulación a los modelos actuales, para lo cual hay que debatir y ver cuál es el problema. Algunos defienden —y seguramente lo van a defender hoy— que es mejor que no haya ninguna regulación. En los últimos días me he reunido con mucha gente tanto del sector del taxi como de las VTC y en algún momento algunos defendían que para el bien del usuario, de la economía, lo mejor era que no hubiera regulación. Eso no lo vamos a defender nunca. No creemos en la mala regulación y tampoco en sectores desregulados, porque esto lo que ha demostrado es que está perjudicando la economía y a los trabajadores. Por eso, creemos que este debate hay que traerlo aquí. Seguramente no sea el único debate que hagamos. Este es el inicio del debate que se tiene que producir en esta casa y en los próximos años, y espero que todos los partidos participen, incluso sabiendo, como se dice en mi tierra, que se tienen que dejar pelos en la gatera porque tienen que defender su posición, pero tenemos que analizar cuál es el modelo de movilidad, cómo damos el mejor servicio a los usuarios pero siempre pensando en los trabajadores.

Por estos motivos, traemos hoy esta iniciativa que los demás grupos han enmendado, a los que les voy a pedir una cosa: no se pongan de perfil. Hemos visto cómo en este tiempo y ante conflictos como este el Gobierno lo que hace es mirar para otra parte o echar balones fuera. Hemos escuchado al ministro de Fomento decir que esto es competencia de las comunidades autónomas y de los ayuntamientos y a lo mejor es así, pero desde este Parlamento tenemos que decir cuál es nuestra visión. Por eso, pedimos al ministro que se moje de verdad, porque estamos cansados de ver muchos conflictos —y este es uno más— en los que el Gobierno no hace nada. Tampoco nos gusta la actitud que toman otros partidos, que se ponen al frente de las manifestaciones pero después no traen iniciativas a esta Cámara sobre los temas que están candentes. Está muy bien ponerse al frente de las manifestaciones. Nosotros nos hemos puesto al frente de muchas manifestaciones, pero nuestra responsabilidad como políticos es ponernos al frente de las manifestaciones y acompañar a los trabajadores, pero también traer los debates a esta Cámara. Por eso, el Grupo Socialista, como digo, ha decidido meterse en el charco y traer el debate a la Cámara para que cada uno manifieste cuál es su posición y cómo queremos que sea nuestro modelo de desarrollo. Nosotros lo hemos dejado claro y espero que a partir de aquí el resto de grupos lo dejen claro también.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

Vamos a defender las enmiendas. En primer lugar, por el Grupo Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, tiene la palabra el diputado don Rafael Mayoral.

El señor **MAYORAL PERALES**: Muchas gracias, señor presidente.

Compartimos los contenidos de la proposición no de ley y además traemos algunas ideas más que creemos que complementan la iniciativa. Hay algo que es interesante, y es que hay que agradecer a la gente del sector del taxi que se está movilizándolo que haya conseguido que buena parte de las fuerzas políticas cambien sus posiciones. Cuando se afrontan los problemas hay que tener memoria, y este problema viene motivado por esas estrategias de liberalización que comenzaron con la Ley omnibus, impuesta desde la Unión Europea y con aquiescencia también de quienes estaban en ese momento en el Gobierno, que abrieron la puerta al principal problema que tenemos ahora y que hay que mencionar con nombres y apellidos: es una estrategia de empresas transnacionales que tienen por objetivo apoderarse del transporte urbano de viajeros y destruir un sector económico como es el taxi. Hablemos claro: de lo que se trata es de ver si tenemos una posición soberanista, si defendemos realmente la soberanía de nuestro país, la soberanía económica frente al modelo de economía extractiva que es la 'uberización' de la economía, que está en este sector pero también estamos viendo cómo ataca a otros sectores —y ahí

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 279

28 de junio de 2017

Pág. 37

están los trabajadores de Deliveroo, anunciando que van a ir a la huelga—, y también estamos viendo cómo hay empresas transnacionales con sede en paraísos fiscales que vienen a destruir un sector económico, a sustituirlo a través del *dumping*.

Estamos muy de acuerdo con este planteamiento de agarrar el toro por los cuernos, por supuesto; nos parece bien, porque además lo que hemos leído viene en las tablas reivindicativas que nosotros hemos apoyado hasta ahora. Pero también hay que hacer más cosas. Hay que poner encima de la mesa que lo que hay es una estrategia de *dumping* social por parte de transnacionales que están siendo apoyadas por transnacionales con sedes en paraísos fiscales y por algunas de las principales entidades financieras de este país que están haciendo el caldo gordo a esas transnacionales con sede en paraísos fiscales para destruir un sector económico, y hay que posicionarse. Por eso creemos que no puede haber una ley del transporte que habla de una ratio del 1:30 y que cuando sale esa normativa, nuevamente de forma muy cuca el PP sabía muy bien cómo hacerlo: saca la ley pero no el reglamento y por esa ventana entraron los buitres para apoderarse de esas licencias VTC y para especular con ellas en esa estrategia de la destrucción del sector del taxi. Por eso creemos que no solamente hay que mantener ese porcentaje de 1:30, sino que hay que crear los mecanismos efectivos entre el Estado, las comunidades autónomas y los ayuntamientos para que ese porcentaje sea efectivo, porque estamos diciendo que en Madrid es 1:7 y en Málaga es 1:5 con 10 000 licencias pendientes de salir a circulación, lo que significa reventar un sector.

Entiendo que un partido como el del señor Rivera trabaje mucho para las multinacionales. Les voy a pedir que trabaje menos para las transnacionales y trabaje un poco para nuestro país, para la soberanía de nuestro país, porque las enmiendas que nos plantean sobre favorecer precisamente que los buitres se apoderen de un sector económico como este que en estos momentos es el sustento de decenas de miles de familias en nuestro país son impresentables, porque esto está suponiendo un ataque a las arcas públicas.

Cuando hablo de soberanía, no me refiero solo a que el sector del taxi está compuesto por gente que paga sus impuestos aquí y no tiene cuentas en paraísos fiscales. No me refiero solo a eso, a que no tengan matrices en otros lugares; de lo que se está hablando es de que estas transnacionales —y hay experiencias en ciudades de otros países— están atacando la capacidad de los vecinos de las ciudades para poder determinar cómo es el servicio público en ellas, porque lo que no quieren es que lo controlen los ayuntamientos, que son elegidos por los ciudadanos, sino los consejos de administración de esas transnacionales que tienen sedes en paraísos fiscales. Nosotros tenemos muy claro, ante ese debate, dónde vamos a estar. Nosotros vamos a estar con la gente que está trabajando y levantando este país y no con los buitres que están en estos momentos aplicando estrategias de *dumping* social, de destrucción de puestos de trabajo para crear puestos precarios en los que muchos de ellos se van a ver arruinados porque la estrategia ahora es sobresaturar el mercado para algo que decía Milton Friedman, y los señores de Ciudadanos saben muy bien a qué me refiero porque son liberales, pero no de 1812, sino 1973. Lo que decía Milton Friedman era: Yo estoy en contra de los monopolios. Y cuando le preguntaban si sabía que había algunos monopolios naturales, él respondía: Ya, pero cuando hay monopolios naturales yo prefiero los monopolios privados. Pues muy bien, nosotros preferimos el control democrático, que la gente pueda tener derecho a vivir dignamente de su trabajo y que pague sus impuestos aquí y que las instituciones públicas se pongan del lado de la gente que trabaja y no de la gente que viene a expoliar nuestro país para llevarse el dinero a los paraísos fiscales.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

Es el turno del Grupo Parlamentario Popular y defiende la enmienda don Miguel Barrachina.

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

Efectivamente, decía el portavoz socialista que hay un conflicto en el mundo del taxi. Él lo sabe bien porque el Partido Socialista es el causante de ese conflicto en el taxi y la Ley ómnibus de 2009 eliminaba cualquier barrera. Por tanto, a aquellos que hicieron la solicitud y hasta que en 2013 la ley del Grupo Popular estableció la regla de 1 a 30, es decir, 30 licencias de taxi por cada una de vehículos de alquiler, a aquellos que aprovecharon efectivamente esa situación de desregulación que aprobó el Partido Socialista Obrero Español en esta Cámara hoy los tribunales les están dando la razón. Es un problema con autores, hasta que en 2013 una nueva ley pone barreras a todo eso.

No me gusta y de hecho me causa sorpresa que se utilice políticamente a 70 000 personas que lo pasan mal porque trabajan mucho en general. Conozco muchos taxistas que hacen más horas que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 279

28 de junio de 2017

Pág. 38

despertadores y no conozco a ninguno que sea rico. Por tanto, traerlos aquí con documentos plagados de buenas intenciones pero ocultando el origen de esto —la Ley ómnibus— y su posterior solución, me parece hacerlo con mala fe. En segundo lugar, me parece mal que uno haga una ley ómnibus, que ahora venga con un texto que ratifica la del Partido Popular que la corrigió, que ayer se autoenmiende y que hoy parece que vaya a llegar a un acuerdo distinto; cuatro posiciones para un mismo Grupo Socialista, cuatro distintas, pero tres en las últimas veinticuatro horas. Me da a entender que el hecho de que el PSOE se enmiende severamente a sí mismo no es la excepción, sino la regla, sea para el libre comercio en Canadá, para el referéndum secesionista o para el mundo del taxi. Por eso hemos traído una enmienda para tratar de poner negro sobre blanco y dar un poco de claridad, porque cuando uno ve en la propuesta del PSOE: puesta en marcha de planes de ayuda al abandono de la profesión que aúne jubilación y cese de actividad a los 70 000 taxistas, se pregunta: ¿Y quién lo paga? ¿Sabe la señora Carmena, que es quien concede las licencias y la entrada de taxistas a la ciudad de Madrid, que va a tener que prejubilarse, que va a tener que retirar y ayudar a esos taxistas a abandonar, como propone el PSOE, aunando cese de actividad y prejubilación? Porque, claro, carecería de sentido que un alcalde o una alcaldesa dé entrada a través de las licencias, porque tiene competencia exclusiva en el transporte urbano, y sea la comunidad autónoma o el Gobierno de España quien tenga que sacarlos del mercado pagándoles la parte que les corresponde. Por tanto, estos brindis al sol, estas cortinas de humo y este sobrereactuar hacen daño al sector. No se puede hacer una cosa y originar efectivamente este problema, ayer hacer una propuesta de un texto, anoche enmendarlo y hoy venir con otra. Hoy, si se aprueba esto, los taxistas salen con más obligaciones. Tendrán que aprobar un certificado, como dice el punto tercero, de actividad profesional exigente, con atención al cliente, formación en idiomas y uso de nuevas tecnologías. Probablemente el examen que pretende hacerles a los taxistas lo suspenderíamos buena parte de los diputados que aquí estamos. Me parecen frases fantásticas y regulaciones atómicas y propuestas universalmente a veces complacientes, pero cuyo resultado efectivo es cero y, si no es cero, que alguien me diga quién va a hacer frente a los planes de prejubilación, por ejemplo, que aquí mismo se proponen. Nosotros somos un partido serio y estamos en el Gobierno. Por tanto, no podemos permitirnos estos alardes y por eso hemos querido poner por escrito que nosotros sí queremos preservar esa proporción de 30 a 1 efectivamente desvirtuada por los tribunales que han aplicado la Ley ómnibus cuando en aquella época efectivamente algunas personas reclamaron aquella concesión.

Segundo —y se ha alcanzado un acuerdo recientemente entre el sector y el ministerio—, evitar la especulación prohibiendo que aquellos que han hecho acopio de centenares o de miles de licencias de alquiler de vehículos con conductor puedan transmitirlos y, por tanto, que quien lo compra sea para trabajar, no para especular, que eso es lo razonable y se alcanzó un acuerdo ayer mismo. Efectivamente, si hay plataformas digitales, naturalmente el Gobierno de España no puede dejar de secundarlas. Lo que no puede hacer es crearlas, tomar parte y actuar de forma activa, incumpliendo y quebrando la libre competencia y, evidentemente, como viene haciendo en su ámbito competencial, seguir acentuando las inspecciones. Finalmente —y concluyo, señor presidente—, viene en ese acopio de buenas palabras que se haga una apuesta por la eficiencia medioambiental. La semana pasada este Gobierno, del que se dice que se pone de perfil y que lanza balones fuera, el 16 de junio, permitió que esos vehículos puedan tener ayudas directas siempre que utilicen energías alternativas. Ha sido publicado el 16 de junio de este año. También está el Plan Movea 2017, que permite ya no solo el vehículo sino también los puntos de recarga de los vehículos eléctricos. Son dos iniciativas de este mismo año que se incluyen en la propuesta del PSOE y, como siempre, nosotros las ejecutamos. Al final, en el sector del taxi sucede como en tantos otros: leyes socialistas que causan un problema y al final un gobierno, el del Partido Popular, que lo resuelve.

Muchas gracias, señor presidente.

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

Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos defiende la enmienda el diputado don Fernando Navarro.

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

El señor Mayoral nos ha vuelto a demostrar cuál es su visión de la política, que consiste en dividir en buitres y gente. Por supuesto, él decide quiénes son buitres y quién es gente y además lo afirma. ¡Es una cosa asombrosa! **(El señor Mayoral Perales: En este caso está clarísimo, no tengo dudas)**. Desde luego, es una visión política cómoda porque nos ahorra el razonamiento. Ahora, una cosa es que sea cómoda, pero también es naif y también es muy irresponsable porque este modo de enfocar la política, de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 279

28 de junio de 2017

Pág. 39

dividir entre buitres y gentes, podría haber dicho cucarachas también, lo que usted quiera, en sí es lo opuesto a lo que debe ser una democracia; es decir, la búsqueda de campos de entendimiento entre los adversarios, no entre la gente y los buitres.

Dicho esto, con esta escasa voz, al leer el expositivo del PSOE, estamos totalmente de acuerdo con lo que dice. Estamos ante una nueva realidad, el surgimiento de nuevas herramientas tecnológicas que provocan a su vez nuevos hábitos de los usuarios y han chocado con la realidad que teníamos hasta ahora. Hay un sector regulado entre otras cosas porque era necesario o sigue siendo necesario ofrecer un servicio público en el que para mucha gente no iba a ser estimulante trabajar sin esa regulación. Este choque de una realidad antigua con la nueva provoca obviamente este conflicto y provoca que los taxistas sientan muy justificadamente que les han cambiado las reglas del juego, esto es evidente.

Puesto que tenemos una situación conflictiva, la tenemos que arreglar, en esto estamos completamente de acuerdo con el portavoz del PSOE, teniendo en cuenta otras realidades que no se han mencionado como que el sector en buena lógica tendría que crecer, primero, por la congestión de las ciudades y la contaminación que tienen que ir haciendo que se disuada del uso del vehículo particular al vehículo público en los formatos que sean.

Nuestra enmienda propone lo que nosotros creemos que habría que tratar. Por ejemplo, empezamos diciendo que creemos necesaria la figura de un mediador. Si ya entendemos que son buitres y gente, ni mediador ni nada, pero sí creemos que es necesaria. Además, hay que diferenciar el campo donde tiene que seguir la competencia exclusiva del taxi como servicio público y el campo donde ellos también podrán competir. Nosotros creemos —ya sé que estas son competencias municipales— que debería flexibilizarse su régimen tarifario y sus ámbitos de actuación geográfica. Ellos entienden bien lo de poder ir llenos y volver llenos. Estamos completamente de acuerdo con esto.

Creemos necesario un plan de transición y sí que estamos de acuerdo con esos programas de jubilación, con una oferta de recursos formativos comunes tanto para taxistas como para VTC. Desde luego, también los otros puntos de la propuesta referidos a fomentar la atención a colectivos más desfavorecidos, personas de movilidad reducida y personas mayores, así como prestar apoyo y fomentar las políticas de eficiencia medioambiental. Esto es lo que nosotros creemos.

De todas maneras, creemos que esta PNL tiene que servir para abrir ese campo de debate, para que todos seamos conscientes de que tenemos un problema muy grave aquí y que ya existe conflictividad. Tienen razón al sentir que se les están cambiando las reglas de juego a mitad de la partida y algo tenemos que hacer. Es el momento de sentarse.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Navarro.
Señor Ramos, su posición en relación con las enmiendas.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Voy a justificar de forma muy breve por qué aceptamos una enmienda y no aceptamos otra.

De la que ha presentado el Grupo Parlamentario Popular no vamos a coger nada porque en parte dice lo mismo. Además, presentan la enmienda solo por hacer algo, porque ya nos ha transmitido que van a votar en contra. Ha dicho algo bastante incoherente en su intervención. **(El señor Barrachina Ros: No voy a votar en contra)**. Es solo para explicar por qué.

El señor **PRESIDENTE**: No, para explicar, no. El turno es simplemente para posicionarse sobre las enmiendas. **(El señor Barrachina Ros: No voy a votar en contra. No lo he dicho)**.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Entonces he entendido yo mal la posición del Grupo Parlamentario Popular. **(El señor Barrachina Ros: He dicho que, siendo un partido serio, no podemos apoyarla, no que vayamos a votar en contra)**. ¿Cómo? **(El señor Barrachina Ros: Que, siendo nosotros un partido serio, no podemos apoyarla. No he dicho que vayamos a votar en contra)**. Bueno, el señor Barrachina ha dicho que se van a abstener. Como ya sabemos la posición del señor Barrachina, porque nos la ha explicado, voy a la parte de Podemos. **(El señor Barrachina Ros: Te ha costado entenderla. Tres veces)**. Creía que nadie se iba a meter en un charco, pero se me había olvidado que estaba aquí el señor Barrachina y al señor Barrachina le encantan los charcos. **(Risas.—El señor Barrachina Ros: ¿Este es turno de réplica?)**. No, es la explicación de por qué aceptamos o no aceptamos las enmiendas.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 279

28 de junio de 2017

Pág. 40

Con respecto a la enmienda de Podemos, aceptamos y nos parece muy interesante la parte del *dumping* social. La vamos a incluir en la proposición, aparte de otros elementos que la enriquecen. Además, era complicado aceptar determinadas enmiendas porque la propuesta del Grupo Parlamentario Socialista era una propuesta consensuada con todo el sector, y por eso ha habido pequeñas modificaciones. Toda la parte referida al sector del taxi está consensuada tanto con unos como con otros y, por eso, era más complicado aceptar determinadas enmiendas.

Muchas gracias.

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

— RELATIVA A LA EXTENSIÓN DE LA SUBVENCIÓN DE RESIDENTES PARA EL DESPLAZAMIENTO AÉREO DE LOS MENORES DE EDAD NO EMANCIPADOS Y NO RESIDENTES EN LOS TERRITORIOS DE CANARIAS, BALEARES, CEUTA O MELILLA, CUYOS PROGENITORES O TUTORES LEGALES RESIDAN EN LOS TERRITORIOS INDICADOS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/001882).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente proposición no de ley, que es la que figura en el orden del día con el número 10.º, relativa a la extensión de la subvención de residentes para el desplazamiento aéreo de los menores de edad no emancipados y no residentes en los territorios de Canarias, Baleares, Ceuta o Melilla, cuyos progenitores o tutores legales residen en los territorios indicados. Es una iniciativa del Grupo Parlamentario Popular y va a defenderla la diputada doña Celia Alberto.

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

Señorías, comparezco en nombre del Grupo Parlamentario Popular para pedirles su apoyo para la aprobación de esta proposición no de ley relativa a la extensión de la subvención de residentes para el desplazamiento de los menores de edad no emancipados y no residentes en los territorios de Canarias, Baleares, Ceuta o Melilla, cuyos progenitores o tutores legales sí residen en los territorios que he indicado.

La política de transporte que está llevando a cabo el Partido Popular está demostrando que uno de los objetivos fundamentales es garantizar la adecuada conectividad de todo nuestro territorio, especialmente de las regiones no peninsulares en las que el modo aéreo desempeña un papel fundamental e insustituible para asegurar la conectividad y, por lo tanto, el desarrollo económico y social de estas zonas. Así, se ha apostado no solo por mantener sino también por mejorar el sistema de subvenciones en las tarifas utilizadas por los residentes no peninsulares en sus desplazamientos entre islas y entre estas y el territorio peninsular. En este sentido, se continúa reforzando el alcance y la efectividad del programa de subvenciones a los residentes en territorios no peninsulares, como queda acreditado con el aumento del nivel de subvención, que pasa del 50 al 75 % de la tarifa aérea para los desplazamientos interinsulares de carácter regular de residentes en Canarias y Baleares y que se recoge en la Ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2017 recientemente aprobada. Tal y como manifestaba en la exposición de motivos de la iniciativa que sometemos aquí debate, se dan situaciones en las que existen progenitores o tutores legales que residen y se encuentran empadronados en Canarias, Baleares, Ceuta o Melilla y que no tienen la guarda y custodia de los hijos menores de edad, que residen habitualmente y se encuentran empadronados en una comunidad distinta a las indicadas con el progenitor que sí ostenta la guarda y custodia de estos menores no emancipados. Con la normativa actual, el descuento de residentes no puede ser extensible a estos menores para que puedan desplazarse hasta los territorios indicados a pasar el tiempo estipulado en los convenios reguladores o en las sentencias con sus progenitores o tutores. **(El señor vicepresidente, De la Encina Ortega, ocupa la Presidencia)**. Además, los momentos más habituales en los que estos menores pueden pasar más tiempo con esos progenitores o tutores coinciden habitualmente con épocas estivales —Navidad, Semana Santa o verano— de alta demanda de billetes de avión, motivo por el cual el precio de los mismos se suele disparar. Así, es bastante complicado en estos momentos hacer frente a los costes de desplazamiento de varios menores para que puedan pasar un tiempo que es muy necesario y muy beneficioso para ellos con sus progenitores y familiares cuando estos residen habitualmente en los territorios de Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla.

En el Grupo Parlamentario Popular creemos que es lógico y coherente que se pueda estudiar la posibilidad de extender el descuento de residentes con el que cuenta el progenitor o tutor legal de los menores de edad no emancipados para facilitar el mejor desarrollo familiar posible de estos menores, lo que redundaría en un beneficio para su desarrollo. A tal efecto, y sin perjuicio de un necesario estudio por

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 279

28 de junio de 2017

Pág. 41

parte del Gobierno sobre las cuestiones que hemos apuntado, entendemos que la acreditación de las circunstancias que se proponen para hacer extensible el descuento de residentes a estos menores se podría realizar a través de la aportación del progenitor o tutor legal que reside en los territorios de Canarias, Baleares, Ceuta o Melilla de su certificado de empadronamiento, así como del libro de familia para acreditar la filiación con los hijos menores de edad en el caso de tratarse del progenitor y, en el caso de tutores legales, copia compulsada de la sentencia judicial por la que se les conceda la tutela de los menores.

Por todo lo anterior, señorías, vengo a solicitar su apoyo a esta iniciativa del Grupo Parlamentario Popular.

Muchas gracias.

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

Para defender la enmienda, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista, don Sebastián Franquis.

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

Quiero decirle a la portavoz del Grupo Parlamentario Popular que vamos a apoyar lógicamente la proposición no de ley que nos proponen hoy. Nos parece que es justa y adecuada y que intenta dar solución a un problema que están sufriendo los menores para que puedan tener una mayor integración con sus familias. Utilizo gran parte de sus argumentos para pedirle que apoyen también la enmienda que hemos presentado a esta PNL y que va prácticamente en la misma línea. Insisto en que solo estamos planteando que el Gobierno estudie y analice los posibles costes y las personas que puedan ser afectadas por lo que estamos planteando. En definitiva, ¿qué estamos planteando? Que el Gobierno estudie —insisto en que solamente lo estudie, lo que no significa que ese estudio vaya a producir un gasto— que esta subvención, u otro tipo de alternativa que se pueda aplicar, se pueda aplicar y pueda beneficiar a los nacidos en Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla y que no se encuentran residiendo en dichos territorios. ¿Por qué? Porque en muchos casos se han visto obligados por razones ajenas a vivir fuera de sus territorios de origen —fundamentalmente para buscar trabajo— y pierden la residencia, pero no pierden su origen, no pierden ni la familia ni las raíces ni los vínculos de ningún tipo; ni los vínculos históricos ni de cara al futuro. No pierden nada de eso. El argumento que utilizaba la proponente del Grupo Parlamentario Popular de que en épocas de verano y navidades se encarecen de forma considerable los billetes —especialmente para acudir a Canarias, pero también a Baleares, Ceuta y Melilla— es válido también en este caso. Es prácticamente imposible que una familia de tres o cuatro miembros pueda desplazarse, porque el coste está entre 1500 y 2000 euros. Eso puede costar a una familia exclusivamente un viaje a ver a sus abuelos, a un familiar enfermo o cuando un familiar haya fallecido. Es imposible que lo puedan hacer. Lo que se hace normalmente en territorio peninsular, es imposible hacerlo para muchas familias en territorio insular. Insisto que se trata de personas que no pierden su vinculación ni sus raíces, solo pierden la residencia y no se pueden trasladar a ver a sus familias. Muchas personas que hoy viven en la Península no se pueden desplazar a Canarias, Baleares, Ceuta o Melilla para ver a su familia. Planteamos solo que el Gobierno lo estudie y lo analice, que vea de cuánto estamos hablando y a cuántas personas puede afectar. Solo eso, y ustedes se niegan a que el Gobierno lo pueda estudiar. Hay una plataforma creada para defender esto. Hay más de 38 000 firmas que se han recogido en escasamente dos o tres meses que piden que el Gobierno lo estudie y lo analice, porque en la España del siglo XXI hay personas que solo con enormes dificultades pueden ver a sus familias, nietos que prácticamente no pueden ver a sus abuelos y conocer a sus familiares. Eso es lo que estamos pidiendo. No pedimos nada más. Asumimos la PNL del Grupo Popular y su argumentación, lo que único que queremos es que se comparta con la propuesta que estamos haciendo, porque —insisto— podemos salvar las dificultades de conexión con estos territorios que tienen muchísimas familias. Hay muchas formas de hacerlo —concretando el número de viajes que se pueden subvencionar, concretando que la bonificación puede ser modulada—, muchas fórmulas que pueden llevar a que estas familias puedan acudir a ver a sus familiares y que, al mismo tiempo, el coste no sea tan importante como algunos dicen; insisto, algunos dicen, porque nadie da una cifra, nadie dice nada, solo dicen que se pone en juego el sistema.

En estos últimos cinco años no hemos visto voluntad en el Partido Popular para acercar a los ciudadanos de estos territorios y que mejore la conectividad. Se han visto obligado por las circunstancias. El incremento del 75 % de los viajes interinsulares ha sido propuesto por otros, y a ustedes no les ha quedado más remedio que apoyarlo. Ni siquiera lo llevaban en el programa electoral. Lo llevaban todas las fuerzas políticas, especialmente el Partido Socialista con otras fuerzas políticas en determinadas

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 279

28 de junio de 2017

Pág. 42

comunidades y a nivel nacional. Ustedes no lo llevaban, ni se les pasaba por la cabeza, y se vieron obligados a tener que aceptarlo. Han estado siempre poniendo pegas; cuando llegaron, en 2012, querían rebajar la cantidad que se dedicaba a esas subvenciones, poner límites, se inventaron aquello del certificado de residencia porque decían que había un enorme fraude y señalaban a todos los residentes que utilizaban la subvención, pero se vio, se demostró con el paso del tiempo que el fraude estaba precisamente no en los ciudadanos sino en determinadas empresas o compañías aéreas.

Por tanto, le pido al Partido Popular que demuestre su sensibilidad con mucha gente, con muchas familias que hoy se ven impedidas de poder estar juntos y compartir un verano o unas navidades, de que sus nietos conozcan a sus abuelas. Solo les estamos pidiendo que lo estudien y sepamos de qué estamos hablando. No supone coste político ni económico para nadie que el Gobierno, que tiene esos datos, diga lo que supone para que todo el mundo lo podamos conocer. Puede ser esa u otras fórmulas, se trata de dar soluciones a un problema que cada vez está creciendo más. Hoy recogemos la petición de miles de personas que están preocupadas por una situación que las aleja de sus territorios de origen y de sus familias. Pedimos a esta Comisión que apruebe esta enmienda para que el Gobierno solo estudie —es el único compromiso que tiene— las posibles soluciones a un problema que es real y que preocupa a muchos miles de ciudadanos de Canarias, de Baleares y de Ceuta y Melilla.

Muchas gracias.

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

Para defender la enmienda del Grupo Parlamentario Confederal, tiene la palabra la diputada doña Carmen Valido.

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

Al Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-En Marea le parece interesante esta PNL, pero no queríamos restringirla solo al caso que plantea el PP, que es el caso de padres y madres que pierden la guardia y custodia y que viven en estos territorios y cuyos hijos están en territorio peninsular. Queremos también abrirla al caso contrario porque es la misma problemática: los hijos residen en Canarias, Baleares o Ceuta y Melilla y los padres que pierden la guardia y custodia están en la Península. Creemos que es el mismo caso. Y también hemos presentado enmiendas en otro caso diferente, cuando la familia se disgrega. Aquellos casos de padres y madres que por motivo de la crisis han tenido que salir fuera de su residencia, de su territorio, o aquellos casos en que la empresa los ha destinado a distintos territorios; es decir, las familias que viven en Canarias, Baleares, Ceuta o Melilla y el progenitor tiene que salir a la Península, tienen las mismas dificultades que aquellos padres y madres que pierden la guardia y custodia. Por eso lo ampliamos.

De acuerdo con la Declaración Universal de Derechos Humanos y la Declaración de los Derechos del Niño la familia es universalmente reconocida como una unidad fundamental de la sociedad y, como tal, tiene derecho a la protección y la asistencia de la sociedad y del Estado. El coste económico que supone el traslado de padres residentes por tales motivos en territorio peninsular no debe suponer una carga económica que redunde en el derecho, que es a la vez el deber de los padres, a participar en la formación y educación directa de sus hijos y menos a privar a estos del derecho a disfrutar de ambos progenitores. Hay que hacerlo efectivo porque el derecho está así reconocido en los puntos 1 y 4 del artículo 39 de la Constitución Española, donde se dice literalmente que los poderes públicos aseguran la protección social, económica y jurídica de la familia y que los niños y niñas gozarán de la protección prevista en los acuerdos internacionales que velan por sus derechos. Así que nos adherimos a la PNL que promueve el PP, pero también planteamos que se abran esas subvenciones a los distintos casos que ya he expuesto.

Gracias. **(Aplausos)**.

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

Por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana, para posicionarse, tiene la palabra la señora Jordà.

La señora **JORDÀ I ROURA**: Muy rápido.

Vamos a votarla a favor, aunque parezca extraño, porque valoramos el esfuerzo del Gobierno —nosotros, cuando las cosas están bien, las aprobamos, las votamos a favor— para aumentar las ayudas al desplazamiento aéreo de residentes de Baleares y Canarias a la Península, y viceversa. Eso sí —algo tenía

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 279

28 de junio de 2017

Pág. 43

que decir—, esperamos que próximamente a esos esfuerzos le siga la declaración de obligación de servicio público de la ruta aérea Menorca-Barcelona.

Nada más. Muchas gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos tiene la palabra la diputada doña Melisa Rodríguez.

La señora **RODRÍGUEZ HERNÁNDEZ** (Doña Melisa): Presidente, señorías, compañeros, no se me suele ver por aquí, pero el de hoy es un tema importante.

Estos días hemos hablado de custodia compartida y algunos en tribuna defendían la posición contraria, la de no defender los derechos de los niños por igual, la de que los padres no podían ser responsables por igual del cuidado de sus hijos. Sin embargo ayer, por ejemplo, debatimos sobre permisos de paternidad. Creo que si se debate sobre permisos de paternidad y maternidad por igual, que tiene toda la lógica del mundo, también tendremos que ser responsables una vez que las parejas ya no estén felices y estén por separado. Precisamente ahí está el quid de la cuestión. Hoy, dramáticamente —porque es una situación dramática—, estamos viendo que a padres, madres o padres y madres que viven en distintas comunidades autónomas y que uno de los progenitores tiene la residencia en Baleares, en Canarias, en Ceuta o en Melilla no se les da la custodia compartida precisamente por la imposibilidad de movimiento. Tenemos que empezar a entender que si lo que queremos es la corresponsabilidad, si lo que queremos es hablar, si lo que queremos es que pueda haber una normalización en los desplazamientos es indispensable que los hijos de parejas separadas que estén tanto en territorio extrapeninsular como en territorio peninsular tengan los derechos de residencia, porque si no ya se le está limitando el derecho a uno de los progenitores o de los adoptantes a poder disfrutar de su hijo en igualdad de condiciones. Hay que decir que un billete de no residente llega incluso a costar más de 200 o 300 euros en función de la fecha. ¿De verdad tenemos que negarle a un hijo que vea a su familia, que vea a la familia de su padre o de su madre, negarle la capacidad de poder compartir ese tiempo porque alguien le está denegando la capacidad o el derecho de que siga siendo residente en un territorio extrapeninsular como Canarias, Baleares, Ceuta o Melilla?

La iniciativa es del todo certera. Corresponde y obedece a los derechos de corresponsabilidad que mi partido defiende y, sobre todo, al derechos de los niños a disfrutar de su padre, de su madre, de sus padres o de sus madres, al derecho a disfrutar de sus abuelos o de sus abuelas, al derecho a disfrutar de su entorno familiar, porque su familia no se segmenta cuando hay un divorcio o una separación, su familia tiene que seguir siendo su familia.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Doña Celia.

La señora **ALBERTO PÉREZ**: No vamos a aceptar las enmiendas.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

— SOBRE LA PRESENTACIÓN DE UN INFORME Y CALENDARIO DETALLADO DE ACTUACIONES PARA LA FINALIZACIÓN Y LA PUESTA EN SERVICIO DE LA VARIANTE FERROVIARIA DE PAJARES. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CIUDADANOS. (Número de expediente 161/000967).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente iniciativa, que es la que figura en el orden del día como número 2, sobre la presentación de un informe y calendario detallado de actuaciones para la finalización y la puesta en servicio de la variante ferroviaria de Pajares. Es del Grupo Parlamentario Ciudadanos y la va a defender el diputado don Ignacio Prendes.

Don Ignacio, cuando quiera.

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

Para nosotros, si esta iniciativa tiene un valor, una virtualidad, es que es una iniciativa que trata de parar un disparate, una burla, un atentado a los intereses de Asturias, en la que, además —también quiero ponerlo en valor—, hemos sido capaces de llegar a un acuerdo tres fuerzas políticas, la mayoría de las fuerzas políticas de Asturias, para ofrecer una solución y unos puntos en común sobre una infraestructura

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 279

28 de junio de 2017

Pág. 44

que resulta absolutamente vital y estratégica para los intereses de Asturias. Como les decía, esta iniciativa trata de revertir lo que se ha tratado de vestir como una decisión política sobre cuestiones absolutamente técnicas y de una enorme complejidad. Cuando digo que se ha vestido de decisión política, lo digo porque son las propias manifestaciones de hace escasamente una semana del ministro De la Serna, que decía que poner ancho internacional en Pajares era una decisión política —estas son sus propias manifestaciones—. Esa decisión política, ¿qué réditos políticos busca? Creo que esa decisión política lo único que busca es, evidentemente, satisfacer una obsesión, satisfacer un capricho de la propia escisión del Partido Popular en Asturias, satisfacer el capricho y la obsesión del señor Álvarez-Cascos. Creo que esta es una cosa que en Asturias todos tenemos absolutamente asumida y que, en función de los avatares de esa relación compleja y complicada, de esa relación política entre el Partido Popular y Foro Asturias, desgraciadamente se han jugado también los intereses de Asturias y se han preocupado muy poco por ellos. Lo digo porque, además, esta nueva decisión cambia absolutamente la propia planificación estratégica que en mayo de 2013 —siendo secretario de Estado de Infraestructuras don Rafael Catalá y ministra de Fomento doña Ana Pastor, hoy presidenta del Congreso de los Diputados— se adoptó, una determinada planificación estratégica para dar una solución definitiva a esa variante de Pajares, a esa línea estratégica de comunicación de Asturias con la meseta. Y desde el año 2013, desde mayo de 2013 hasta el 31 de marzo de 2017, se estaba ejecutando, con muchas dificultades, solventando problemas que se habían dejado sin solventar en la fase de proyecto... En fin, no vamos a mirar hacia atrás, pero se estaba ejecutando esa planificación estratégica. Quiero recordar que en agosto del año 2016, en el acuerdo de investidura con don Mariano Rajoy, el presidente del Gobierno —es un acuerdo de Gobierno, un acuerdo de investidura, no es un acuerdo de partidos— comprometió la finalización en el año 2017, con tráfico mixto, tanto de pasajeros como de mercancías, de esa línea estratégica para Asturias que, de alguna manera, daba continuidad a la planificación acordada en el año 2013 y lo único que hacíamos desde Ciudadanos era poner fecha, impulsarla, marcarla como estratégica dentro de las líneas de mercancías, dentro de los corredores ferroviarios españoles y, por tanto, imponer ese compromiso.

No fue fácil imponer ese compromiso con el Gobierno de Mariano Rajoy, no fue fácil; mucho más fácil que eso fue, evidentemente, romperlo, como podemos constatar a día de hoy. Lo cierto es que el 31 de marzo de este año se cambia absolutamente todo eso, incluso el propio ministro se desdice de lo que había dicho en su primera visita a Asturias en diciembre de 2016, cuando dijo que la finalización a finales de 2017 era complicada, pero que en todo caso la comprometía —y lo comprometió incluso verbalmente con este diputado que les habla— y que los trenes estarían circulando por la variante de Pajares en el primer semestre del año 2018. Bueno, pues un acuerdo entre el Partido Popular y su escisión en Asturias, un acuerdo, parece ser que impuesto por el señor Álvarez-Cascos por su capacidad de influencia sobre el presupuesto, cambia todo esto: vuelve a tirar los dados otra vez, juega con los intereses de Asturias y le ha dado la maravillosa coartada al Gobierno de Mariano Rajoy para dilatar la puesta en servicio de esa línea estratégica durante cuatro años más, en el caso de que sean ciertos los últimos datos que se nos han facilitado y que a nosotros también nos parece que son bastante irreales. Es decir, en escasamente diez meses el compromiso de Mariano Rajoy para con Asturias pasó de que esa línea estratégica entrase en servicio a finales de 2017 a diferirla a principios de 2021, y ya veremos si entonces, en función de los avances de la tecnología, es posible que circulen por esa variante tráfico de mercancías y de pasajeros. Es una auténtica puñalada a los intereses estratégicos, a los intereses económicos de Asturias, y les digo por qué: uno de cada cuatro trenes de mercancías, el 25 % del tráfico de mercancías que se mueve actualmente en la Península Ibérica, circula por esa línea, circula por una rampa absolutamente decimonónica —y lo digo así porque es una rampa que fue abierta en 1887, con todos los condicionantes que ello supone de dilación de tiempo, de imposibilidad de que determinados convoyes de mercancías puedan circular por ahí— y ahora lo que se nos dice es que van a seguir circulando las mercancías por esa rampa de 1887, después de que nos hayamos gastado 3500 millones de euros de todos los españoles y, digo más, de todos los europeos. Es un auténtico disparate desde el punto de vista económico, desde el punto de vista de las infraestructuras, y no solo lo decimos nosotros, es que lo ha dicho el Colegio de Geólogos, lo han dicho todos los técnicos ferroviarios, lo han dicho las asociaciones empresariales que hasta han constituido una plataforma para defender lo que parece absolutamente racional, que después de un gasto de 3500 millones de euros tenemos que poner en servicio esa variante lo más rápido posible y tenemos que hacerlo con tráfico mixto de mercancías y de pasajeros. Eso es lo que, en definitiva, estamos pidiendo con esta iniciativa, con esta proposición no de ley. Hago un último llamamiento al Partido Popular, hago un último llamamiento a que vuelva a la senda de la sensatez, a que vuelva y

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 279

28 de junio de 2017

Pág. 45

respete el acuerdo que firmó con Ciudadanos, que fue un acuerdo de gobierno. Esto quiero dejarlo muy claro: se ha dicho que se está cumpliendo el acuerdo con Foro Asturias. Yo no voy a entrar en los acuerdos entre otras fuerzas políticas, absolutamente legítimos; pero, ojo, son acuerdos electorales y acuerdos entre dos partidos políticos que, como mucho, tendrán tras sí los tres diputados que esa candidatura, con ese programa electoral, consiguió en Asturias. Detrás del acuerdo de Mariano Rajoy para poner en servicio con tráfico mixto la variante de Pajares en el año 2017 hay 169 diputados, hay un programa de gobierno y hay un compromiso de don Mariano Rajoy, no hay un compromiso entre el Partido Popular y su hermano escindido, señor Álvarez-Cascos.

Voy a decir una última cosa: que no se nos tome el pelo a la sociedad asturiana, porque una cosa es la variante de Pajares y otra cosa el AVE, la alta velocidad. Eso de que se nos diga que los que defendemos esta decisión, que es de absoluta racionalidad económica y técnica, somos enemigos del AVE o que lo que se pide en Asturias no se pide en el resto de España es, como decía, una auténtica burla, porque la reclamación de la variante de Pajares lleva siendo una reclamación permanente de la sociedad asturiana desde el año 1980, fíjense, desde el año 1980, cuando ni siquiera estaba en las mentes de ningún planificador de infraestructuras en España la existencia del AVE. Son dos cosas distintas: la variante ferroviaria es una auténtica necesidad para olvidarnos de una rampa de 1887 que causa muchísimos problemas, que ha provocado más de cinco accidentes en los últimos dos años. Esa es una reivindicación histórica de Asturias que nosotros vamos a defender y por eso esto nos parece una burla, y la alta velocidad, a la que desde luego no renunciamos, que desde luego seguiremos exigiendo, es otro debate de otra naturaleza. Por eso —vuelvo a decir—, hago un llamamiento al Partido Popular, le hago un llamamiento especialmente a doña Mercedes Fernández, presidenta del Partido Popular, que hace escasamente tres años, en la Junta General del Principado de Asturias, cuando se debatía una proposición no de ley de Izquierda Unida que reclamaba el impulso a esta infraestructura, presentó y firmó una enmienda en la cual pedía exactamente esto: tráfico mixto para la variante de Pajares. Le digo a doña Mercedes Fernández que no haga de coartada al señor Cascos para continuar con sus obsesiones y, sobre todo, tanto a Foro como al Partido Popular, que no le sirvan la coartada al Ministerio de Fomento, al Gobierno de Mariano Rajoy, para seguir postergando a Asturias, para dilatar esa obra cuatro años más y desaprovechar una inversión de esa magnitud, porque creo que no se lo podemos perdonar los asturianos, pero no es una cuestión solo de Asturias sino una cuestión española y, desde luego, europea también.

Muchas gracias.

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

Turno para defender enmiendas. En primer lugar, por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el diputado don Antonio Trevín.

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

Habida cuenta de que ya se avanzó una gran parte de lo que es esta enmienda conjunta, tengo que decirles que voy a tratar dos cuestiones. Una, la trascendencia que tiene esta PNL más allá de su parte introductoria e incluso de su parte dispositiva y, dos, qué pretende combatir esta PNL con las propuestas que hace.

La trascendencia. Primero, evidencia una posición común mayoritaria en este Congreso de los Diputados a la hora de orientar la decisión del Gobierno respecto a la variante de Pajares. Quiere decirle alto y claro al Partido Popular y a Foro que tienen una opinión minoritaria aquí respecto a este proyecto y, por tanto, que exigimos al Gobierno que se olvide de ella y que sea leal a la mayoría de la Cámara. Segundo, esta PNL es una iniciativa política plural que recoge el sentir mayoritario de la sociedad civil asturiana organizada. En este sentido, tengo que recordar que existe una Plataforma del Noroeste donde están las cámaras de comercio, asociaciones empresariales, sindicatos y organizaciones cívicas que plantea que ese corredor de AVE que debe llegar a Lisboa desde España debe tener también dos corredores subordinados, uno que debe llegar a Galicia, otro a Asturias y Cantabria. Me alegro de que esté presente el señor Baldoví para decirle que en España no todo puede ser mediterráneo, sin ninguna acritud. **(Risas)**. Tercero, esta PNL alerta sobre la necesidad de que el Gobierno no siga subordinando la obra de la variante de Pajares a intereses exclusivamente partidistas y cortoplacistas. Es necesario que toda acción gubernamental en este caso se oriente exclusivamente por el interés general de la comunidad autónoma asturiana y por criterios técnicos.

Las propuestas de esta PNL pretenden combatir tres cosas —las diré rápidamente—. Primero, pretende combatir la incredulidad que rodea al proyecto para toda la opinión pública asturiana. En estos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 279

28 de junio de 2017

Pág. 46

cinco años hemos tenido cinco calendarios: el presidente del Gobierno, en 2014, en sede parlamentaria; la ministra Ana Pastor, en 2015, en sede parlamentaria; diferentes representantes del PP en Asturias, en 2016, en ámbitos asturianos; el ministro actual cuando alcanzó el pacto con Ciudadanos plantea el año 2017 y ahora nos dicen que para la tercera década de este siglo y no se sabe muy bien cuándo. Segundo, pretende combatir la Yenka que Fomento baila con esta obra. ¿Se acuerdan de la letra? Habrá bastantes diputados que ya no se acuerden de ella por la edad. Era: «Izquierda, izquierda / Derecha, derecha / Delante, detrás / Un, dos, tres». Pues así lleva cinco o seis años el Gobierno, bailando La yenka con la variante de Pajares. Empezó la ministra continuando el proyecto como se tenía previsto con el Gobierno anterior —dos túneles—, cambia radicalmente y plantea —la ministra Ana Pastor— abrir primero un solo túnel con ancho ibérico, con unas características y lo pacta con la sociedad asturiana. La obra iba Despacito, como dice la canción, pero iba y con ese tema pactado. Y ahora con el actual Gobierno el ministro en funciones hasta antes del 31 de marzo continuaba por la misma, pero ahora nos lo ha cambiado por completo: los dos túneles, ancho internacional, fuera las mercancías de la variante de Pajares. Con lo cual, quedan 3600 millones de euros para doce trenes al día, un despilfarro de carácter europeo, 3600 millones de euros para exclusivamente doce trenes al día; ni pies ni cabeza. Por tanto, le pedimos al ministerio que deje de bailar La yenka con la obra. Y tercero, pretendemos que se acabe con la falta de compromiso solvente del Gobierno con la variante de Pajares. Queremos un compromiso solvente. ¿Cómo lo queremos hacer? Y acabo, señor presidente. Queremos hacerlo aplicando a la variante de Pajares la seriedad con la que los paisanos asturianos cierran los tratos. En Asturias quedan pocas ferias de ganado pero todavía queda alguna y los paisanos discuten mucho pero una vez que se dan la mano, pase lo que pase, en el banco esa fue la cantidad acordada. Le pedimos al Gobierno que haga lo mismo. Le pedimos en el punto uno la culminación y puesta en servicio inmediata en 2018 y le pedimos en el punto cinco que licite de inmediato las obras correspondientes al tramo León-La Robla. Le pedimos al PP —que creo que corresponde más en este caso— que decida definitivamente si se queda con Ana Pastor o si se va con Francisco Álvarez-Cascos. Les advierto: el señor Cascos fue ingeniero pero sus ideas sobre la ingeniería ferroviaria están absolutamente caducas. Segundo, ¿cómo? Queremos afrontar este tema con las propuestas que hacemos empleando rigor en la planificación y en el control. Por eso, les pedimos en el punto segundo abordar de forma inmediata la dotación de la superestructura que permita abrir el segundo túnel. Y les pedimos en el punto tres realizar una auditoría económica, técnica, social y medioambiental de las obras de la variante de Pajares, cuyos resultados sean públicos. Por último, con esta PNL queremos también plantear de una forma clara que se asuman compromisos temporales y territoriales con la obra y con las localidades afectadas por ella. Por tanto, en el punto cuarto planteamos elaborar, escuchando a las administraciones locales y autonómicas, un plan territorial con compromisos de financiación plurianual. Esperamos que, con una mayoría tan clara en este Congreso, podamos orientar definitivamente, en la línea que mayoritariamente la sociedad asturiana pretende, la variante ferroviaria de Pajares.

Muchas gracias, señor presidente.

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

Interviene a continuación, por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, el diputado don Segundo González.

Tiene la palabra.

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

En primer lugar, quiero señalar que la variante de Pajares es una infraestructura fundamental para Asturias, una infraestructura que tenía que haberse terminado en 2009 y que lleva ya unos sobrecostes de más de 2500 millones de euros y que a su paso ha dejado numerosos destrozos medioambientales y ha causado numerosos daños sociales, y que creemos que va a ser recordada durante muchos años como una de las mayores chapuzas de la historia de la obra pública de este país. Creemos que es un problema que trasciende el ámbito asturiano y que ha de ser conocido en el ámbito estatal, por eso nos gustaría contar el desarrollo de los acontecimientos con esta obra. La decisión para llevar a cabo la infraestructura se tomó en 1998. Cuando se inauguraron las obras en 2004 la primera fecha que anunció el entonces ministro de Fomento, Álvarez-Cascos, para la conclusión fue 2009. A partir de ese momento, los retrasos se fueron produciendo de forma constante año tras año. Tanto es así que ahora mismo tampoco tenemos una fecha clara de finalización de esta obra. En mayo de 2013 el Gobierno de Rajoy —como comentaban antes los diputados de Ciudadanos y del PSOE— adoptó una planificación para esta

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 279

28 de junio de 2017

Pág. 47

infraestructura que implicaba la entrada en servicio del primer túnel de la variante con ancho ibérico y travesía polivalente, de manera que se podía compatibilizar el tráfico de mercancías y el tráfico de convoyes de viajeros. Sin embargo, en marzo de 2017 nos enteramos a través del proyecto de presupuestos de que el ministro De la Serna, a instancias de Francisco Álvarez-Cascos, también conocido como Foro Asturias, anuncia un cambio radical en la planificación de la obra determinando que solamente discurrirán trenes de pasajeros por ese túnel mediante la instalación del ancho internacional, lo que implica revertir trabajos que ya se habían empezado y un despilfarro irresponsable de los 3500 millones de euros que ya están ejecutados en esa obra, como también comentaban los diputados del Partido Socialista y de Ciudadanos.

Como decía, es una de las mayores chapuzas de la historia de la obra pública y un posible caso de corrupción, nosotros así lo tratamos. Los sobrecostes en la obra de la variante son escandalosos; el Gobierno dio luz verde al túnel en 2003 con una obra presupuestada en 1085 millones de euros y las principales adjudicatarias de la obra de la variante son las clásicas —Sacyr, Ferrovial, Dragados y Constructora Hispánica—. Cuando los ministros de Fomento y Economía, Álvarez-Cascos y Rodrigo Rato, ponían la primera piedra de la obra en 2004 ya anunciaron que los costes de la obra ascenderían a 1990 millones de euros. Actualmente, el coste ejecutado —como decía— asciende a 3500 millones de euros, con más de 2500 millones de euros en sobrecostes. Son los segundos mayores sobrecostes en obra pública de la historia de España después de la M-30. Recordemos: Rodrigo Rato, Sacyr, Ferrovial, Cascos, Dragados, Constructora Hispánica. Con ese compango estaba claro que no iba a salir un buen potaje. Gran parte de los sobrecostes y los retrasos se deben —según lo que hemos podido investigar— a que en el momento de la adjudicación —año 2004, antes de la campaña electoral de ese mismo año— se adjudicaron los contratos sin realizar los estudios hidrogeológicos necesarios en una obra de esta magnitud, posiblemente por las prisas para poder cerrar la adjudicación y los contratos antes de la campaña para poder utilizarlo en la campaña electoral.

Posteriormente, con la llegada al poder del Partido Socialista —también creemos que fueron corresponsables, porque tanto Magdalena Álvarez como Pepiño Blanco no actuaron en consecuencia—, no hicieron los estudios que había que hacer y no tomaron ninguna medida para variar la obra, produciéndose en consecuencia los siguientes problemas y daños medioambientales que ahora voy a retratar. Ha causado fuertes impactos ambientales y sociales debido a las negligencias en el diseño; la perforación de los túneles, que finalizó en 2009, causó un daño irreversible a veinte acuíferos que fueron atravesados por las tuneladoras y comenzaron a desaguar por los dos grandes túneles a un kilómetro de profundidad. El Ministerio de Fomento, que tenía constancia de la existencia de estos túneles, no pidió el estudio hidrogeológico que podía haber determinado el cambio en el trazado de la obra. La perforación de los túneles provoca un trasvase de agua desde la cuenca del Duero a la cuenca del Cantábrico que sería ilegal, según la directiva marco de la Unión Europea.

Además, por señalar otro obstáculo que ha sido también relevante en la obra de la variante y que muestra hasta dónde llega la chapuza de esta obra, los desprendimientos producidos en una ladera denominada El Argallón, causaron grandes retrasos; El Argallón en asturiano significa el desprendimiento. Por ese trazado iba a discurrir ya la A-66 y lo desestimaron, precisamente porque era una zona de grandes desprendimientos. Sin embargo, el Ministerio de Fomento en su momento consideró que era buena idea hacer discurrir por ahí el trazado de la variante.

Desde el punto de vista social, ha generado impacto negativo en las poblaciones de la zona. La zona de León sufrió, y sigue sufriendo, desabastecimiento de agua y los vecinos de la zona ya han denunciado ante la Unión Europea dicho desabastecimiento provocado por el trasvase de agua de una cuenca a la otra. Los vecinos de Asturias, organizados en asociaciones como el Mesqueiru, la Calera o la Asociación de Vecinos de Campomanes, junto con los respectivos ayuntamientos, también han denunciado esta situación tanto ante ADIF como ante la Unión Europea, sin que hayan recibido ninguna solución o respuesta a los planteamientos que hicieron.

En definitiva, por ir concluyendo, se trata de una infraestructura básica para Asturias que lleva un retraso de nueve años, unos sobrecostes de más del 200 % y que nos parece una tomadura de pelo para los asturianos, pero también para el conjunto de los ciudadanos del Estado español. ¿Por qué? Porque es uno de los ejemplos paradigmáticos de cómo se gestionó la obra pública en este país; cómo, quienes sentían que estaban al mando de un cortijo, administraban la obra pública en función de los intereses partidistas o personales y no en función de los intereses de toda la ciudadanía.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 279

28 de junio de 2017

Pág. 48

Celebramos que Ciudadanos y el Partido Socialista se hayan sumado a nuestras reclamaciones referentes a la auditoría económica, social y medioambiental de la obra que sirva para depurar las responsabilidades políticas y, si las hubiera, también penales en el diseño y la ejecución de esta obra y en las compensaciones a los vecinos y a las zonas afectadas, que sirvan para resarcir la chapuza que se cometió en el diseño y la ejecución de la obra. Esperamos que tanto el Partido Socialista como Ciudadanos sean paisanos y paisanas, como decía anteriormente Trevín, y que cumplan con estas propuestas que hemos incluido en la enmienda a la PNL de aquí en adelante, y no se quede solamente en una proposición no de ley que sea un brindis al sol.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

Para posicionarse tiene, en primer lugar, la palabra por el Grupo Parlamentario Mixto, don Isidro Martínez Oblanca.

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

Intervengo con relación a la enmienda presentada por el trío de conversos a los plazos de los proyectos de infraestructura de transporte en Asturias. **(Rumores)**.

El señor **PRESIDENTE**: Por favor, silencio, si son tan amables.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Concretamente, refiriéndonos a la variante ferroviaria de Pajares, es una obra que debería estar ya en servicio desde el año 2010, que es lo que estaba planificado en el Plan de Infraestructuras de Transporte aprobado en el año 2000, gracias al cual se afrontó el colosal proyecto después de varias décadas de bloqueos y de sistemáticos votos en contra en la Junta General del Principado de Asturias, entre ellos el del señor Trevín, entonces, nada más y nada menos, que en su calidad de presidente del Consejo de Gobierno del Principado de Asturias **(El señor Trevín Lombán: Eso es mentira)**, año 1994. Este es el paladín de la variante de Pajares. Es decir, Foro es el único partido que desearía que la variante se hubiera abierto desde ayer, no desde hoy, en 2017, y les remito a las muchísimas intervenciones, preguntas orales, preguntas escritas, interpelaciones y mociones con Gobiernos socialistas y con Gobiernos del Partido Popular, incluso con inserciones publicitarias llevadas a cabo por Foro. De ahí que en la reclamación a la sociedad asturiana que cita la exposición de motivos de Ciudadanos, y que nos ha reiterado el señor Prendes, Foro se sentía muy solo denunciando las continuas promesas incumplidas por el Gobierno de Rodríguez Zapatero entre 2004 y 2011. Sirva de muestra algún hito, como la web oficial de la Federación Socialista Asturiana **(Muestra un documento)**, con los compromisos de Pepiño Blanco o el anuncio del propio presidente socialista para que el AVE llegase a Oviedo en el año 2009. ¡Esto sí que es la yenka, señor Trevín! Por cierto, lo de «adelante, detrás» nos lo aplicaron ustedes y sus correligionarios a los asturianos con la anacrónica estación en fondo de saco de León, que penaliza el trayecto entre Asturias y Madrid en veinticinco minutos de viaje añadido.

También conviene recordar que hace no mucho tiempo Ciudadanos, en su programa electoral, estaba en contra de la alta velocidad ferroviaria. ¿Cómo lo definían ustedes? Derroche keynesiano que hay que paralizar, señor Prendes; en contra. Y hoy los de la fobia a la alta velocidad están aquí en comandita. ¡Menuda pareja! ¡Menudo modelo de credibilidades entre PSOE y Ciudadanos para reclamar nada a favor de Asturias! Por otra parte, ¿no estaba enterado Ciudadanos de que PP y Foro mantienen un acuerdo de coalición desde 2015? Un acuerdo transparente, diáfano, público, depositado ahí enfrente, en la Junta Electoral Central, muy anterior al acuerdo de investidura suscrito por Ciudadanos y el Gobierno. Se habla de decisión política. Naturalmente que sí, el acuerdo de PP y Foro, repartido por toda Asturias, fue respaldado por la confianza de los electores asturianos. **(El señor Trevín Lombán: Sí, sí.—Les engañaron)**. Tres diputados, tres senadores, el doble que los suyos, señor Trevín, si me permite decirlo. Ya sé que le molesta, el doble que los suyos; van ustedes claramente a menos, señor Trevín, lo lamento muchísimo. **(El señor Trevín Lombán pronuncia palabras que no se perciben)**. En este programa se hizo suprimir de manera urgente el denominado fondo de saco de la nueva estación ferroviaria de León para corregir sus efectos penalizadores; veinticinco minutos, gentileza suya y de sus compañeros, señor Trevín, a los asturianos. **(Rumores)**. Acondicionar en ancho internacional el tramo León-La Robla para conectar...

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 279

28 de junio de 2017

Pág. 49

Señor presidente, si el señor Trevín quiere intervenir, con mucho gusto le cedo el tiempo que me queda y lo dejamos, si le parece.

El señor **PRESIDENTE**: Sí, don Antonio, por favor.
Continúe.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Ancho, velocidad y trasladar el intercambiador de ancho de vía a Pola de Lena; poner en servicio, en ancho internacional, los dos grandes túneles de la variante de Pajares, La Robla-Pola de Lena, uno de manera inmediata y lo antes posible el segundo y, finalmente, completar los estudios informativos de los tramos Pola de Lena-Oviedo-Gijón-Avilés en Asturias, manteniendo la centralidad de las estaciones afectadas por la circulación del AVE para combinar su uso con la adecuada red de cercanías. El cumplimiento de este pacto es el que hizo posible, muy recientemente, la incorporación de enmiendas presupuestarias transaccionadas por Foro, que supondrán en 2017 nuevas e importantes dotaciones económicas para la línea de alta velocidad entre León y Asturias.

En consecuencia, ¿la intención inconfesable de Ciudadanos es que el PP incumpla y rompa el pacto de coalición con Foro y así se quede sin votos para gobernar? ¿Será esa la oscura intención de esta iniciativa extemporánea? **(El señor Prendes Prendes pronuncia palabras que no se perciben)**. En Foro nos sentimos muy orgullosos de luchar y conseguir que Asturias no sea un gueto ferroviario y que no se convierta en la única comunidad de España —la única— que se vea excluida de la alta velocidad en ancho internacional, por lo que respaldamos al Gobierno de Rajoy para que dé cumplimiento al pacto PP-Foro, un pacto que devuelve a su objetivo inicial aquel acontecimiento inolvidable para Asturias que fue la puesta en marcha de las obras de Pajares en 2004, para que Asturias no se quede fuera de la red transeuropea de alta velocidad, porque lo contrario sí que sería dañino, sí que sería una puñalada, sí que sería continuar asfixiando la economía y el inmediato futuro de Asturias.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Martínez Oblanca.
Por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra el diputado, don José Ramón García Cañal.

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

Señorías, la enmienda de modificación que los grupos firmantes han presentado, Ciudadanos, PSOE y Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea es, en realidad, una enmienda de totalidad al texto original que Ciudadanos presentó en noviembre del año pasado y que, fundamentalmente, solicitaba al Gobierno de España que informase o que presentase un calendario con soluciones técnicas a los muchos problemas que la variante ha tenido, y la incorporación a los Presupuestos Generales del Estado para 2017 de una dotación para agilizar la finalización de la misma y, todo ello, ha sido facilitado en las últimas semanas por el Gobierno de España en diferentes preguntas y comparecencias del secretario de Estado o informaciones que se han facilitado a los diputados. Pero esta enmienda transaccional tiene la extraña característica de ser firmada por los grupos que, de una u otra manera, se han opuesto a la variante a la alta velocidad para Asturias y defienden mantener a los asturianos como ciudadanos de segunda categoría.

Señor Prendes, sabemos que Ciudadanos no estaba con el AVE para Asturias. De hecho, en su programa electoral —como bien le recordaban— decía que paralizando los tramos que no estuviesen en ejecución y retrasar las inversiones, de ahí sacaban ustedes 3500 millones de euros para otras cosas. Por eso, nos agradaba el texto inicial de la proposición no de ley que, en noviembre de 2016, modificaba su posición de 2015 y se incorporaba a la defensa del AVE para el Principado. ¿Por qué diputados de Ciudadanos de otras comunidades autónomas proponen para sus corredores ferroviarios, sea el Mediterráneo, el Atlántico o Andalucía, el ancho estándar de AVE y, sin embargo, no lo defienden para la variante de Pajares? ¿Es que los asturianos estamos condenados a ir en trenes más lentos que el resto de los españoles? Señor Trevín, el PSOE siempre ha estado en contra de la modernidad del tren para Asturias **(El señor Trevín Lomban: ¡Mentira!—Un señor diputado: ¡Pero hombre!)**, primero, desde el año 1982 hasta 2004, en el que ha sido contrario a la variante y que se mantuviese el embudo de la rampa de Pajares, como sistemáticamente han votado en diferentes iniciativas tanto del Congreso como del Senado o en la Junta General del Principado. Usted y el PSOE votaron siempre contra la variante. ¡Ojo!, cuando ni siquiera se hablaba de la alta velocidad, ustedes querían que se mantuviese la rampa de Pajares. Usted, que además de presidente, fue delegado del Gobierno socialista entre los años 2004 y 2011, siempre habló de la alta velocidad para Asturias y del ancho estándar. Y de retrasos, por favor, señor

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 279

28 de junio de 2017

Pág. 50

Trevín, y de calendarios, mejor no hablar o le tengo que recordar aquello de 'qué importaba un retraso de seis meses en una obra que iba a durar cien años'.

Nuevamente, les ha faltado la mínima disculpa, motivos económicos, graves motivos técnicos para apuntarse contra la modernidad, contra los asturianos. Ahora que el Gobierno garantiza el AVE, la alta velocidad, la inversión para la rampa de mercancías —porque hay una inversión en los presupuestos de más de 145 millones de euros para solucionar ese problema—, ¿por qué los diputados del PSOE de otras comunidades autónomas —y lo escuchábamos aquí no hace mucho tiempo— solo proponen para sus corredores ferroviarios, Mediterráneo y Atlántico, el ancho estándar y para Asturias el ancho Renfe? ¿Por qué rechazan la modernidad para Asturias, señor Trevín?

Señor González, ustedes, los de Podemos, son contrarios al AVE. Ustedes son contrarios a la modernidad. Ustedes son favorables al tren de vía estrecha, a la FEVE, como decimos en Asturias, y ahora se apuntaron a esto porque tenían que aprovechar para atacar al Gobierno.

Termino, señor presidente. En definitiva, señorías, lo que pretende esta enmienda transaccional a la totalidad de la proposición no de ley, presentada en noviembre de 2016 por Ciudadanos, es considerar a los asturianos, en materia de transporte, como ciudadanos de segunda respecto al resto de los españoles. Por esa razón, no votaremos a favor, porque queremos lo mejor para nuestra comunidad.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor García Cañal.

— RELATIVA A MEJORAR LA SEGURIDAD DE LAS ACTIVIDADES RELACIONADAS CON TRABAJOS AÉREOS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/001625).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a debatir la última de las iniciativas. Por eso, les advierto a los señores portavoces que se ocupen de que, al finalizar, esté el número de diputados suficiente para las votaciones. Es el punto número seis del orden del día, relativo a mejorar la seguridad de las actividades relacionadas con los trabajos aéreos. Es una iniciativa del Grupo Parlamentario Socialista, que va a defender la diputada, doña Sonia Ferrer. Tiene la palabra.

La señora **FERRER TESORO**: Muchas gracias, presidente.

Vamos a hablar de una iniciativa que trata de mejorar la seguridad en las actividades relacionadas con los trabajos aéreos; es decir, mejorar y seguridad son cosas que siempre tenemos que tener en cuenta y, desde aquí, es nuestra responsabilidad que vaya siempre a más. ¿De qué trabajos aéreos estamos hablando? Estamos hablando de la extinción de incendios, estamos hablando del transporte sanitario y estamos hablando del rescate y salvamento. En primer lugar, quisiera poner en valor estos trabajos, la profesionalidad de todos aquellos trabajadores que hacen estos trabajos y que son un referente a nivel internacional. Los quiero citar por los recientes incendios y, sobre todo, por el último incendio que ha ocurrido en Andalucía, en Huelva, el trabajo y la profesionalidad con que han actuado los profesionales no solamente del Infoca, sino de otras fuerzas que han ayudado y que —como digo— son referentes a nivel internacional. Estamos aquí hablando de garantizar su vida, ni más ni menos. Estamos hablando de exigir unas condiciones dignas y, sobre todo, de solucionar un problema existente. Es una iniciativa que tiende a proteger a quienes nos protegen. Eso es lo que queremos con esta iniciativa, proteger a todos aquellos que nos protegen.

En seguridad se ha avanzado mucho en los últimos años, pero todavía queda mucho por hacer. Sobre todo, se ha avanzado en investigación sobre seguridad, pero se puede mejorar, entendemos nosotros, la seguridad de los pilotos. Solo les voy a dar un dato: desde 2010 hasta 2015 ha habido 58 accidentes e incidentes graves, en los cuales ha habido 29 muertos y 25 heridos. Por lo tanto, estamos hablando de un tema que no es menor, que es garantizar unas condiciones dignas. El sector dedicado a la lucha contra incendios es el sector que tiene una mayor siniestralidad, sobre todo por los cables de línea de alta tensión, que suponen un factor de riesgo para realizar estos trabajos. En un escenario de baja visibilidad y con alta densidad de humo es un factor de riesgo y no debemos mirar hacia otro lado. Esta iniciativa está consensuada con el Copac, el Colegio Oficial de Pilotos de Aviación Comercial, y coincidimos en que no podemos hablar de ahorrar costes; no podemos hablar de recortes en la Administración porque estaríamos diciendo que estamos ahorrando y poniendo en peligro la seguridad de los pilotos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 279

28 de junio de 2017

Pág. 51

Por eso, nos parece una proposición justa, una proposición —si me permiten la expresión— de cajón, que intenta minimizar ese riesgo. Creemos que debe existir unanimidad para asegurar la vida de estos profesionales. Creemos que nadie se debería oponer —o mirar para otro lado— a que se pinten adecuadamente las torres de alta tensión. No creemos que nadie se deba oponer —o mirar para otro lado— a que se señalen o se balicen los obstáculos de más de 30 metros de altura. Desde el Grupo Socialista, creemos que nadie, ningún grupo parlamentario, se debe oponer, —o mirar para otro lado o abstenerse— a que las líneas eléctricas crucen valles o estén en zonas de trabajos forestales o de extinción de incendios. No creemos que nadie deba mirar para otro lado para reducir la siniestralidad de los pilotos que hacen estos trabajos aéreos.

Por lo tanto, reitero que es una iniciativa que quiere proteger a quienes nos protegen, por lo que nos parece justa y esperamos la unanimidad de los distintos grupos planetarios.

Gracias.

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

Hay una enmienda del Grupo Parlamentario Popular que va a defender la diputada, doña Águeda Reynés.

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

Señorías, esta es una proposición que difícilmente —como decía la representante del Grupo Socialista— se puede votar en contra; si bien, nuestro grupo parlamentario quiere hacer una serie de reflexiones y aportaciones, sin necesidad de entrar en una guerra de cifras, del número de accidentes y víctimas porque, solo por el hecho de que hubiera una sola de ellas, nuestra obligación como Administración debe ser seguir dedicando esfuerzos y recursos para evitar estos accidentes.

No les quepa ninguna duda, señorías, de que se ha llevado a cabo una labor muy importante en este sentido, y así lo reconoce el grupo proponente cuando habla de los importantes avances que se han producido durante las últimas décadas en nuestro país, así como que los trabajos aéreos han experimentado un gran desarrollo en España en los últimos años. Compartimos también que las sociedades más avanzadas demandan cada vez más este tipo de actividades debido a su enorme eficacia y su contribución al desarrollo y calidad de vida de los ciudadanos. Por ello, las administraciones y públicas han incrementado paulatinamente la prestación de servicios relacionados con trabajos aéreos, principalmente en extinción de incendios, transporte sanitario, y rescate y salvamento.

Es importante remarcar que el órgano nacional competente en materia de seguridad en las operaciones aéreas es la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, órgano adscrito al Ministerio de Fomento. No obstante, resulta de vital importancia la coordinación entre las distintas administraciones públicas implicadas en las operaciones aéreas de lucha contra los incendios forestales en el marco del programa estatal de seguridad operacional, en particular la coordinación entre el Ministerio de Fomento, el Ministerio de Agricultura, Pesca, Alimentación y Medio Ambiente, el Ministerio de Defensa y las consejerías de las comunidades autónomas competentes en materia de extinción de incendios forestales. En este sentido me gustaría también poner en valor el esfuerzo realizado por el Ministerio de Agricultura, Pesca, Alimentación y Medio Ambiente en materia de mejora de la seguridad de las operaciones aéreas en el seno del Comité de Lucha contra Incendios Forestales, que es el órgano colegiado de carácter técnico de coordinación en materia de lucha contra los incendios entre la Administración General del Estado y las comunidades autónomas. En las reuniones participan tanto el Ejército del Aire, que opera los aviones anfibios de gran capacidad, como la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de la Aviación Civil. Asimismo se han organizado también reuniones para analizar la problemática de la seguridad de las operaciones aéreas, a las que han asistido los agentes del sector, el Colegio de Pilotos de la Aviación Civil y otras entidades del sector público vinculadas con el sector aeronáutico.

En lo que se refiere al proceso de autorizaciones de nuevas líneas eléctricas, así como su señalización e iluminación de obstáculos, estas deben realizarse atendiendo las directrices dadas por la Guía de señalamiento e iluminación de obstáculos elaborada por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea. El objeto de la guía es establecer unas directrices específicas sobre el señalamiento e iluminación de obstáculos, cumpliendo con las determinaciones del anexo 14 de la Organización de Aviación Civil Internacional traspuesto a la legislación española mediante el Real Decreto 862/2009, por el que se aprueban las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público, y cumpliendo también con las determinaciones del reglamento de la Unión Europea por el que se establecen los requisitos y los procedimientos administrativos relativos a los aeródromos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 279

28 de junio de 2017

Pág. 52

También en relación con este tema el Ministerio de Fomento se ha dirigido al Ministerio de Agricultura, Pesca, Alimentación y Medio Ambiente para analizar cómo la señalización de torres de alta tensión que se encuentran en bosques pueda ser más llamativa y mejorar su visibilidad de cara a trabajos aéreos de extinción de incendios. En todo caso, este grupo parlamentario cree que es preciso señalar que disponer de una reglamentación normalizando la señalización e iluminación de obstáculos fuera de las servidumbres aeronáuticas exigiría con carácter previo analizar en profundidad, entre otros extremos, el rango normativo para la disposición a elaborar y carácter vinculante de la misma; en su caso la elaboración de una guía para aplicar fuera de las zonas de las servidumbres aeronáuticas; la limitación concreta de alturas, que debería analizarse y valorarse con más detenimiento —su casuística, condicionantes, efectos, etcétera—; la aplicación retroactiva a situaciones preexistentes y contar con el criterio del conjunto de los destinatarios finales de la reglamentación y otros departamentos que pudieran verse afectados.

Por ello y para que nuestro voto sea favorable a esta proposición no de ley, el grupo parlamentario ha presentado la enmienda en el sentido de que el Congreso de los Diputados inste al Gobierno a analizar la conveniencia de mejorar la señalización o balizamiento de los obstáculos y cables de líneas eléctricas, así como el empleo de pinturas que ayuden a la visualización de las torres de alta tensión en zonas de posible trabajo de mantenimiento forestal o extinción de incendios con la finalidad de mejorar la seguridad en las operaciones de trabajos aéreos.

Muchas gracias.

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

Ahora es el turno de fijación de posiciones. En primer lugar, por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra la diputada doña Irene Rivera.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Muchas gracias, presidente.

En primer lugar, quiero agradecer al Grupo Socialista que haya presentado esta iniciativa que el Grupo Ciudadanos presentó una semana antes justamente, pero debido al cupo no hemos podido debatirla en esta Comisión. Aun así, muy agradecida, porque sinceramente la idea es que salga adelante. Yo creo que es fundamental, y se lo digo no simplemente como diputada, sino como piloto de helicópteros. Para mí es muy grato que esta iniciativa salga aprobada por la mayoría de la Cámara.

Quería decirle algo a la portavoz del Partido Popular, y es que poner en una propuesta en la que están implicados una serie de pilotos que velan por la seguridad y por nuestros bosques, «analizar la conveniencia de», me parece muy grave. La seguridad no puede quedar en una frase tal como «analizar la conveniencia de», es necesario que la seguridad se garantice cuanto antes. Se lo digo porque en España se producen una media de trece mil incendios al año, en la última década ardieron unas 107 300 hectáreas, y especialmente en verano, como hemos podido ver en el caso de Huelva, la acción que realizan los pilotos que se juegan la vida para apagar esos incendios es fundamental, y no puede ser que se jueguen la vida con cosas que pueden arreglarse ya. Yo creo que es fundamental que tengamos en cuenta —se lo puedo decir por experiencia propia— que el problema que se encuentra un piloto de helicópteros cuando está apagando un incendio, aparte de la poca visibilidad que tiene sobre el terreno, es que los cables no se ven. Hay dificultades clarísimas. Cuando dos torres están muy separadas —es la referencia que tomamos los pilotos para saber de dónde a dónde va el cable—, es muy difícil saber la trayectoria de ese cable, así que es imprescindible que ese cable esté señalizado para poder verlo. Esa es la parte fundamental. También ocurre lo siguiente, y es que los cables que están a más de quince metros de altura tienen que estar señalizados todos porque, si no, es muy complicado poder hacer labores de extinción. Así que yo sí le doy alturas. Y por supuesto los obstáculos y las torres de más de treinta metros tienen que estar absolutamente todos señalizados.

Les pediría que voten a favor, y espero que la portavoz del Partido Socialista no acepte la enmienda, porque yo creo que tenemos que ser incluso más exigentes. De hecho, la propuesta de Ciudadanos, aparte de los puntos que ha comentado la portavoz del Partido Popular, incluía precisamente que todos los cables de líneas eléctricas cuya altura supere los quince metros sobre el terreno deben estar señalizados. Nos estamos jugando mucho, nos estamos jugando la vida de los pilotos que trabajan en trabajos aéreos, especialmente, como le digo, apagando incendios. El dato que daba la portavoz del Partido Socialista es grave. Entre 2010 y 2015 se produjeron 58 accidentes e incidentes graves en el sector de trabajos aéreos, con el resultado ni más ni menos que de 29 muertos y 25 heridos, y sinceramente creo que son cosas que deben evitarse.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 279

28 de junio de 2017

Pág. 53

Hablaba usted con razón sobre el rango normativo y el carácter vinculante. Debe ser vinculante. Esto es cosa del Ministerio de Fomento, que está por encima de la AESA y que tiene potestad para poder hacer un estudio en condiciones y hacerlo ya, porque estamos en época de incendios, y espero que tomemos medidas antes de que podamos lamentar nuevos fallecidos en este periodo estival. Espero que el resto de partidos apoyen esta iniciativa. Ha sido para mí un honor presentarla precisamente siendo miembro de esta profesión que adoro tanto.

Muchas gracias.

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

Por el grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos, tiene la palabra don Miguel Vila.

El señor **VILA GÓMEZ**: Gracias, presidente.

Compartimos la opinión de ciudadanos y del Partido Socialista. Creemos que es una iniciativa adecuada y pertinente. Por tanto, la vamos a apoyar, además de que desde nuestro grupo toda iniciativa que contribuya a mejorar las condiciones de seguridad de los trabajadores y las trabajadoras en sus puestos de trabajo contará con el apoyo de Unidos Podemos, más aún en un colectivo que realiza una labor tan esencial para la comunidad y que se juega la vida cada vez que tiene que trabajar. Por tanto, ya digo que apoyaremos esta iniciativa.

Compartimos también plenamente lo que acaba de decir la diputada de Ciudadanos, es decir, agradecemos al Partido Socialista que no haya aceptado la enmienda del Partido Popular, porque creemos que el Gobierno debe acometer ya mismo todas las actuaciones que sean necesarias para garantizar la seguridad de los pilotos aéreos, especialmente en las labores de extinción de incendios, pero no solo, también en las labores que tienen que ver con el transporte sanitario y de salvamento y búsqueda de personas que se han quedado perdidas. Tiene que ser una cosa que se haga a la mayor brevedad posible. Veintinueve muertos y veinticinco heridos entre 2010 y 2015 es una cifra que consideramos que no nos podemos permitir. Creo que esto justifica la urgencia de la iniciativa y la urgencia de la actuación del Gobierno. En ese sentido instamos al Gobierno a que por una vez haga caso al Parlamento y, aunque se trate de una proposición no de ley, lo haga cuanto antes.

Decía que el colectivo de profesionales, además de jugarse la vida, es fundamental. Lo estamos viendo en los incendios que se están produciendo ahora y lo vemos todos los años; y no solo en verano, porque desgraciadamente cada vez se producen más incendios en épocas que están fuera de la temporada estival. Además, lo hacen muy bien. España es un referente internacional en estas labores y desde las administraciones públicas tenemos la obligación y la responsabilidad de tratar de que siga siendo así. En este sentido, creemos que la mejor forma es escuchar al colectivo de profesionales.

Ha sido interesante la intervención de la diputada de Ciudadanos y es interesante también saber lo que dice la Copac, que es el Colegio Oficial de Pilotos de la Aviación Comercial. Han hecho un estudio en este año 2017 en el que concluyen que el 81 % de los pilotos de trabajos aéreos consideran que se debe reducir la temporalidad en este ámbito para mejorar la seguridad. Añaden que el factor de la temporalidad, unido a los recortes, influye decisivamente en la calidad de las operaciones. Por tanto, además de lo que se dice en la PNL, hacemos nuestra esta reivindicación de los trabajadores del sector e instamos al Gobierno a que abandone la política de recortes —que ya hemos visto que es injusta y además ineficaz— y de precariedad laboral y a que garantice estabilidad en el empleo, especialmente en estos empleos que tienen un riesgo importante para las personas que los desarrollan y que, como he dicho antes, son esenciales para la comunidad.

Votaremos a favor de la PNL e instamos al Gobierno a que la cumpla a la mayor brevedad posible.

Muchas gracias.

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

Señora Ferrer, ¿cuál es su posición en relación con la enmienda del Grupo Parlamentario Popular?

La señora **FERRER TESORO**: Creo que ya han contestado por mí las representantes de Ciudadanos y de Podemos, pero voy a dar nuestra opinión. Como le he comentado antes a la portavoz, creemos que en este caso dar una patada hacia adelante y decir que se va a analizar la conveniencia no es suficiente. Estamos hablando de seguridad y hay que exigir que se haga.

Gracias.

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 279

28 de junio de 2017

Pág. 54

En unos minutos comenzamos la votación, una vez que la ordenemos. **(Pausa)**.

Señorías, vamos a comenzar. Ya saben que en esta Comisión, para intentar evitar errores en el cómputo, nos cercionamos antes del número de diputados que están presentes de cada grupo parlamentario en este momento. Señor Barrachina, ¿hay catorce diputados del Grupo Parlamentario Popular? **(El señor Barrachina Ros: Nos sobra uno para prestárselo al Grupo Parlamentario Socialista. Somos quince)**. ¿Hay nueve diputados del Grupo Parlamentario Socialista? **(El señor Ramos Esteban: Sí. Nos sobra uno también a nosotros)**. ¿Hay siete diputados del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea? **(Varios señores diputados: Sí)**. ¿Hay tres del Grupo Parlamentario Ciudadanos? **(Asentimiento)**. ¿Hay un diputado de Esquerra Republicana, doña Teresa? **(La señora Jordà i Roura: Querriamos ser más, pero es lo que hay.-Risas)**. Por el Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV) está el señor Barandiaran y por el Grupo Parlamentario Mixto están los señores Baldoví y Martínez Oblanca. Por lo tanto, estamos los treinta y siete diputados.

Vamos a someter a votación las iniciativas por el orden oficial, no por el orden de debate. Entiendo que todos disponen de las transaccionales que van a ser objeto de votación. En primer lugar, se va a votar la PNL sobre la ejecución de las inversiones pendientes en la red de Rodalies de Cataluña, del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana, en los términos de la enmienda transaccional.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 19; en contra, 14; abstenciones, 4.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Pasamos a continuación a votar la proposición no de ley número 2.º, sobre la presentación de un informe y calendario detallado de actuaciones para la finalización y la puesta en servicio de la variante ferroviaria de Pajares. La vamos a votar en los términos de la enmienda.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 20; en contra, 15; abstenciones, 2.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Votamos a continuación la PNL número 3.º, sobre la llegada del AVE al municipio de Murcia, que se va a votar en sus propios términos.

Efectuada la votación, dijo

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

Votamos la proposición no de ley número 4.º, sobre alquileres abusivos, garantías para personas arrendatarias y pequeños propietarios y parque público de alquiler. Se vota en los términos de una transaccional.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 20; en contra, 17.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Votamos a continuación la iniciativa que figura en el orden del día como número 5.º, relativa a la defensa de los propietarios de las viviendas. Se vota en los términos de una enmienda transaccional.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Votamos ahora la que figura en el orden del día como número 6.º, relativa a mejorar la seguridad de las actividades relacionadas con los trabajos aéreos. Se vota en sus propios términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 22; abstenciones, 15.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Señor presidente, ¿me puede decir cuál es la que acabamos de votar?

El señor **PRESIDENTE**: Sí, hemos votado la número 6.º, relativa a mejorar la seguridad de las actividades relacionadas con trabajos aéreos.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Entonces nos hemos equivocado en la número 5.º.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 279

28 de junio de 2017

Pág. 55

El señor **PRESIDENTE**: La número 5.º ya la hemos votado.

El señor **BARRACHINA ROS**: A nosotros no nos importa que se repita.

El señor **PRESIDENTE**: No se trata de eso. La votación está culminada. Ha habido un error y se reflejará en el *Diario de Sesiones* que en la votación de la proposición no de ley número 5.º el Grupo Parlamentario de Podemos se equivocó, votó a favor y quería votar en contra, pero no la vamos a repetir. En el *Diario de Sesiones* queda recogido que esto ha pasado así.

Pasamos a la proposición no de ley número 7.º, sobre la construcción de enlaces entre las poblaciones de Oliva y Altea con la AP-7. La votamos en los términos de una transaccional.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 23; abstenciones, 14.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Votamos a continuación la número 8.º, sobre el uso turístico residencial y/o científico del edificio del faro de Cabo de Palos, en Murcia. La vamos a votar en sus propios términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 19; en contra, 17; abstenciones, 1.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Votamos ahora la que figura en el orden del día con el número 9.º, sobre el impulso y modernización del sector del taxi. La vamos a votar en los términos de una transaccional.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 20; abstenciones, 17.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Pasamos a la número 10.º, relativa a la extensión de la subvención de residentes para el desplazamiento aéreo de los menores de edad no emancipados y no residentes en los territorios de Canarias, Baleares, Ceuta o Melilla, cuyos progenitores o tutores legales residan en los territorios indicados. Esta iniciativa se va a votar en sus propios términos.

Efectuada la votación, dijo

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

Pasamos a la última iniciativa, la número 11.º, relativa a la aprobación del nuevo plan de prestación del Servicio Postal Universal por parte de Correos. Se vota en los términos de la enmienda transaccional.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 19; en contra, 14; abstenciones, 4.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Sin más asuntos que tratar, señorías, se levanta la sesión. Muchas gracias a todos.

Eran las siete y diez minutos de la tarde.