



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2018

XII LEGISLATURA

Núm. 688

Pág. 1

FOMENTO

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

Sesión núm. 39

celebrada el martes 18 de diciembre de 2018

Página

ORDEN DEL DÍA:

Proposiciones no de ley:

- Relativa a la «Variante de la Autovía A-1. Tramo: Enlace Autopista Eje Aeropuerto y Autopista R-2. Variante El Molar». Presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. (Número de expediente 161/002071) 2
- Relativa a los ferrocarriles históricos. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/003090) 2
- Sobre la revisión del convenio de carreteras del Estado con la Comunidad Autónoma de Canarias. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/003478) 6
- Relativa a impulsar la tramitación y desarrollo del proyecto de la autovía A-7 Castellón, incluido en el Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC). Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/003717) 11
- Sobre prevención de riesgos por inundaciones. Presentada por el Grupo Parlamentario Ciudadanos. (Número de expediente 161/003899) 16
- Sobre la aprobación del Plan de Prestación del Servicio Postal Universal y su contrato regulador. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/004012) 20

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 688

18 de diciembre de 2018

Pág. 2

— Relativa a la incorporación en el Reglamento General de Carreteras de informes y protocolos para proteger el Patrimonio Histórico-Arqueológico en las tareas de mantenimiento y conservación de la red de carreteras. Presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. (Número de expediente 161/002177)	24
— Relativa a que se ejecute la modernización de la línea de cercanías Renfe Alicante-Murcia. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/003445)	28
Votaciones.....	34

Se abre la sesión a las nueve y treinta minutos de la mañana.

PROPOSICIONES NO DE LEY:

- **RELATIVA A LA «VARIANTE DE LA AUTOVÍA A-1. TRAMO: ENLACE AUTOPISTA EJE AEROPUERTO Y AUTOPISTA R-2. VARIANTE EL MOLAR». PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA. (Número de expediente 161/002071).**

El señor **PRESIDENTE**: Buenos días, señorías.

Vamos a comenzar la sesión de la Comisión de Fomento. Procedemos al debate de las proposiciones no de ley en los términos que ustedes ya conocen. El orden del día ha sido modificado por peticiones de diferentes diputados y diputadas que tenían otro tipo de complicaciones en la mañana de hoy.

Recuerdo a sus señorías que la proposición no de ley relativa a la variante de la Autovía A-1, cuyo autor es el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, y que figura como punto número 1 del orden del día, ha sido retirada por el grupo autor de la iniciativa.

La primera en debatirse va a ser la proposición no de ley relativa a los ferrocarriles históricos, del Grupo Parlamentario Socialista. Para defenderla, tiene la palabra la diputada doña Natalia González.

- **RELATIVA A LOS FERROCARRILES HISTÓRICOS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/003090).**

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

Buenos días, señorías. Traemos hoy aquí una iniciativa que incide en temas tan trascendentales como la protección cultural del patrimonio ferroviario, el fomento de la participación de las personas a través de las acciones del voluntariado, así como el impacto económico que tienen los proyectos de ferrocarriles históricos en las zonas en las que se llevan a cabo, muy especialmente porque suelen tratarse de zonas rurales y en situación de despoblamiento.

Estos tres ejes de interés giran en torno a los ferrocarriles históricos, que son sistemas ferroviarios operativos independientes, que disponiendo de infraestructura, superestructura, instalaciones y material móvil, mayoritariamente de ferrocarriles en desuso, tienen como objetivo mantener viva la historia y cultura del ferrocarril recreando escenas ferroviarias del pasado e incluyendo también la práctica del ciclocarril en dichos sistemas operativos con normativa propia. Bajo esta denominación se enmarcan proyectos tan diversos como el tren de Arganda, en Madrid; el recientemente inaugurado de Utrillas, en Aragón; el conjunto ferroviario de Riotinto, en Huelva; y el de Samuño, en Asturias. Todos ellos forman parte de una incipiente red de ferrocarriles históricos que se encuentra aglutinada en la Agrupación Española de Ferrocarriles Históricos.

En definitiva, se trata de proyectos que suponen la recuperación de recorridos ferroviarios, abandonados o en desuso, de interés cultural y patrimonial. En ningún caso los ferrocarriles históricos llevan a cabo traslado de mercancías o de viajeros más allá de la recreación del recorrido, y en ningún caso circulan por vías de interés general; lo hacen siempre a través de cortos recorridos que perviven solo para ese fin. No podemos confundir los ferrocarriles históricos con los trenes históricos, tratándose de realidades muy distintas, ya que los trenes históricos, que discurren a través de las vías férreas convencionales, siendo el material rodante el que tiene la característica de histórico y no la vía del

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 688

18 de diciembre de 2018

Pág. 3

ferrocarril, haciendo en muchos casos traslados de viajeros con cierta regularidad de recorrido. Nada tienen que ver unos con otros, ni las distancias que recorren, ya que la de los ferrocarriles está limitada por el recorrido que se pretende preservar o recrear y siempre son pocos kilómetros, mientras que en el caso del tren son distancias mucho más amplias; ni por la velocidad, ya que los ferrocarriles históricos recrean el recorrido a velocidades muy bajas, por lo que la normativa técnica y las condiciones de seguridad de unos y otros no pueden ser las mismas, ni siquiera en el ámbito competencial de su regulación. Así, mientras los trenes históricos son competencia del Estado a través del Ministerio de Fomento, los ferrocarriles históricos lo son de las comunidades autónomas, ya que no circulan por vías de interés general y todos los trayectos que funcionan hasta el día de hoy transcurren por una sola comunidad autónoma.

Para evitar la invasión de competencias hemos autoenmendado nuestra iniciativa, ya que no solo todos los proyectos ya existentes transcurren por una sola comunidad autónoma, sino que todos los proyectos que están pendientes de ser desarrollados tienen recorridos que tampoco van a traspasar el ámbito de la comunidad autónoma. De hecho, la práctica totalidad de ellos tendrán su desarrollo en la Comunidad de Castilla y León. El problema es que, si bien es una competencia autonómica, las comunidades autónomas carecen de la suficiencia técnica necesaria para elaborar dicha normativa; no tienen desarrollada esa competencia y deben hacerlo de una forma específica para este fin. De ahí que, hasta el momento, los proyectos de ferrocarriles históricos que funcionan lo están haciendo con su propia autonormativa de conducción técnica y de seguridad, algo que no puede perpetuarse en el tiempo si se pretende dar impulso a nuevos proyectos, los que, además, no pueden ser viables si no cuentan con el apoyo y la participación de las diferentes administraciones, especialmente comunidades autónomas y ayuntamientos.

El objetivo de esta proposición es dar un primer paso que suponga un impulso necesario para la aprobación del marco normativo que recoja las necesidades técnicas y de seguridad necesarias para el funcionamiento de los ferrocarriles históricos, a través del apoyo y el asesoramiento técnico que el Ministerio de Fomento prestará a las comunidades autónomas, reconociendo a los ferrocarriles históricos como elementos básicos para la protección del patrimonio ferroviario, poniendo en marcha, en colaboración con la FEMP y con las comunidades autónomas, un plan de protección y uso del patrimonio ferroviario histórico y promoviendo la puesta en valor de las antiguas líneas ferroviarias en desuso, que no pertenecen a la Red Ferroviaria de Interés General, como elementos básicos para esta protección.

En cuanto a las enmiendas presentadas por el resto de los grupos políticos, pretendemos hacer una transaccional para recoger las propuestas, aunque no con la del PDeCAT, que confunde ferrocarril histórico con tren histórico, entendiendo que todo lo que tiene que ver con los trenes históricos debería ser objeto de otra iniciativa, de otra proposición de ley.

Muchas gracias.

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

A continuación, para defender las enmiendas, comenzamos por el Grupo Confederal. Va a defenderla don Sergio Pascual. Tiene la palabra.

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

Adelanto que vamos a votar a favor de esta proposición no de ley. Nos parece una proposición no de ley sensata y nos gustaría que diera un pequeño impulso al tejido asociativo en torno a nuestro patrimonio histórico ferroviario, fenómeno que se da en muchos municipios españoles. Nos gustaría también que fuéramos capaces de ponernos de acuerdo para impulsar la ley de forma efectiva, que es lo que realmente acabará llegando a los ciudadanos y ciudadanas.

Hemos presentado un par de enmiendas. La primera es técnica, ya que hay algún error tipográfico, y la segunda va en la línea de facilitar que sea la Administración ferroviaria española, ADIF en concreto, la que, en los casos en los que el tejido asociativo en la sociedad civil no haya dado ese impulso natural, la que pueda poner algo de su parte no solo para que no se deterioren las estaciones que han quedado en desuso ni algunos tramos ferroviarios que pudieran ser retomados como ferrocarriles históricos, sino también para promover alguna iniciativa para que sea ese tejido social el que adopte esa tarea.

Insisto en que nos parece una PNL pertinente y, además, pone en el centro del debate el especial valor que tiene la infraestructura ferroviaria en nuestro país para la construcción de imaginarios en nuestros municipios, ya que, desde nuestro punto de vista, las estaciones de tren han sido en nuestros municipios algo tan importante como las plazas mayores, lugares donde nuestros vecinos y nuestras

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 688

18 de diciembre de 2018

Pág. 4

vecinas han tenido experiencias vivenciales propias: despedidas; recepciones; inicios de vidas nuevas; de retornos al hogar, cuando se han tenido que ir fuera del país por unas razones o por otras. Todo eso forma parte de lo que son nuestros municipios, de cómo creen en sí mismos y de cómo construyen su propio orgullo municipal a la hora de impulsar después otras muchas iniciativas. Todo este tipo de cuestiones de lógica cultural y simbólica están conectadas y, por tanto, es más que necesario que seamos capaces de proteger esos símbolos del esfuerzo colectivo que permitió levantar algo tan importante y tan dificultoso como es una infraestructura ferroviaria, además en muchas ocasiones pública.

Votaremos a favor y trabajaremos con la compañera del Grupo Socialista la transaccional para ver si podemos llegar a un acuerdo.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

Para defender una enmienda del Grupo Parlamentario Mixto tiene la palabra don Ferran Bel.

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

Presento mis excusas y, en cualquier caso, nosotros también nos felicitamos por la iniciativa de esta PNL. Nos parece importante que se impulsen desde esta Cámara los ferrocarriles históricos y, a su vez, también los trenes históricos y, en ese sentido, va nuestra enmienda. Parece que se está intentando hacer una transaccional, y a nosotros también nos gustaría participar para que se dé cabida a dos de las peticiones que incorporamos aquí. Una de ellas es esencialmente que no se hable solo de ferrocarriles, sino que también se incluya el concepto de trenes históricos. A su vez, entendemos que debe abarcar el conjunto del Estado español y, por tanto, se debería intentar adaptar a las circunstancias de las diferentes iniciativas que hay para recuperar ferrocarriles y trenes históricos, y que la circulación también se pueda facilitar a través de la red de interés general.

Hay algunos tramos de red de interés general que son muy poco utilizados y que, en cambio, podrían ser utilizados y absolutamente compatibles con la circulación de estos trenes históricos. Me estoy refiriendo esencialmente a una iniciativa, la del tren Lo Caspolino, de Móra la Nova y de Mora d'Ebre, que es una iniciativa que está empezando a andar de forma muy sólida. Recientemente la Generalitat de Cataluña ha firmado un convenio de colaboración para que este atractivo turístico pueda ser una realidad. Para ello, es imprescindible que se facilite también la circulación por esta red de interés general que, en los tramos que nosotros especificamos, tiene muy poca densidad de tráfico y tiene muy poca utilización. Nos parecería interesante que se pudiese ampliar esencialmente a estos dos conceptos.

No es una exclusiva que se pida para el Estado español; en otros países de Europa ya lo posibilitan, y entendemos que sería lo que necesita esta PNL para ser inclusiva, y para que todas las organizaciones y entidades que están trabajando en aras de recuperar los ferrocarriles y los trenes históricos puedan tener cabida. Y para una zona, una comarca, como es la Ribera d'Ebre, que es una comarca interior, cualquier iniciativa para fomentar el desarrollo turístico es fundamental. Por tanto, les pido a sus señorías que apoyen esta enmienda o que en la transaccional que se está gestionando se puedan incluir estos dos conceptos.

Muchísimas gracias.

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

Para defender la enmienda del Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra el diputado, don Manuel Blasco.

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

Desde el Grupo Parlamentario Popular avanzamos ya que queremos llegar a un acuerdo. De hecho, ya le he dicho a la portavoz proponente que hemos presentado una enmienda que, de ser aceptada, que espero que lo sea, apoyaríamos esta proposición no de ley; primero, porque venimos reuniéndonos desde hace ya varios años, cuando estábamos en el Gobierno, y especialmente el presidente de la Comisión al que acompañé en alguna ocasión, y en este momento con la Agrupación de Ferrocarriles Históricos Españoles; venimos trabajando con ellos desde que estábamos en el Gobierno y lo vamos a seguir haciendo estando en la oposición.

Creo que todos ustedes ya reconocen y saben que España es una potencia mundial en materia de alta velocidad, porque así se ha encargado didácticamente de recordarlo nuestro portavoz, Miguel Barrachina, y creo que ya lo aceptan todos como un hecho real. No podemos decir lo mismo sobre que seamos una

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 688

18 de diciembre de 2018

Pág. 5

potencia mundial en cuanto a la conservación, mantenimiento y recuperación de los trenes históricos, y ahí debemos de sumar todos en la misma línea.

Me ha llamado la atención que el Grupo Socialista autoenmiende su propia proposición no de ley. Yo pensaba que era un cambio de criterio relacionado con que ha pasado de estar en la oposición a estar en el Gobierno. El Grupo Socialista, cuando gobernaba el Partido Popular, presentó una PNL que decía que hay que ser promotor, promover desde el ministerio y prestar asesoramiento a las comunidades autónomas. Antes pedía al Gobierno de España que tirase del carro o, mejor dicho, de la locomotora —en términos ferroviarios—, y ahora parece que se sube el carro de las comunidades autónomas. Yo le diría al Grupo Parlamentario Socialista que no cambie de criterio, que tire del carro, que tire de la locomotora.

Ya nos ha explicado la proponente de la proposición no de ley que es una cuestión de criterio de la competencia de las comunidades autónomas, pero en cualquier caso queda mucho por hacer. Países de nuestro entorno —como Francia, Italia o Reino Unido— llevan más años trabajando en este sector que nosotros. El Gobierno del Partido Popular, ya en 2015, firmó un convenio con la Fundación de Ferrocarriles Históricos para incluir fondos del 1 % cultural en los museos del ferrocarril de Cataluña y Madrid, con lo cual ya se está trabajando en ello. Y la enmienda que presentamos, y que espero que el Grupo Socialista y el Gobierno acepten, es simplemente para que se regule y se incluya ya en la normativa del 1 % cultural, que se habilite, para que se pueda incluir la rehabilitación de estaciones, de inmuebles de todo tipo y también de maquinaria que se considere maquinaria ferroviaria de carácter histórico.

En cualquier caso, todo esto hay que regularlo para toda España, porque hay líneas, como la que ha dicho Ferran Bel, que en muchas ocasiones son de titularidad estatal y no autonómica, y tenemos que trabajar todos juntos. Espero que el Grupo Socialista y el Gobierno nos acepten la enmienda, en cuyo caso votaríamos a favor de la PNL.

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

Para fijar posición, por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra don Luis Salvador.

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

En primer lugar, quiero decir que para mi grupo parlamentario esta es una muy buena iniciativa porque todo lo que sea la recuperación del patrimonio ferroviario en nuestro país es una gran noticia. Por eso precisamente quiero resaltar que desde mi grupo hemos mantenido distintas reuniones con la Afche —la Asociación de Ferrocarriles Históricos Españoles— para ver cómo avanzar en las demandas que nos están haciendo. Quiero aprovechar para poner encima de la mesa en esta Comisión un hecho real acaecido con unos trenes históricos, que es una muestra de la importancia que pueden tener para toda una comarca, para el turismo y para el desarrollo cultural de nuestra sociedad. Allá por 1926 la locomotora Baldwin, de Babcock & Wilcox, se puso en marcha e hizo sus recorridos —como otros trenes que han sido patrimonio de nuestra historia tanto a nivel mundial como de Granada—, se incorporó en la Red de ferrocarriles nacional y, desde entonces, esta locomotora salió incluso en películas como *Doctor Zhivago*, *El bueno, el feo y el malo*, *Indiana Jones y la última cruzada*. Por eso, cuando se perdió, toda la comarca trabajó, reivindicó e incluso se crearon asociaciones para solicitar la vuelta de la Baldwin, lo cual se rememoró muchos años después. Hoy en día supone una fuente turística muy importante en torno a la cual se ha desarrollado todo el sector de turismo cinematográfico. La Baldwin hoy se puede encender, se puede ver funcionando y se ha montado un museo sobre esas películas que en su momento se grabaron, con los escenarios que hicieron que Guadix fuera una ciudad de cine. Y, como digo, hay asociaciones que han estado reivindicándolo durante mucho tiempo.

Por eso entendemos perfectamente la reivindicación que se hace desde esta iniciativa. La vamos a apoyar, evidentemente, y entendemos que todo lo que está relacionado con recuperar el patrimonio ferroviario de nuestro país, que como también se ha mencionado por parte de un interviniente anterior, no tiene nada que ver con el concepto de la movilidad que tenemos hoy de llegar rápido a un destino. Antes vivíamos una parte de nuestra vida en el ferrocarril. Cuando te ibas de vacaciones echabas una noche entera o un día entero en el ferrocarril, lo cual formaba parte de esas vacaciones, de esa experiencia; llegar a las estaciones, oler a carbonilla, etcétera; recuerdos que yo creo que todos los que estamos aquí hemos tenido durante mucho tiempo y que son también un patrimonio histórico y cultural de nuestra sociedad, por lo que vamos a apoyar esta iniciativa.

Muchas gracias.

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 688

18 de diciembre de 2018

Pág. 6

Doña Natalia, entiendo que esperamos a esa transacción.

La señora **GONZÁLEZ PELÁEZ**: Así es.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

— SOBRE LA REVISIÓN DEL CONVENIO DE CARRETERAS DEL ESTADO CON LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CANARIAS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/003478).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente proposición no de ley que figura en el orden del día modificado, sobre revisión del convenio de carreteras del Estado con la Comunidad Autónoma de Canarias. Se trata de una iniciativa del Grupo Parlamentario Popular y va a defenderla doña Ana Zurita. Tiene la palabra.

La señora **ZURITA EXPÓSITO**: Gracias, presidente.

Muy buenos día a todos. La verdad es que esta proposición no de ley fue registrada hace tiempo y nunca pensamos que a 18 de diciembre de 2018 tuviéramos que hacer uso de ella para exigir que el Gobierno firme, de una vez por todas, el convenio de carreteras con Canarias. ¿Qué tenemos a día de hoy? Un acuerdo del Consejo de Ministros por el que se autoriza una modificación de las partidas presupuestarias, una promesa ya incumplida de que el convenio de carreteras se firmaría el 17 de diciembre y la respuesta del ministro Ávalos de que no hay fecha para la firma porque no es imprescindible, restando importancia a la fecha y emplazando su firma a más adelante con un «ya veremos».

Señorías, precisamente ayer varios compañeros y periodistas canarios preguntaban y se interesaban por el tema. Hay que decir que este es un asunto que tiene a muchísimas gente en vilo, porque ya no es un tema político de guerras entre partidos, sino de salud ciudadana, de unas colas imposibles, de gente que se levanta a las cuatro de la mañana para llegar a trabajar a las ocho o a una cita médica. En Tenerife, sus dos arterias principales, la TF-1 y la TF-5, el anillo insular; en Gran Canaria la carretera de La Aldea ya es un tema de seguridad, así como la circunvalación de Agaete, con su puerto; en La Palma, la conexión Tijarafe-Los Llanos; en Fuerteventura están paralizadas las obras del eje norte-sur de manera indefinida, y en La Gomera está la circunvalación de Vallehermoso. Cada vez que se habla del convenio de carreteras se despierta mucho el interés, por eso les digo que los periodistas preguntaban que de cuándo era esta PNL, porque tenía —entre comillas— una fecha rara que no se correspondía con la entrada del Partido Socialista en el Gobierno.

Yo les digo que esta PNL en realidad es antigua, que está recompuesta y que esta siempre ha sido una exigencia del Grupo Parlamentario Popular, de los diputados canarios, gobierne quien gobierne. Desde el inicio de la legislatura exigimos la firma del convenio y la reposición de la financiación, que se había visto menguada con la crisis. De hecho, fue la primera conversación que tuvimos con nuestro ministro Íñigo de la Serna, y tengo que decir aquí, en esta Comisión, que nuestro ministro cumplió de tal manera que el convenio de carreteras estaba a punto de firmarse. La señal fue el compromiso que se tradujo en los Presupuestos Generales del Estado de 2018, donde figuraba la financiación del convenio de carreteras, con 340 millones de euros que abarcaban, por un lado, 218 millones para obras propiamente dichas, 100 millones de euros para el pago de la sentencia en un acuerdo de prorrateo, y el resto para obras que estaban fuera del convenio. Ese es el acuerdo al que se llegó con el Gobierno de Canarias. Como digo, desde el minuto uno se demostraron los compromisos de nuestro ministro, Íñigo de la Serna, y del Partido Popular con Canarias.

El actual convenio de carreteras, firmado en 2006 y modificado en 2009, que abarcaba un periodo de 12 años y contemplaba 60 actuaciones, caducaba el 31 de diciembre de 2017, y ante la posibilidad de quedarnos sin marco jurídico y financiero para continuar con las obras, el 29 de diciembre de 2017 nuestro ministro firmó la adenda a dicho convenio de carreteras, con el compromiso de que en enero de 2018 comenzara a negociarse un nuevo convenio entre la Administración General del Estado y la Comunidad Autónoma de Canarias, con un plazo de catorce meses. Se empezó a negociar desde el minuto uno, y la negociación se tradujo en los Presupuestos Generales del Estado, que contemplaban esos más de 300 millones para las carreteras canarias.

Aun así, desde nuestro grupo parlamentario entendíamos que había que achuchar, sobre todo, porque no teníamos ninguna certeza. Recordemos que el convenio no es solo cosa del ministerio, sino de dos o de tres; en este caso, era del Ministerio de Fomento y el Gobierno de Canarias. Queríamos que las obras

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 688

18 de diciembre de 2018

Pág. 7

que apareciesen adjuntas al convenio fueran realmente las que necesitábamos, con una definición de prioridades, que era lo que el Gobierno de Canarias tenía que aportar, y que era el sentido de esta PNL inicial.

Lo que no entendíamos era que en ese cruce de borradores entre el ministerio y el Gobierno de Canarias se proponían obras que no aparecían en la planificación de los cabildos, hasta obras que mandaba el Gobierno de Canarias y que ya estaban ejecutadas. Todo hay que decirlo: desde que llegó el Partido Socialista al Gobierno, esperanzas perdidas. Dos veces ha venido a comparecer a esta Comisión a petición del Partido Popular el señor Izquierdo, secretario general de Infraestructuras, y no ha sido capaz de dar fechas; la primera vez ni siquiera sabía de lo que le estábamos hablando, y recordemos que el primer borrador que se mandó al Gobierno de Canarias tenía un membrete del Consell de Ibiza. Es que ni siquiera sabían dónde estábamos.

Ante este panorama, lo que les pido a todos los diputados canarios presentes que estamos en los grupos parlamentarios principales es que apoyemos esta PNL; que seamos, aunque parezca cursi, el latir de un solo pulso, como dice ese villancico que cantamos refiriéndonos a las siete islas —ahora somos ocho con La Graciosa—, y que hagamos una petición unánime para que se firme este convenio de carreteras con Canarias.

Muchas gracias. **(El señor Mateu Istúriz: ¡Muy bien!-Aplausos).**

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

Para defender las enmiendas, en primer lugar por el Grupo Parlamentario Ciudadanos tiene la palabra la diputada doña Melisa Rodríguez.

La señora **RODRÍGUEZ HERNÁNDEZ** (doña Melisa): Presidente, compañeros, creo que esta PNL es el ejemplo de que a los canarios les llevan tomando el pelo un montón de años, un montón de años, porque hasta junio gobernó el Partido Popular y el convenio no se firmó —vamos a poner las cosas como son—, y caducó en 2017, como acaba de decir la señora Zurita. Necesitamos ese convenio de carreteras para establecer un marco jurídico estable y se puedan acometer esas inversiones o, lo que es lo mismo, para que los canarios tengan esas carreteras. La señora Zurita ha hablado de colas en la isla de Tenerife y también de responsabilidad conjunta: por supuesto porque esto salió publicado hoy. **(Muestra un recorte de periódico)**. ¿Qué significa? Que el Gobierno regional ejecutó cero euros en 2018 en carreteras de la isla de Tenerife, pero también hay que decir que en política de infraestructuras se dejaron de invertir el año pasado en Canarias 220 millones de euros, se dejó de ejecutar esa partida, es decir, ahora va dinero para las islas y allí no se ejecuta. Me parece increíble, increíble, que entre unos y otros sigan tirando la pelota de un lado a otro sin hablar de la realidad. La realidad es que no hay un plan estratégico en las islas porque se sigue intentando enfrentar a islas con distintas infraestructuras para ver quién tiene más colas y las obras más esperpénticas, pero nadie ha hecho un plan estratégico que garantice la movilidad, la reducción de las colas y, al fin y al cabo, la eficiencia de las carreteras para todos los canarios. Además, lo que también nos parece increíble es que vengán corriendo ahora a sacarse fotos. También quiero reseñar que el Partido Socialista cuando estaba en la oposición bien que apretaba para que se actualizase el convenio de carreteras y, desde que llegó al Gobierno del país, ni convenio de carreteras ni infraestructuras hidráulicas ni educativas ni nada. Todos los convenios que están pendientes con Canarias siguen sin firmarse.

Nosotros lo que solicitamos —lo hemos dicho desde el minuto uno— es que tiene que haber un plan estratégico para establecer cómo van a hacer las carreteras en las islas y cómo se van a ejecutar, por supuesto teniendo unos plazos; tiene que haber unos tiempos definidos de cuándo se hace el proyecto y cuándo se va a ejecutar, porque esto ya empieza a chirriar que cada cuatro años, cuando vienen las elecciones, de repente vamos corriendo a hacer inauguraciones, pero en los otros tres años y medio que tenemos sin periodo electoral todo el mundo se tira la pelota de uno lado a otro y nadie hace nada por los canarios. Y cuando digo que nadie hace nada es porque cuando de un presupuesto general llega dinero y luego no se ejecuta eso quiere decir que hay una dejadez de funciones absoluta.

Hemos enmendado esta iniciativa también porque nos parece que es importante que se reafirmen proyectos prioritarios que ya tenían una partida nominal dentro de los presupuestos generales aprobados y acordados por el Partido Popular y el Partido Ciudadanos, como el proyecto del eje norte-sur de Fuerteventura, la finalización —por fin— de la carretera de La Aldea, el cierre —de una vez y por todas también— del anillo insular de Tenerife, la construcción del nuevo carril bus vao de GC-I y GC-III, etcétera.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 688

18 de diciembre de 2018

Pág. 8

Creemos como digo que ya da un poco de vergüenza todo esto, porque como saben estamos en año preelectoral, y como dice la señora Zurita la proposición no de ley es vieja, pero es que aquí en esta legislatura ha habido dos partidos que han gobernado este país: por un lado, el Partido Popular, que no corrió para hacer el convenio de carreteras, y ahora el Partido Socialista, que desde la oposición lo pedía fervientemente y ahora básicamente dice que a lo mejor llegamos *in extremis* al 28 de diciembre, y entonces se ejecutará. Luego nos vamos a la vertiente canaria, que es un Gobierno de Canarias que no ejecuta los presupuestos, que no tiene los planes actualizados, y cuando llega el dinero no se puede invertir.

Si sumamos estos tres condicionantes lo que estamos viendo es que la vieja política abandona Canarias sistemáticamente, que la vieja política no piensa en la planificación y en la racionalidad. Esto no va de quién inaugura más cosas. Es tan fácil como sentarnos y entre todos decidir cuál va a ser el plan estratégico, ver las necesidades de cada una de las islas Canarias y empezar a poner un poco de racionalidad a la hora de plantear proyectos y garantizar que se ejecuten. Hoy sigue habiendo colas en Tenerife, hoy sigue habiendo déficit de infraestructuras en las islas pequeñas como Lanzarote, La Palma, La Gomera o El Hierro, hoy se sigue mirando hacia otro lado también en Gran Canaria con la finalización por fin de la carretera de La Aldea, o lo que es lo mismo seguimos trayendo proposiciones no de ley que están muy bien, pero aquí se están asumiendo muy pocas responsabilidades de lo que no se ha hecho. Ahora como digo lamentablemente correremos para sacar fotos, y eso a mí personalmente y a mi partido nos da una vergüenza absoluta, porque los otros tres años y medio los canarios también llevaban demandando no tener colas, tener sus carreteras terminadas y tener una conectividad más sostenible y más eficiente, y no ha sido así.

Por todo esto quiero decirles que hemos enmendado y creo que la señora Zurita tendrá a bien aceptar esa enmienda. Todo lo que salga de esta Comisión que sea bueno para las islas será bueno para todos los canarios, pero también tenemos que empezar a hacer un poco de autocritica y decir en qué cosas hemos fallado o en qué cosas han fallado los que llevan gobernando mucho tiempo.

Gracias.

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

Para defender la enmienda, por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el diputado don Sebastián Franquis.

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

La verdad es que la proposición no de ley del Partido Popular no puede venir en mejor momento en términos políticos y de actualidad política. Tampoco es tan antigua, es de junio de este año, no hace años que se ha presentado. Pero a muchas de las preguntas que se hace la portavoz del Partido Popular me gustaría que ella buscara la respuesta, y la respuesta es por qué no se ha firmado hasta la fecha el convenio de carreteras en Canarias. Les enseñé el primer recorte de periódico (**Muestra un documento**): Canarias negociará en 2016 con el Estado otro convenio de carreteras. Como no se ve la foto yo les digo que es del Gobierno de Canarias y el Gobierno de España. Fecha, octubre de 2015. Se establece la primera fecha de negociación y firma del convenio. Para no mostrarles todo lo que se ha ido publicando a lo largo de estos últimos cuatro años voy a mostrar algunos ejemplos para que a todo el mundo le quede claro en la memoria de quién es la responsabilidad de que a día de hoy no se haya firmado el convenio de carreteras (**Muestra otro documento**): Empujón final al nuevo convenio de carreteras. 20 de noviembre de 2017. El supremo da la razón a Canarias y obliga al Estado a pagar por el incumplimiento del convenio de carreteras desde el año 2013. ¿Saben por qué viene esto? Porque cuando el Partido Popular ha tenido mayoría absoluta en el Gobierno de España, que la tuvo desde 2012 a 2015, fue incapaz de cumplir el convenio de carreteras, y sistemáticamente, año tras año, estuvo recortando y recortando el convenio de carreteras, paralizó las obras de carreteras en Canarias; cuatro años de recorte. ¿Qué supuso eso? Supuso 995 millones de euros que el Estado tiene que pagar al Gobierno de Canarias por el incumplimiento del convenio de carreteras. Durante cuatro años seguidos con mayoría absoluta, sin necesitar el apoyo de ninguna fuerza política, tenían que demostrar en ese momento la sensibilidad que tenían con la Comunidad Autónoma de Canarias, y curiosamente pierden su mayoría absoluta y a partir de ese momento empiezan a negociar un nuevo convenio con el que, como han visto ustedes, han mareado la perdiz durante los dos últimos años, con la complicidad de alguna otra fuerza política, y llegamos a estas fechas, con estos presupuestos, sin que todavía se haya firmado este convenio.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 688

18 de diciembre de 2018

Pág. 9

El Partido Socialista entró en el Gobierno de España en julio, y el ministro de Fomento anunció hace un mes y medio que se firmaría el convenio la semana del 17 de diciembre, curiosamente esta semana. Ha anunciado el Gobierno, conjuntamente con el Gobierno de Canarias, que se va a firmar este convenio antes de que acabe el año. Los que han intervenido aquí saben que la autorización para firmar el nuevo convenio de carreteras de Canarias para los próximos ocho años va al Consejo de Ministros del próximo viernes. Esa es la información. Por eso no entiendo por qué se produce esta intervención ni esa crítica que hace la portavoz del Grupo Popular, echando la responsabilidad a otra fuerza política o al Gobierno socialista de por qué no se ha firmado el convenio. Ustedes sabrán por qué, porque han recortado 945 millones de euros de inversión en carreteras. ¿Por qué lo hicieron con mayoría absoluta, sin necesitar el apoyo de nadie? ¿Ahora vienen reclamando a este Gobierno, por cuatro meses, que se cumpla? Insisto en que este convenio se va a firmar antes de que acabe este año; faltan dos semanas para que acabe.

Hay una sentencia que se ha producido recientemente en el Supremo (**muestra un documento**) y saben ustedes que esta sentencia ha motivado —y lo saben porque estaban en el Gobierno hasta el otro día— que no se haya podido firmar el convenio hasta este momento. Esa es la enorme dificultad a la hora de cuadrar los dineros que se tienen que dar a la Comunidad Autónoma de Canarias. Pero en cualquier caso, ¿qué es lo que le interesa a la sociedad canaria? Se firmará este convenio de carreteras, y lo firmará un Gobierno socialista, con un ministro socialista, como lo hizo en 1994. A algunos hay que recordarles que hay planes estratégicos de carreteras en Canarias desde hace muchísimos años. El primer convenio de carreteras se firmó en 1994 —por cierto, por un Gobierno socialista, el primero— por un ministro de Fomento socialista; se renovó porque hubo un cambio del Régimen Económico y Fiscal en 1994. En 1997 se adoptó un nuevo convenio de carreteras. Se firmó un segundo convenio de carreteras en 2006, también por un Gobierno socialista. Por tanto lecciones de sensibilidad con Canarias, ninguna. Y menos en carreteras. Y se firmará un tercer convenio de carreteras por un Gobierno socialista, por un ministro de Fomento socialista; y lo haremos antes de finalizar el año. Nos ajustaremos a lo que se ha negociado en ese convenio de carreteras entre el Gobierno de Canarias y el Gobierno de España.

Hemos presentado una enmienda a la PNL del Partido Popular que simplemente es una corrección técnica, porque creo que hay que establecer lo que pone exactamente el convenio: que las obras que se vayan a llevar a cabo sean las obras negociadas y contempladas en ese convenio. Como saben son propuestas que se realizan por parte del Gobierno de Canarias después de una planificación realizada con los cabildos insulares de Canarias; después de esa planificación que se hace conjuntamente con las administraciones públicas de Canarias. Parece que alguno no se ha enterado de que eso funciona así, que las propuestas de carreteras no son el capricho del Gobierno de turno, sino que son producto de las propuestas que se realizan en cada uno de los cabildos en Canarias durante los últimos años y que se llevan luego al convenio de carreteras.

Sería bueno que se diera el mensaje de que todas las fuerzas políticas estamos de acuerdo en que se firme el convenio de forma inmediata. Insisto en que estamos en condiciones de decir desde el Grupo Socialista que este convenio se firmará en los próximos quince días afortunadamente, y quedarán reflejadas las aspiraciones por las que han estado luchando durante muchísimos años, especialmente los últimos seis años, peleando para que no se recortara dinero. Son 945 millones de euros los que ha quitado el Partido Popular en los últimos cuatro años al convenio de carreteras, y se ha tenido que ganar en los tribunales a través de una sentencia, porque no se demostró la sensibilidad del Partido Popular a la hora de recuperar todas esas inversiones. Afortunadamente, después de resolver los problemas técnicos que ha habido a la hora de encajar esta sentencia en el presupuesto futuro, se va a llevar a cabo la firma de ese convenio en la línea que había planteado inicialmente la portavoz del Partido Popular.

Como hacemos una enmienda de carácter técnico exclusivamente, porque solo hacemos una sustitución de una frase, espero contar con el apoyo del Partido Popular a esa enmienda, y por tanto apoyar sin duda alguna la proposición que presenta el Partido Popular en la Comisión de hoy.

Gracias.

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

Para fijar posición, en primer lugar, por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra doña Ana Oramas.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Gracias, señor presidente.

¡Pobres canarios! Siempre sucede lo mismo, uno cierra los ojos y los oídos y el discurso es el mismo, el del PSOE y el del PP, cuando están en la oposición o cuando están en el Gobierno, sobre todo cuando

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 688

18 de diciembre de 2018

Pág. 10

hay Gobiernos de mayoría absoluta. A mí me sorprende —y tengo que hacer un esfuerzo de serenidad— que el secretario general del Partido Popular, Asier Antona, diga que el Gobierno socialista maltrata a Canarias porque no le da el dinero que le corresponde para carreteras, y a los cuatro días viene el PP a exigir que se firme el convenio, sin olvidar que 900 millones de lo que precisamente se va a firmar es porque un Gobierno del Partido Popular con mayoría absoluta los eliminó cuando no necesitaba los votos nacionalistas, y tuvimos que ir a los tribunales y llegar al Supremo. Y cuando dicen: no, es que eran los recortes de la crisis, en el mismo momento en el que se eliminó el convenio de carreteras con Canarias se aprobó la circunvalación de Santiago, que era más que el importe anual del convenio de carreteras. Cuando el Partido Popular eliminó con esa mayoría absoluta el plan de infraestructuras de las islas Canarias creó un plan de infraestructuras —que no existía— en la costa del Sol o aprobó el plan de la bahía de Palma, que eran dos mil millones de euros. ¡Ya está bien! A cuatro días de que lo apruebe el Consejo de Ministros viene el Partido Popular aquí hablando de la falta de sensibilidad del Partido Socialista.

También vamos a hablar del Partido Socialista. Los presupuestos estaban aprobados, los convenios estaban preparados, la ministra de la Presidencia y la vicepresidenta dijeron en julio al presidente de Canarias y a esta portavoz que se firmaban en septiembre, en septiembre que en octubre, en octubre que después de la reunión con Pedro Sánchez para la foto y el anuncio de Pedro Sánchez; Pedro Sánchez le dijo al presidente de Canarias que se iba a firmar en la primera semana de diciembre, después el ministro dice que el 17 de diciembre. Y ahora va al Consejo de Ministros del 21. ¿Saben por qué lo han retrasado? Porque ayer el ministerio ha intentado convencer al Gobierno de Canarias de reducir 200 millones de las partidas que se van a aprobar en Consejo de Ministros. Y anoche el presidente de Canarias y el consejero de Obras Públicas del Gobierno de Canarias y vicepresidente del Gobierno han dicho al secretario de Estado que no se mueve ni una coma. Lo que tienen que anunciar el portavoz socialista, el ministro Ábalos o Ángel Víctor Torres, el secretario general de los socialistas, es si se firma el sábado o el lunes, porque quedan tres días.

Me he quedado muy preocupada, señor Franquis, porque usted acaba de decir que en quince días se firma. ¿En quince días? No quisiera que hicieran lo que están haciendo con educación, con obras hidráulicas y con infraestructura educativa, que es decir en unos casos que no se van a firmar convenios para no comprometer anualidades y plurianualidades, y ahora resulta que el Partido Socialista se está cargando el REF y el Estatuto de Autonomía. Otra vez a la casilla de salida, otra vez Canarias a la casilla de salida, como cada vez que el PP o el Partido Socialista no necesitan los votos nacionalistas. Me alegro de que usted haya mencionado el primer convenio del año 1994. Anteayer murió Luis Mardones. ¿Sabe por qué se firmó el primer convenio de carreteras con Canarias ese año? Porque los socialistas necesitaron el voto de Luis Mardones. ¿Y sabe por qué se firmaron los distintos convenios y el tema del REF? Porque se necesitó el voto. ¿Y sabe cuándo se firmó con el último Gobierno socialista? Cuando necesitaron mi voto, que yo ya estaba aquí.

El señor Íñigo de la Serna no tuvo ninguna sensibilidad con Canarias. Tuvo que ser en los acuerdos de Coalición Canaria y Nueva Canarias con el Gobierno del PP en Moncloa, con el propio presidente y con la vicepresidenta, porque don Íñigo de la Serna no estaba de acuerdo con los convenios de carretera ni con nada de nada. ¡Ya está bien!

Desde luego hoy no vamos a apoyar esta PNL, no la vamos a votar, no le vamos a hacer el juego al PSOE ni al PP, ni a Ciudadanos que se creen que el Congreso de los Diputados es el que tiene que decidir las obras que se hacen en Canarias. Como muy bien ha dicho el portavoz socialista, eso se decide en Canarias, por consenso de los cabildos de cada isla con el Gobierno de Canarias. Lo único que faltaba aquí es que el Congreso decida cuáles son las obras prioritarias. Ustedes siguen queriendo que desaparezca el Estado de las autonomías. Ustedes siguen queriendo que se decidan las cosas de las comunidades autónomas y de Canarias en un despacho de Madrid o aquí en el Congreso. No, los canarios somos mayores de edad, nuestras instituciones son mayores. Esperamos que ese convenio se apruebe el próximo viernes, con todo, con el documento que se había mandado al Gobierno de Canarias, y el presidente Sánchez al presidente hace un mes, y que se firme el sábado, el domingo, el lunes o el día de Nochebuena. Y si no hay que hacer foto y si no hay agenda del ministro para hacerse la foto con Ángel Víctor pues que no se haga, que se firme electrónicamente. Pero ya está bien. Un poquito de respeto a todos los canarios.

Muchas gracias, señor presidente.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 688

18 de diciembre de 2018

Pág. 11

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

Para la fijación de posición del grupo confederal tiene la palabra doña Carmen Valido.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Muchas gracias, presidente. Buenos días, señorías.

Efectivamente, tal y como dice la exposición de motivos de la PNL que ha presentado la diputada Zurita, los convenios de carreteras de Canarias con el Estado son un modo importante de financiación, al estar transferidas las competencias. Por lo tanto nosotros estamos a favor de la firma del próximo convenio, como no puede ser otra manera, sobre todo porque están pendientes infraestructuras imprescindibles como son la carretera de La Aldea, terminar el anillo insular de Tenerife y la Gran Canaria-3, así como terminar tramos que se han vuelto peligrosos y que son consecuencia sobre todo de infraestructuras que no se han podido terminar por incumplimiento del Estado, fundamentalmente en la época del Gobierno del PP, o porque cuando había financiación no estaban terminados los proyectos, lo cual dice mucho de la incompetencia de Coalición Canaria en el Gobierno de Canarias.

Nos vamos abstener en esta PNL, porque no estamos de acuerdo con el fondo de la exposición de motivos y con el uso partidista que se está haciendo en este momento sobre el convenio de carreteras, y porque nosotros creemos que los graves problemas de movilidad que tienen las islas no se debe a la falta de carreteras, como dice la PNL, como así se ha dicho por los propios expertos en la Comisión de Estudios sobre el Transporte en el Parlamento de Canarias, algo que también ha sido reconocido por el propio consejero de Obras Públicas del Gobierno de Canarias, aunque luego en la práctica siga apostando por beneficiar a las grandes empresas constructoras. Los problemas de movilidad en Canarias se deben a las inexistentes políticas de movilidad sostenible; más carriles no son la solución, somos un territorio finito y acotado, por lo que se hace necesario repensar el modelo de movilidad en Canarias y hacerlo más sostenible —es una cuestión de planificación del territorio— y apostar por el transporte público y de calidad. Estamos a favor de los convenios de carreteras porque hay que terminar lo que está empezado, hay que terminar sobre todo con obras imprescindibles, pero nos vamos a abstener porque pensamos que el problema de Canarias —mucho me temo que en este convenio se pueden estar planificando obras que están de más antes que las imprescindibles— desde luego es un problema de movilidad en las islas, es un problema de falta de apoyo al transporte público, y de que no se tienen en cuenta las prioridades en cuanto a los servicios.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

Señora Zurita, ¿en relación con las enmiendas presentadas?

La señora **ZURITA EXPÓSITO**: Gracias, presidente.

La verdad es que lamento mucho el discurso victimista de la diputada de Coalición Canaria...

El señor **PRESIDENTE**: No, señora Zurita, solo para que se manifieste respecto de las enmiendas.

La señora **ZURITA EXPÓSITO**: Disculpe, pero lamentamos que no se quiera sumar a esta iniciativa. Agradezco la aportación, tanto de los diputados de Ciudadanos como del Partido Socialista, aceptaremos sus enmiendas, y doy la enhorabuena a todos los diputados canarios presentes, menos Coalición Canaria, por sumarse a esta iniciativa.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

— RELATIVA A IMPULSAR LA TRAMITACIÓN Y DESARROLLO DEL PROYECTO DE LA AUTOVÍA A-7 CASTELLÓN, INCLUIDO EN EL PLAN EXTRAORDINARIO DE INVERSIÓN EN CARRETERAS (PIC). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/003717).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente proposición no de ley, que es la relativa a impulsar la tramitación y desarrollo del proyecto de la autovía A-7 Castellón, incluido en el Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras, que es del Grupo Parlamentario Popular y que defiende don Miguel Barrachina. Tiene la palabra.

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 688

18 de diciembre de 2018

Pág. 12

Lo ocurrido en la provincia de Castellón es una discriminación que no tiene precedentes. El pasado 21 enero el entonces presidente del Gobierno, don Mariano Rajoy, vino la provincia de Castellón para anunciar la construcción, por fin, de una autovía importantísima para la provincia de Castellón, la única autovía de la que disponemos, con 434 millones y 50 kilómetros entre el actual aeropuerto, Vilanova d' Alcolea y Benlloch, hasta la provincia hermana de Tarragona, en la zona de Traiguera-La Jana. Se anunció el pasado enero y Mariano Rajoy es un hombre prudente, y lo fue en sus anuncios, pero sorprendentemente hace unos días el actual ministro de Fomento vino a certificar la defunción de esta autovía en la misma provincia de Castellón, la renuncia del Gobierno socialista que lo boicoteó durante un año desde la Generalitat valenciana, y en trámites de unos días empleó más de un año. Desgraciadamente esta iniciativa indispensable para los vecinos, pero también para la economía, para la agricultura, para nuestras exportaciones y para el turismo, se ha visto ahora frenada y además parece que se ha frenado de manera definitiva. Por tanto pedimos que se estimule, que se incentive y que se concluya aquello que iniciamos, sobre todo porque resarce a esta provincia de aquel incumplimiento, ya que hubo un convenio en 2005, el 11 de abril, firmado por el Gobierno socialista de España y por el Gobierno Popular en la Comunidad Valenciana para construir una autovía. El Gobierno valenciano cumplió en su integridad, y en todo el sur de la provincia de Castellón desde Almenara hasta el aeropuerto se concluyó aquella autovía. El Gobierno socialista de entonces y don José Blanco no redactaron siquiera los proyectos de aquella parte que firmó —en origen la firma era de doña Magdalena Álvarez—. Aquel convenio 2004-2010 expiró sin haber redactado un solo proyecto. Ahora el Gobierno de España —aquel anuncio tuvo lugar con la presencia de Mariano Rajoy— desgraciadamente lo vuelve a frenar. Digo que es además una doble discriminación porque se ha aceptado, se ha aprobado —con el presupuesto del Partido Popular que permitía actuar en todo el territorio— una bonificación para nuestros hermanos de Cataluña, en la provincia de Tarragona —donde está don Félix Alonso— la autopista es gratis al cien por cien para los vecinos, porque hay muchos accidentes al carecer de autovía, y cuando se llega a Vinaròs comienza a pagarse el cien por cien.

Es la primera vez en la historia de España que con dinero exclusivamente del Ministerio de Fomento una decisión del Gobierno de España termina en un límite provincial que el Partido Socialista lo ha convertido no en un límite que nos hermana, sino en frontera fiscal. Por tanto son dos decisiones: la renuncia a la construcción de la autovía y la renuncia a que los vecinos de Castellón, con el mismo número de accidentes, tengan el mismo trato, no pedimos más, idéntico trato que nuestros hermanos de Cataluña, porque el presupuesto y los 16 103 millones de euros que recibió el Gobierno de España actual como herencia presupuestaria nuestra le permiten hacerlo. Ese boicot que se está haciendo a la provincia de Castellón desgraciadamente se va a extender a los veintisiete proyectos del Plan Extraordinario de Carreteras, porque el actual Gobierno es capaz de renunciar a un 42 % de financiación europea, del Plan Juncker, que permite financiar estas grandes vías con tres requisitos —que sean parte de la red transeuropea de transportes, que resuelvan cuellos de botellas, y que además tengan un gran impacto económico como establece el Banco Europeo de Inversiones—, con tal de que aquellas iniciativas buenas para los vecinos, pero que son iniciativa del Partido Popular, no vean la luz. Sucede en carreteras exactamente igual que en vías férreas o en la adquisición de aquel plan que anunciamos en enero de 558 trenes completos que debían adquirirse a partir del mes de junio con el nuevo presupuesto, en el plan que don Íñigo de la Serna anunció en enero de adquisición de material rodante, donde dos de esos trenes debían ir para el norte provincial, Castellón-Vinaròs, que —como bien saben los vecinos— desgraciadamente este Gobierno ha frenado durante cinco meses la apertura de esa decisión de Consejo de Ministros de 2017, por la cual se multiplicaban por tres los trenes entre Castellón y Vinaròs, que debió entrar el 15 de junio, y desgraciadamente para poder arrogarse el mérito el Gobierno entrante se aplazó hasta el mes de noviembre. Por eso pedimos que cese la discriminación, y que el mismo Gobierno que en su día firmó un convenio en 2005 hasta 2010 y lo incumplió para no construir ni autovías ni vías férreas, pero sí tres grandes actuaciones provinciales: el almacén Castor —por el cual don José Luis Rodríguez Zapatero pidió perdón, pero no se ha devuelto un céntimo de los 1200 millones de euros— y dos desaladoras que todavía no funcionan, ahora tiene la posibilidad de resarcirse de aquello y de continuar con la tramitación y la licitación que debía haberse producido en el pasado mes de noviembre de esta importantísima A-7 en la provincia de Castellón.

Muchas gracias, señor presidente.

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 688

18 de diciembre de 2018

Pág. 13

Para defender la enmienda, por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el diputado don Artemi Rallo.

El señor **RALLO LOMBARTE**: Muchas gracias, presidente.

Buenos días, voy a leer la enmienda que ha presentado el Grupo Parlamentario Socialista para que no quede duda alguna sobre los términos en los que el Grupo Parlamentario Socialista que apoya al Gobierno fija su posición en este debate. Dice la propuesta de resolución —por supuesto no la exposición de motivos, a la que luego aludiré— que proponemos lo siguiente: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno, teniendo en cuenta las peticiones formuladas por la Generalitat Valenciana, a planificar y realizar las inversiones y actuaciones necesarias en la autovía A-7 a su paso por Castellón, con la fórmula financiera más acorde al interés general. Este grupo parlamentario quiere decir alto y claro y de forma inequívoca que el Gobierno de la nación está comprometido con la inversión y ejecución de la autovía A-7, en el tramo pendiente entre Vilanova d' Alcolea y La Jana. Será este Gobierno el que inicie la obra y esperamos también el que la termine. Será este Gobierno el que cumpla sus compromisos con los ciudadanos de Castellón, como lo ha hecho en otros tantos temas, porque para que finalmente se haya ampliado la oferta de los trenes de cercanías, a los que hoy se ha aludido, desde Castellón al norte de la provincia de Castellón ha sido necesario que hubiera un Gobierno socialista; porque para que finalmente sea gratuito el uso de la autopista AP-7 en el momento en el que revierta la concesión, a finales del año 2019, habrá sido necesario que haya un Gobierno socialista; porque para que se amplíe la bonificación de uso de la autopista A-7 hasta el municipio de Torreblanca, y no solo hasta Peñíscola, habrá sido necesario que haya un Gobierno socialista; porque la única forma de no defraudar los intereses y las necesidades de los ciudadanos de la provincia de Castellón es que haya un Gobierno socialista. Será el Gobierno de la nación, este Gobierno socialista, el que asuma las inversiones y las actuaciones necesarias en esta autovía, y no como ha ocurrido hasta el momento, porque sonroja —por ser generoso con el calificativo— escuchar al portavoz popular hablar de discriminación y boicot, aludiendo a un convenio firmado en el año 2005 por el que se comprometía la Generalitat Valenciana a asumir la ejecución de esta obra hasta el municipio de Vilanova d'Alcolea, el aeropuerto de Castellón, y el Gobierno de la nación desde ese punto hasta el municipio de La Jana, al final de la provincia de Castellón, limitando con la provincia de Tarragona.

¿Discriminación y boicot a la hora de ejecutar ese convenio? Me pregunto. Leo la exposición de motivos de la propuesta de resolución del Partido Popular, en la que se alude a la firma de este convenio y donde se termina diciendo lo siguiente: Esta actuación anunciada supone la compensación por incumplimiento que supuso que, de entre las partes firmantes del protocolo en el año 2005, tan solo cumpliera esta última, la Generalitat Valenciana, desarrollando en su integridad la autovía A-7 en todo el sur provincial, mientras que en la parte que correspondía al Estado ni siquiera se encargaron los proyectos. Hoy el portavoz popular ha vuelto a aludir a la firma de este convenio del año 2005. Desde el año 2005 al año 2011 se ejecutó por parte de la Generalitat Valenciana la primera parte de este proyecto hasta el municipio de Vilanova d'Alcolea. Y llama tremendamente la atención el hecho de que haya un agujero negro temporal en la propuesta de resolución del Partido Popular y en la intervención del portavoz popular entre el año 2011 y enero del año 2018, cuando aparece el señor Rajoy en Castellón anunciando el inicio de esta actuación: siete años de Gobierno del Partido Popular en los que, como reconoce la propuesta de resolución presentada por el Grupo Parlamentario Popular, no se hizo nada; esa es la auténtica realidad. Y será el Gobierno del Partido Socialista el que continúe con las escasas actuaciones que se habían iniciado, es decir, la declaración de impacto ambiental y la redacción de los proyectos de ejecución de esta obra.

Lo cierto es que en esta Comisión, creo, nadie pone en cuestión esta obra. Nadie la pone en cuestión. La discrepancia radica exclusivamente en el sistema de financiación; un sistema que el Partido Popular pretende que sea más gravoso y costoso para el erario público; un sistema de financiación que, en definitiva, hipoteca el futuro y beneficia a las empresas constructoras, como hizo la Generalitat Valenciana en la ejecución del primer tramo de esta autovía, porque de los apenas 50 millones que asumió la Generalitat para ejecutarlo, todavía están pendientes de pago 25 millones y, a lo largo de años, los valencianos vamos a tener que seguir pagando esa obra. Esto es lo que pretende este sistema de financiación por el que aboga el Partido Popular. Nosotros, por el contrario, optamos por un sistema de financiación asumido por los Presupuestos Generales del Estado que no tenga esta naturaleza y que, como decimos en nuestra propuesta de resolución, sea un sistema de financiación acorde con el interés

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 688

18 de diciembre de 2018

Pág. 14

general y no con intereses particulares. Por eso, esperamos que esta propuesta de resolución sea asumida y que el Gobierno de la nación, como así se ha comprometido, continúe con todas las actuaciones necesarias para que esta obra, que es indispensable para los ciudadanos de la provincia de Castellón, vea la luz en un plazo también razonable.

Muchas gracias, presidente.

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

A continuación, para fijar posición, por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra la diputada doña Sandra Julià.

La señora **JULIÀ JULIÀ**: Gracias, señor presidente.

Como han comentado mis compañeros diputados, tanto del PP como del PSOE, en la provincia de Castellón, sí ha habido varios anuncios sobre el Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras, tanto en Castellón como en Valencia. Quiero recordarles a los dos que tanto el ministro De la Serna como el ministro Ábalos han prometido a Castellón infraestructuras necesarias para dar el servicio adecuado a nuestra provincia y equivalente al del resto de España o de la Comunidad Valenciana y ninguno de ellos ha cumplido hasta el momento. Quiero comentarles también que hemos preguntado al anterior Gobierno —en cuanto tuvimos noticia del PIC, como ha dicho el señor Barrachina, que fue en enero del 2018—, entre otros aspectos, si era posible disponer de los estudios y pliegos que habían determinado la oportunidad de lanzar ese PIC: infraestructuras, rentabilidad socioeconómica y financiera, y actuaciones. La respuesta del Partido Popular fue, como de costumbre, que no había estudios ni análisis de coste de oportunidad, ni siquiera un listado de cerrado de actuaciones. Además, consideramos que la presentación de un plan de manera unilateral y electoralista en ese momento incumplía el acuerdo que firmó el Gobierno con Ciudadanos en el punto 21, donde acordábamos impulsar un pacto nacional por las infraestructuras estratégicas para que la política de infraestructuras se guíe por criterios técnicos objetivos y no por intereses políticos como hasta ahora. Se potenciará la Oficina Nacional de Evaluación, que establecerá las inversiones prioritarias en los nuevos planes de infraestructuras en función de su rentabilidad social, su rentabilidad económica y financiera, y sus efectos sobre la cohesión social atendiendo a criterios objetivos de eficiencia, evaluación continua y, sobre todo, transparencia. Las grandes infraestructuras en todo el país y proyectos de inversión deberán ser ratificados antes de su licitación por comisiones técnicas independientes y libres de injerencias políticas. Eso es lo que pactamos con el anterior Gobierno para el bien de todos nuestros ciudadanos, para evitar sobrecostes y capitalismo de amiguetes. Ahora en la oposición, el Grupo Popular no cesa en su empeño de presentar PNL autobombo. **(Rumores)**. Sí, autobombo, instando al Gobierno a incluir obras que nunca hizo cuando pudo y que pide ahora desde la oposición utilizando esta Comisión como altavoz para propaganda electoralista, ya que llegan elecciones municipales. Por ello, desde Ciudadanos, en el debate de la primera PNL que debatimos sobre el PIC en esta Comisión ya hace tres meses, presentamos una enmienda que recogía todos estos puntos que les he comentado y que ya fueron en el acuerdo: la priorización de actuaciones, el avance y aprobación de los estudios técnicos, económicos y financieros, plazos concretos de ejecución y finalización de las obras, potenciar y poner en marcha la Oficina Nacional de Evaluación, entre otros.

El Grupo Socialista —le recuerdo al señor Artemi— votó en contra en ese momento, por lo que entendemos que no comparte esta filosofía en materia de infraestructuras. Pese a las muchas PNL sobre el PIC que hemos debatido en esta Comisión desde entonces, no hemos vuelto a presentar una enmienda similar, ya que creemos que una vez aprobada una PNL— tanto en esta Comisión, como en otras—, ha de cumplirse. Por ello, tanto Gobiernos del PP como del Partido Socialista deberían escuchar y llevar a cabo lo que las comisiones aprueban por unanimidad. En cualquier caso, el proyecto de la A-7 en Castellón es imprescindible. Ciudadanos siempre ha estado reclamando esa infraestructura, y por lo tanto, con PIC o sin PIC, les recuerdo que vamos a estar a favor de la misma para dar los servicios necesarios a nuestra provincia de Castellón.

También se ha comentado aquí que desde la Generalitat, con Gobierno del PSOE, cuando mandaba el PP en Madrid ponía trabas; ahora, el Gobierno central es del PSOE y en la Diputación, por ejemplo, manda el PP. Todos los castellonenses, señorías, estamos hartos de la discriminación que ustedes, tanto PP como PSOE, han realizado en contra de los servicios y del equilibrio económico de nuestra provincia; hartos de ninguneos políticos, hartos de que los servicios y la seguridad de los castellonenses sean moneda de cambio entre los unos y los otros, y de un bipartidismo arcaico, obsoleto y que de verdad deja mucho que desear. En lo relativo a infraestructuras, parece que Castellón es la provincia cobaya de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 688

18 de diciembre de 2018

Pág. 15

experimentos tanto de un partido como de otro: el Castor —el señor Sebastián— y las desaladoras —la señora Narbona—, todo del Gobierno de Zapatero, del PSOE; el aeropuerto de Fabra y Camps, fantaseando con que tendríamos ingresos económicos con parques temáticos; un AVE fantasma (**rumores**), sí, señorías, un AVE fantasma en el que el ministro De la Serna se gastó más de 1000 millones en hacer un tercer hilo, más de 1000 millones en volver a hacer otro tercer hilo (**el señor Barrachina Ros: 130**), y al final, al final... Señor Barrachina, no se ponga nervioso. (**El señor Barrachina Ros: Es que son 130**). Al final, tenemos que conseguir volver a hacer la doble plataforma porque, sinceramente, no tenemos AVE, por mucha propaganda que se le dé, y no tenemos seguridad en nuestra provincia ni tampoco los servicios que necesitamos.

Muchísimas gracias, señor presidente.

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

Por el Grupo Parlamentario Confederal, tiene la palabra don Félix Alonso.

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

En cada sesión de la Comisión de Fomento sus señorías del Partido Popular nos presentan alguna iniciativa referida al PIC, proyectos que cuando gobernaban nunca quisieron desvelar. Es como si hubieran estado esperando la moción de censura para que hubiera un Gobierno progresista y enseñarnos en aquel momento su tesoro mejor guardado. Nos hablaron de veintisiete actuaciones prioritarias; ahora nos las van desglosando Comisión a Comisión, en una carrera —me imagino— solo hasta mayo. Algo debe pasar en mayo, como hemos visto, porque una diputada anteriormente ha subido el tono de voz. Algo debe pasar en mayo.

Señorías del Partido Popular, muchas de sus veintisiete carreteras pueden tener sentido, lo que no tiene sentido es su método, el método *pickup*, y no tan solo por no haberlo pactado en el tan cacareado pacto de infraestructuras, que tanto el PSOE como Ciudadanos como el Partido Popular aplaudían graciosamente, sino porque con el señor De la Serna —al que aprecio— todo el mundo sabe que tuvimos muchos planes pero ningún pacto de infraestructuras. Como soy catalán y sé lo que es padecer un Gobierno que solo gesticula y que no gobierna, me gusta que los Gobiernos gobiernen, presenten su hoja de ruta y, a partir de ahí, podamos discutirla. Es evidente que la hoja de ruta del Partido Popular no puede ser igual a la del ministro Ábalos ni por supuesto a la nuestra —si fuese así, estaríamos engañando al electorado—, pero sí podemos ponernos de acuerdo en algunas de las prioridades. Hasta podríamos llegar al acuerdo de dónde sacar la partida presupuestaria. Les recuerdo, señorías, que durante la comparecencia de don Iñigo de la Serna para presentarnos el PIC, don Miguel Barrachina —aquí a mi lado— dijo literalmente, hablando de mi grupo: siguen tratando de ponerlos en el plato —hablando de los empresarios— para digerirlos en el postre. Ni de primer plato ni de postre, señor Barrachina. Nosotros queremos que las empresas funcionen y que cinco de las diez más importantes en grandes obras públicas en el mundo sigan siendo españolas, pero no a costa de un beneficio extraordinario que les sirva de aperitivo el papá Estado.

Insisto, fuimos los únicos que dijimos que estábamos de acuerdo en priorizar, pero que la prioridad no pasara por dar mayores beneficios a las grandes constructoras, y eso es lo que se nos dice ahora desde la Abogacía del Estado que, si no me equivoco, no son liberados de Unidos Podemos-En Comú-Podem en Marea ni tampoco de ninguna organización política, sino altos funcionarios del Estado con un prestigio suficiente como para no poner en duda su capacidad profesional. Son tan buenos que demasiadas veces piden excedencia para dirigir empresas del IBEX 35 o partidos políticos. Por tanto, ninguna duda de pertenecer a nuestro grupo y estamos de acuerdo con ellos en que el PIB tiene una capa de asfalto que favorece el tránsito del capital y beneficios extraordinarios del Estado a las empresas.

Nos hemos de preguntar si la A-7 es necesaria. Señorías del PP, de Ciudadanos, de Esquerra Republicana sobre todo y del PDeCAT, de Foro Asturias, de Bildu, de Coalición Canaria y de UPN, si quieren inversiones, ya saben lo que les toca hacer, dar un sí a los Presupuestos Generales de 2019 y nosotros les acompañaremos en aquellas inversiones que sean imprescindibles. Y la pregunta que me hacía antes es si la A-7 es necesaria. Creo que sí, pero, sorpresa, ¿no habíamos quedado en que tenemos que constituir una subcomisión, que nosotros también la hemos pedido, para decidir el futuro mantenimiento de las vías rápidas? ¿No han sido sus señorías del PSOE, que han gobernado con el PP estos años, los que dicen que en 2019 en la AP-7 entre Valencia y Tarragona se eliminarán las cabinas de peaje, como ya ha sucedido en la AP-1? Por una vez, seremos nosotros los prudentes. Si nos permiten la osadía, les aconsejaremos dos cosas: una, hasta el levantamiento de las cabinas y ver cómo se financian

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 688

18 de diciembre de 2018

Pág. 16

las autopistas y las vías rápidas, hagamos lo posible para que se extienda el modelo de Tarragona, de cuya resolución formé parte, como bien ha dicho el señor Barrachina, con los alcaldes de diferentes organizaciones, un Gobierno de España del Partido Popular, con otro de la Generalitat, del PDeCAT, Esquerra Republicana y con el apoyo de la CUP y ahora ratificado por un Gobierno del PSOE; ese es un buen modelo en el que todos nos pusimos de acuerdo. Y, dos, cuando venza la concesión de la AP-7 y pase a manos del Estado, hemos de valorar la urgencia o no de construir la A-7, porque podría darse el caso de que, al igual que las cámaras de comercio, sindicatos, alcaldías y nuestros partidos — precisamente en Vinaroz hace unas semanas solo vi a otro diputado, en este caso del PDeCAT, el señor Bel—, pensásemos que lo mejor para todos es que el transporte de mercancías por carretera se suba al tren para transitar de Algeciras a San Petersburgo o a la China, como solicitó el presidente Xi Jinping en su discurso ante nuestro presidente, don Pedro Sánchez. Porque si es así, deberíamos ser coherentes y priorizar la doble plataforma del corredor mediterráneo, también para mercancías, o comprar material rodante para que, ya que tenemos las vías, existan locomotoras. Señorías, si queremos locomotoras económicas reales, debemos planificar las estructuras con criterios de eficiencia, sostenibilidad y, sobre todo, pensando en el bienestar y movilidad de la ciudadanía y no en algún truco para atraer su voto en unas municipales, autonómicas o europeas.

Muchas gracias.

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

Señor Barrachina, en relación con la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **BARRACHINA ROS**: No podemos aceptarla porque propone planificar a estas alturas. No es una enmienda, sino una broma.

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

— SOBRE PREVENCIÓN DE RIESGOS POR INUNDACIONES. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CIUDADANOS. (Número de expediente 161/003899).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente proposición no de ley, que versa sobre prevención de riesgos por inundaciones. Es del Grupo Parlamentario Ciudadanos y la defiende el diputado don Fernando Navarro.

Tiene la palabra.

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

Los expertos en cambio climático manejan distintos modelos que coinciden en el aumento de las temperaturas, aunque difieren en las previsiones de pluviometría. En España parece que habrá un descenso de las precipitaciones medias, pero lo que todos tienen claro es que habrá una alternancia de sequías e inundaciones. Habrá veranos más cálidos y otoños y primaveras donde la pluviometría se concentrará con precipitaciones mucho más frecuentes. **(El señor vicepresidente, De la Encina Ortega, ocupa la Presidencia)**. Estas precipitaciones extremas son mucho más susceptibles de provocar el desbordamiento de ríos y torrentes, con graves perjuicios materiales y personales. A esto hay que añadirle que esta vulnerabilidad se incrementa por la ocupación urbanística de zonas de riesgo ante estas repentinas crecidas.

Obviamente, la herramienta clave es la prevención y la elaboración de los planes de gestión del riesgo de inundación, que son regulados en el Real Decreto 903/2010, que a su vez es una trasposición de la Directiva 2007/60. Los planes de gestión tienen como objeto lograr una actuación coordinada de todas las administraciones, de todos los ministerios —añadiría yo— y de la sociedad para reducir las consecuencias negativas de las inundaciones. La mayor parte de los planes de gestión del riesgo de inundación de las dieciséis demarcaciones hidrográficas fueron aprobados por el Gobierno, en reunión del Consejo de Ministros, en enero de 2016 y publicados en el BOE ese mismo mes. Posteriormente, en abril, se aprobó el Plan de gestión del riesgo de inundación de la demarcación hidrográfica de Baleares, que es precisamente mi circunscripción. Esto, desgraciadamente, no ha evitado que este año fuéramos testigos de días trágicos en el litoral mediterráneo. Concretamente en Mallorca una tormenta provocó la crecida del torrente de Ses Planes a su paso por Sant Llorenç des Cardassar y causó trece víctimas mortales. De hecho, Sant Llorenç de Cardassar está catalogada como área de riesgo potencial significativo dentro de ese Plan de gestión del riesgo de inundación del Gobierno de Baleares. Ese plan tiene identificados treinta

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 688

18 de diciembre de 2018

Pág. 17

tramos de torrente con riesgo de avenida, entre ellos el de Ses Planes. Por tanto, aunque nuestra legislación prevé elaborar planes de inundaciones, aunque estos planes se han llevado a cabo, todavía tenemos deberes por delante que hacer.

Se nos va a decir que básicamente esta es una PNL de medio ambiente —de hecho, ya lo ha dicho el portavoz del PSOE—, pero, entre otras cosas, estamos hablando de infraestructuras. De hecho, la Mesa ha aprobado esta iniciativa y nosotros estamos instando al Gobierno. Cuando nosotros hablamos de colaboración entre administraciones y sociedad, creemos que también debemos tener esa colaboración entre ministerios. Todos los que estamos aquí sabemos que las infraestructuras del agua van a ser cada vez más importantes dentro del peso global de la obra pública. Y a esto se dirige nuestra PNL: a planificar y preparar las obras públicas, desarrollos urbanísticos e infraestructuras hidráulicas, en vista de los escenarios de cambio climático, teniendo en cuenta los crecientes riesgos de fenómenos extremos; a revisar los planes de gestión del riesgo de inundación a la vista de los acontecimientos que se van produciendo, en concreto, los acontecimientos que han tenido lugar este otoño; a elaborar la estrategia nacional de restauración de ríos, barrancos y costas, en consonancia con la Directiva Marco del Agua y la Directiva de Evaluación y Gestión de los Riesgos de Inundación; a revisar la Estrategia Forestal Española y el Plan Forestal Español, porque precisamos —esto, obviamente, es medio ambiente— masas forestales maduras y poco densas, porque los bosques facilitan la infiltración del agua a los acuíferos. También queremos dar una mayor difusión pública al mapa de riesgo de inundación del Sistema Nacional de Cartografía de Zonas Inundables, de libre consulta a través de Intranet. Queremos que la Dirección General del Catastro incorpore a la ficha catastral una advertencia con el riesgo de inundación según ese Sistema Nacional de Cartografía.

Nos pueden decir que esto afecta a distintos ministerios. Nos dirán que en algunas cuestiones nuestra PNL es vaga, pero, como verán, incluimos propuestas concretas. De todas maneras, nosotros queremos abrir el debate, que esto entre en la agenda. Queremos pasar de una política de reparación a una de prevención eficaz. Estamos abiertos a las enmiendas que han presentado. Realmente, no podemos aceptar la de Podemos, porque implica entrar con un buldócer, parece un poco exagerado, pero estamos estudiando la del Grupo Socialista y el resultado lo comunicaremos a la Mesa.

Muchísimas gracias.

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

Para la defensa de las enmiendas, en nombre del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, tiene la palabra don Félix Alonso.

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: El señor Buldócer. **(Risas)**.

Muchas gracias, señor presidente.

Desde mediados de los años noventa -ya hace más de veinte años- Ecologistas en Acción viene denunciando la construcción de viviendas y otro tipo de edificaciones en cauces y zonas de influencia directa. Sin embargo, aquellas alertas y denuncias se han convertido, desgraciadamente, en tragedias. Basta recordar la del *camping* de Bisecas, en Huesca, en 1996, la del barrio Cerro de Reyes en Badajoz en 1997, la de Agramunt en 2015 o, recientemente, la que ha citado el diputado de Ciudadanos, el señor Navarro, en Sant Llorenç, en Mallorca. En el año 2001 se consiguió que se incluyera en la Ley del Plan Hidrológico Nacional el artículo 28, por el cual se exigía a las administraciones competentes que se procediera a la eliminación de todas las construcciones que existiesen en los cauces y zonas de influencia directas a estos: el buldócer. Sin embargo, lo que han hecho las diferentes administraciones durante los últimos diecisiete años es simplemente no aplicar este artículo, posiblemente porque no tengan capacidad para hacerlo, como luego explicaré. Existen en nuestro país más de 40 000 construcciones en los cauces y zonas de influencia directa de estos; la mayoría son viviendas, pero también hay *campings*, polideportivos, bares o restaurantes. Ya saben ustedes que yo soy alcalde de una población y lo que le pasa a mi población costera le pasa a centenares de ciudades -puede que hasta a miles- y seguro que la mayoría son costeras. Se construyeron allá donde no se debía en los años sesenta y setenta. Ahora ya es difícil -por no decir imposible- que haya esos defectos y aberraciones urbanísticas, pero tenemos que convivir con ellas y buscar algún tipo de solución. Efectivamente, como decía don Fernando Navarro, no podemos entrar con el buldócer, pero sí hemos de dar facilidades para que en esos municipios busquemos alguna solución para las aberraciones que se hicieron en su día y que lógicamente no pueden pagar los ciudadanos. La solución no pasa por taparse los ojos y, como no se puede cumplir el artículo, no hacer absolutamente nada. La solución pasa por buscar medidas que eviten las inundaciones o, como mínimo,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 688

18 de diciembre de 2018

Pág. 18

las minimicen. Cuando uno se pone a trabajar sobre ello no es fácil, porque no son obras que se puedan vender después en una campaña electoral. No es una construcción, sino que a lo mejor se están haciendo cosas que no se ven y que solamente salvan, si se da el caso, en diez, cincuenta o quinientos años. No es fácil y lo digo en primera persona, porque nosotros para evitar posibles inundaciones -no creo que fueran nunca catastróficas; toco madera- intentamos hacer una cosa tan sencilla como un plan de balsas de laminación para evitar que el agua llegue con fuerza a la zona marítima. ¿Y qué ocurre? Pues que el propietario no quiere vender a un precio razonable de mercado, sino que lógicamente quiere hacer el negocio del siglo. Por tanto, nos vemos siempre obligados a ir hacia lo que no tendría que ser, a la expropiación, y finalmente será un tercero el que determine el precio. Durante todo este tiempo van pasando los años, porque todo mundo sabe lo que pasa en estas situaciones administrativas. Esperamos que no pase nada, pero sí que pasa, porque cuando hay una fuerte lluvia -y, como ha dicho muy bien el diputado de Ciudadanos, cada vez son más acentuadas- hay daños. Por suerte, no hay daños personales o humanos, pero sí que hay daños materiales en esos municipios. Claro que no somos responsables de lo que hicieron unos alcaldes y que no tenían que haber hecho, pero no por eso tenemos que dejar de hacer cosas que tendríamos que hacer y para las que necesitaríamos la ayuda de todas las administraciones; en nuestro caso, de la Generalitat y del Gobierno del Estado.

Por tanto, existe un problema. Busquemos la solución. Ya sabemos que el buldócer no lo podemos meter, pero tenemos que buscar una solución. Decía que en los últimos años las administraciones a lo más que han llegado -como nosotros- es a identificar las áreas con riesgo de inundación, pero apenas llegan a actuar sobre el terreno, por lo que el número de construcciones en estas zonas se mantiene o, desgraciadamente, sigue aumentando en algún territorio. De hecho, lo único que lo frenó fue la crisis inmobiliaria, lo que resulta bastante triste. Según datos del propio Ministerio para la Transición Ecológica, actualmente en España más de 700 000 personas viven en viviendas situadas en zonas inundables para un periodo de retorno de diez años, cifra que sube a los casi 3 millones de personas si consideramos un período de retorno de quinientos años. Apoyamos esta PNL, a pesar de que no quieran incorporar nuestra enmienda, porque lo que queremos es que se aplique el artículo 28 de la Ley 10/2001, de 5 de julio, del Plan Hidrológico Nacional. Muchas veces escuchamos a los compañeros de Ciudadanos diciendo que se cumpla la ley y nosotros esta vez también pedimos que se cumpla la ley. Busquemos la fórmula para que pueda ser cumplida. No hay que olvidar que a medio plazo no podemos prever dónde no va a llover ni cuándo ni cuánto, pero lo que sí sabemos es por dónde va pasar el agua y para eso hemos de buscar soluciones.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): Muchas gracias, señor Alonso. Para la defensa de sus enmiendas, el señor Camacho tiene la palabra.

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

Señor Navarro, no se preocupe, no le voy a decir si esta PNL corresponde a esta Comisión, a la Comisión de Transición Ecológica o a la de Hacienda. Yo creo que, efectivamente, compete a un amplio abanico, aunque quizás la parte de Fomento sea la que menos incidencia pueda tener. En cualquier caso, se insta al Gobierno de la nación y, por lo tanto, a todos y cada uno de sus ministerios.

En la exposición de motivos que nos ha leído en su intervención hace un fiel reflejo de lo que viene ocurriendo con el tema del cambio climático y lo que nos va a venir en adelante. Es cierta la situación que viven muchas localidades, y no solamente marítimas, costeras, sino incluso también del interior de nuestro país, y es que cuando esos pueblos se pusieron en marcha en su día, se colocaron precisamente no donde había más riesgo en aquellos momentos, sino donde más posibilidades de futuro había. ¿Y dónde hay posibilidad de futuro? Normalmente, donde hay agua. Siempre se establecen en el entorno de un río, de un torrente y con el paso del tiempo ese río o ese torrente se termina encauzando, se termina tapando, y cuando viene una riada como la que, por desgracia, se ha producido fechas atrás, se producen casos como los que han ocurrido no solamente en zonas costeras, sino que también ha habido casos similares en mi propia provincia, en Toledo, bien es cierto que sin que haya fallecido ningún vecino, que podría haber ocurrido porque las imágenes son trágicas.

Ciudadanos nos presenta una proposición no de ley con diferentes puntos que —vuelvo a repetir— afectan a varios ministerios. Mi grupo ha presentado realmente tres enmiendas, porque los otros tres puntos los mantendríamos igual. Señor Navarro, estas enmiendas no tienen ningún interés de desvirtuar la PNL que ha presentado Ciudadanos sino todo lo contrario, precisamente pretende darle más fuerza. En

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 688

18 de diciembre de 2018

Pág. 19

el punto primero hacemos una redacción similar a la que ustedes han presentado pero más categórica en cuanto a la planificación de esas obras públicas, de tal forma que en esa planificación se refleje la influencia de todos y cada uno de los escenarios que pueden venir por delante con el tema del cambio climático. El punto segundo pedimos suprimirlo por una razón muy concreta, no porque no estemos de acuerdo con este punto, sino que los planes de gestión de riesgo de inundaciones se tienen que modificar, de acuerdo con la directiva de la Unión Europea, antes del mes de diciembre del año 2021. Por tanto, haciendo mención al punto primero, donde ya hablamos del tema, esos planes de gestión de riesgo de inundación se deben modificar —vuelo a repetirlo— antes del mes de diciembre del año 2021 en colaboración —es algo fundamental, porque son quienes realmente lo tienen que elaborar, ya que son quienes tienen las competencias urbanísticas— con las comunidades autónomas y las entidades locales. El siguiente punto que modificaríamos sería el cuarto. Mantenemos la parte importante —por decirlo de alguna manera—, que es el texto tal cual ustedes lo presentan, revisar la Estrategia Forestal Española de 1999 y el Plan Forestal Español del año 2002, pero a continuación del punto y seguido lo que ustedes han planteado es más una exposición de motivos, porque dicen: precisamos masas forestales maduras y poco densas, los bosques facilitan la infiltración de las lluvias a los acuíferos, etcétera. En definitiva, es más una opinión que realmente lo que debe ir en la parte dispositiva de esta proposición no de ley.

Por lo tanto, estas serían las tres enmiendas que presentaríamos y mantendríamos las otras tres que ustedes nos han presentado.

Nada más y muchas gracias.

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

Para fijar posición, tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, don Jaime Mateu.

El señor **MATEU ISTÚRIZ**: Muchas gracias, señor presidente.

Ciertamente, el tema que se plantea en la PNL propuesta por el Grupo Parlamentario Ciudadanos es muy interesante porque responde a una auténtica realidad, pero deriva de un origen histórico que ahora mismo no podemos eliminar, sino que sencillamente tenemos que poner los medios para tratar de paliar la situación histórica que se generó en torno a la construcción de nuestras localidades en el territorio español. He de recordarles que el Grupo Parlamentario Ciudadanos ha utilizado las conclusiones del voto particular de la subcomisión para el estudio y elaboración de propuestas de política de aguas en coherencia con el reto del cambio climático que votamos la semana pasada en el Pleno de este Parlamento para trasladarlo a esta iniciativa.

Quisiera hacer una serie de matizaciones sobre los puntos expuestos en el *petitum* de la misma. Los temas están recogidos, aunque algunos hay que perfeccionarlos, evidentemente. He de decirle que el informe de las confederaciones hidrográficas es fundamental en cualquier acto o plan tanto de comunidades autónomas como de los ayuntamientos que hayan de aprobar en el ejercicio de sus competencias. Uno de los objetivos de los planes de gestión de riesgo de inundaciones es contribuir a mejorar la ordenación del territorio y la gestión de la exposición de las zonas inundables. Lo que realmente hace falta ahora mismo es poner en marcha los planes de gestión de riesgo de inundaciones que generó el Partido Popular. Como ha dicho don Fernando, el interviniente del Grupo Parlamentario Ciudadanos, fueron aprobadas en dieciséis demarcaciones en el año 2016 en Consejo de Ministros, gobernando el Partido Popular. En ese mismo año se aprobó el Plan de gestión de riesgo de inundación de la demarcación hidrográfica de las Islas Baleares, también bajo la égida del Partido Popular. Me remito al Decreto 903/2010, conocido por todos, que trata de paliar el riesgo derivado de la avalancha del agua. Un tema que me gustaría destacar es que en ese decreto se promueve una mayor participación ciudadana que es fundamental, entendida también como la potestad de los ayuntamientos de decidir acerca de muchos aspectos que pueden evitar este riesgo de inundaciones. También tenemos la directriz básica de los planes de protección civil ante el riesgo de inundaciones. Asimismo, tenemos una estrategia de restauración de ríos cuyo objetivo general es impulsar la gestión actual de nuestros ríos, de forma que, a través de los distintos trabajos en marcha, nuestros ríos alcancen un buen estado ecológico de acuerdo con la Directiva del Agua, todo ello con la finalidad propuesta en esta PNL.

Durante el Gobierno del Partido Popular se realizaron muchas actuaciones de la Estrategia Nacional de Restauración de Ríos en el Plan PIMA-Adapta. No voy a relatar toda la cantidad de obras que se hicieron con el fin propuesto en la PNL porque no tenemos mucho tiempo. Solo destacaré que la actuación consistía en adaptar físicamente las masas de agua de dominio público hidráulico a los efectos de paliar las consecuencias que el cambio climático estaba produciendo en ellas y en sus ecosistemas asociados.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 688

18 de diciembre de 2018

Pág. 20

El Partido Popular ha demostrado claramente que ha sido un férreo defensor del sector forestal para todos los servicios ambientales que se proporcionaban. Entendemos que los bosques son los grandes reguladores del ciclo del agua. Teníamos previsto un plan de revisión del Plan Forestal Español. Aprobamos el Plan de Actuación Forestal y aprobamos el Plan de Activación Socioeconómica del Sector Forestal y, evidentemente, entendemos que es necesario revisar la estrategia en actuaciones hidrológicas y forestales. Para visualizar si una zona es inundable, tenemos un recurso estupendo, el SNCZI, ese visor cartográfico que está a disposición de todo el mundo en el enlace correspondiente. Su función fundamental es detectar cualquier actuación, ya sea constructiva, de limpieza de los cauces de los ríos o para verter agua, y evitar inundaciones que conlleven destrucción de vidas humanas y bienes materiales. Por ejemplo, el arroyo de Sant Llorenç, como bien ha dicho mi compañero Fernando, del Grupo Parlamentario Ciudadanos, figuraba como área inundable de riesgo significativo en el Sistema Nacional de Cartografía de Zonas Inundables. Se puede acceder perfectamente al mismo.

Por último, quisiera decir que todo lo que abunda no sobra. Me quiero referir a esa exigencia de que en las informaciones del catastro aparezca la categorización de zona inundable. Con el punto primero me refiero a los planes de ordenación urbana. Toda actuación requiere un informe de las confederaciones hidrográficas. Por tanto, se puede tener la información suficiente sin necesidad de cargar al ciudadano o al contribuyente con mayor información en las referencias catastrales, sino sencillamente en los informes catastrales. Pero tampoco sería dañino.

A pesar de estas matizaciones que he planteado, queremos evitar todas esas desgracias personales. Me estoy acordando ahora mismo de esos trece fallecidos por la avalancha del agua, lo que generó la solidaridad del pueblo español y el aplauso y el cariño hacia las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado y nuestras Fuerzas Armadas. Por el recuerdo a esas personas y otras muchas que han fallecido en circunstancias similares vamos a apoyar esta PNL planteada por el Grupo Parlamentario Ciudadanos.

Muchas gracias, presidente. **(Aplausos.— El señor Barrachina Ros: ¡Muy bien!)**

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

Para fijar la posición sobre las enmiendas del Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra el señor Navarro.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Quisiera agradecer el tono de todos los que han intervenido y decir que, buscando el máximo consenso posible, estamos estudiando la aceptación de las enmiendas del Partido Socialista.

Gracias.

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

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Quisiera agradecer el tono de todos los que han intervenido y decir que, en pro del máximo consenso posible, estamos estudiando la aceptación de las enmiendas del Partido Socialista.

Gracias.

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

— SOBRE LA APROBACIÓN DEL PLAN DE PRESTACIÓN DEL SERVICIO POSTAL UNIVERSAL Y SU CONTRATO REGULADOR. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/004012).

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): Damos paso al punto 5.º: proposición no de ley sobre la aprobación del plan de prestación del servicio postal universal y su contrato regulador, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, cuyo portavoz, César Ramos, tiene la palabra.

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

Hoy vamos a hablar de Correos. No es la primera vez que el Grupo Parlamentario Socialista trae aquí una iniciativa que tiene que ver con Correos, una de las empresas públicas más importantes de España. Actualmente, cuenta con más de 55 000 trabajadores. De ahí la importancia de la iniciativa que el Grupo Parlamentario Socialista trae hoy aquí.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 688

18 de diciembre de 2018

Pág. 21

Voy a dedicar mi intervención a la situación que se está viviendo en Correos. Como saben los diputados aquí presentes, la compañía Correos tiene un conflicto laboral desde hace tiempo porque durante los siete años de Gobierno del Partido Popular el presidente de la compañía pública nunca buscó el acercamiento para mejorar las condiciones laborales de los trabajadores. Ello supuso recortes, precariedad laboral y peores condiciones para los trabajadores de una compañía que es emblemática en España y muy importante para el desarrollo del mundo rural. En política muchas veces los grupos parlamentarios tienen que dar un paso al lado para que el protagonismo lo tengan otros. En ese caso, voy a dar el protagonismo a los que están negociando, a los trabajadores y sindicatos, que ayer tuvieron una mesa de negociación en la que esperemos que esta semana –si puede ser mañana, mejor– se cierre un acuerdo. Sería un acuerdo histórico en Correos. Un Gobierno socialista ha permitido y propiciado este acuerdo. Hoy queremos felicitar a los trabajadores de Correos, a los que han hecho ese gran trabajo, a los sindicatos de Correos, por conseguir un acuerdo que va a ser histórico en una compañía que es un emblema de las compañías públicas que tiene nuestro Gobierno. Estamos muy orgullosos. El presidente de la compañía es socialista. Hay veces que los grupos parlamentarios ponen en duda que algunos presidentes de compañías públicas tengan un perfil político, pero que mañana vaya a haber un acuerdo demuestra que la política tiene que entrar en las empresas públicas.

Como he dicho, en siete años de Gobierno del Partido Popular los trabajadores estuvieron abandonados. ¿Por qué el acuerdo al que se va a llegar seguramente mañana es histórico? Por una sencilla razón, porque se va a conseguir un incremento salarial de más del 8 %, después de los recortes que se han producido en los últimos años; porque se va a incrementar la plantilla de la compañía a través de una oferta de empleo de más de 12 000 trabajadores en los próximos tres años, es decir, 12 000 nuevos trabajadores formarán parte de esa empresa, que es emblemática y que tiene que dar un servicio de calidad; porque también se acordarán distintas acciones de promoción interna, además de jubilaciones parciales, y de la adaptación del plan de igualdad. Como digo, debemos felicitarnos porque mañana seguramente podremos decir que un Gobierno socialista, gestionando una empresa pública como Correos, ha llegado a un gran acuerdo con los trabajadores y con los sindicatos para que la empresa pueda tener futuro.

Denunciamos en muchas ocasiones que el Partido Popular quisiera acabar con la empresa pública, matarla poco a poco. Lo demostraba que no hubiera un acuerdo con los trabajadores. Lo demostraba que no se hubiera aprobado un plan de prestación del servicio postal universal, que era obligatorio desde hace ocho años y que tiene que garantizar tanto la certidumbre de los trabajadores en su futuro como las condiciones en las que se da el servicio, sobre todo en zonas rurales. Durante ocho años el Partido Popular no tuvo la capacidad de aprobar ese plan. Por eso, instamos a que se haga. Es otro de los elementos en los que estamos trabajando. Es una empresa de 55 000 trabajadores, como he dicho, con presencia a través de ocho mil entidades locales y que consigue que los ciudadanos que viven en el mundo rural se puedan sentir ciudadanos de primera, como el resto. Había que fortalecer la compañía y, por eso, hoy estamos muy satisfechos. Pero no estamos muy satisfechos por el trabajo hecho por el Grupo Parlamentario Socialista, sino que, como digo, hay que felicitar sobre todo a los sindicatos, porque tuvieron la capacidad de defender durante mucho tiempo las condiciones de sus trabajadores. Y tenemos que felicitar a la presidencia de la compañía Correos porque tuvo la capacidad de sentarse a escuchar, de sentarse a negociar un gran acuerdo, que va a ser histórico, y de trasladar al mismo todas las reivindicaciones que habían hecho durante mucho tiempo los trabajadores, dado que el PP había recortado 180 millones a la compañía en los últimos dos años.

Señorías, fíjense si tiene importancia la política en empresas públicas como Correos. Hoy una de las enmiendas que se nos ha presentado por parte de Ciudadanos pide que un técnico se haga cargo de la presidencia de la compañía, y yo me hago una pregunta: ¿alguien piensa que un acuerdo de este tipo se podría haber alcanzado sin un perfil político en la compañía? Yo creo que las empresas públicas, que además son estratégicas para este país, tienen que tener una visión política que consiga marcar ideología en su acción diaria. Por eso, hoy Correos va a demostrar que existe una diferencia cuando gobierna el Partido Popular y cuando gobierna el Partido Socialista. Nosotros no queremos que lo gestionen técnicos que no piensen en el interés general, que no piensen en el interés de los trabajadores y que no piensen en los usuarios. Nosotros queremos compañías públicas que piensen en los ciudadanos y en el interés de todos, por eso nos sentimos satisfechos. Simplemente quiero dar las gracias y felicitar de nuevo a sindicatos, a la SEPI y a la presidencia de Correos porque mañana será un gran día para este país, será un gran día para los trabajadores de Correos, que van a ver cómo muchas de sus reivindicaciones se

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 688

18 de diciembre de 2018

Pág. 22

harán realidad. Volveremos atrás y volveremos a conseguir revertir los retrocesos que durante ocho años ha sufrido una compañía tan importante como Correos.

Muchas gracias. **(El señor Camacho Sánchez: ¡Muy bien!).**

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

Para la defensa de las enmiendas, en nombre del Grupo Ciudadanos, don Miguel Ángel Garaulet tiene la palabra.

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

Todavía estoy absorto por lo que acabo de escuchar. Es decir, una empresa emblemática con 55 000 trabajadores y un alto impacto en el mundo rural tiene que ser dirigida por un político, que puede carecer de capacidad a la hora de tomar decisiones por no tener estudios definidos ni experiencia para gestionar una estructura organizativa o controlar unos presupuestos. Tiene que ser un político el que tenga la voluntad de que todo el mundo pueda sentarse a hablar. Señor Ramos, cuando usted habla de un técnico nosotros hablamos de una persona que cuente con el mérito, la capacidad y la experiencia necesarios para gestionar una gran empresa con 55 000 trabajadores que cuestan unos dineros a todos los españoles y que además tiene la obligación de generar un servicio público de calidad que sea beneficioso para el resto de la sociedad.

Gestión, calidad, control, es lo que le falla siempre al bipartidismo. **(El señor Ramos Esteban: ¿Al bipartidismo?)**. Control, transparencia, gestión, mérito: eso es lo que se pide en el resto de países, es lo que se le pide a una empresa que tiene que contar con capacidad de innovación y de generación de mejoras que permita luchar contra las grandes empresas de logística de este mundo globalizado, señor Ramos. Lo que acaba de decir usted va en contra de cualquier lógica. Señores, ¿para gestionar una empresa de 55 000 trabajadores hay que ser político? Perdón, pero no. Hay que saber gestionar, hay que saber llevar una empresa, hay que tener experiencia para gestionar personas y gestionar unos presupuestos.

Así nos va, señor Ramos, con el Partido Socialista, como con los casos de los ERE, así nos va con los 800 millones que se han perdido con el tema de los ERE en la Comunidad Autónoma andaluza. ¿Por qué? Porque eran políticos los que gestionaban el dinero. Así nos va con las tarjetas con las que se gastaban el dinero muchos de los políticos que gestionaban temas de sociedades públicas. ¿Dónde y como se lo gastaban? ¿Es eso lo que queremos en un país desarrollado? Señor Ramos, yo a usted lo considero una persona inteligente y con capacidad, una persona que piensa y sabe lo que dice. **(El señor Ramos Esteban: Gracias, gracias)**. Creo que lo que ha dicho usted es una verdadera barbaridad, y sí, Ciudadanos sigue planteando la necesidad de que haya un estatuto del directivo público donde prime que esa empresa pública ofrezca servicios públicos de calidad y eficientes.

Señoría, le voy a decir otra cosa. El Plan de Prestación del Servicio Postal Universal, que no sabemos en qué fecha tiene previsto aprobarlo el Gobierno, era algo que usted pedía de forma insistente. **(El señor Ramos Esteban: Lo hemos pedido hoy)**. Lo ha pedido hoy, muy bien. Señoría, podríamos haber tenido esa información si no hubiera retirado usted su pregunta del 1 de octubre. **(El señor Ramos Esteban: ¿Qué pregunta)**. Una pregunta que hizo usted el 12 de abril sobre la obligación del Gobierno de decir cuándo se iba a aprobar esto y que usted retiró el día 1 de octubre amablemente para que ningún miembro de este Gobierno la pudiera escuchar.

Señorías, sigo pensando que Correos tiene que ser una empresa puntera en innovación y en calidad y me parece muy bien que se llegue a un acuerdo entre patronal y sindicatos que permita mejorar la calidad del trabajo y del bienestar laboral de muchos de sus trabajadores **(El señor Ramos Esteban: No lo parece)**, así como la incorporación de trabajadores que permita hacer un trabajo de calidad, bien gestionado, transparente, eficiente y no político que permita aumentar la competitividad y garantizar la viabilidad de una sociedad estatal de Correos mediante una gestión pública al servicio público, pero eficiente, transparente y gestionada de una forma profesional, lo cual es diferente a político. **(El señor Ramos Esteban: No necesariamente)**.

Gracias, señor Ramos; muchas gracias, señor presidente.

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

Por el Grupo Confederal de Unidos Podemos, don Félix Alonso tiene la palabra.

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 688

18 de diciembre de 2018

Pág. 23

Ya decíamos el otro día en el Pleno que los presupuestos destinados este año a Correos contienen una disminución de 60 millones de euros respecto a 2017, año en que ya fueron de 123 millones menos que los de 2016. Correos tiene un déficit acumulado de 277 millones de euros en el balance de 2017. Saludamos que, como nos ha dicho el señor Ramos y nosotros también conocíamos, ayer día 17 de diciembre, después del éxito de la huelga del 30 de noviembre, se acercaran posiciones entre el Gobierno y los sindicatos. Según nos dicen, la distancia de las partes se ha reducido considerablemente, solo quedan importantes flecos para llegar a un acuerdo mañana miércoles y evitar el conflicto anunciado para esta semana.

Hablamos de una empresa de más de 51 000 trabajadores —se ha hablado a veces de 55 000, pero la cifra que nosotros tenemos ahora es desgraciadamente de 51 000 trabajadores—, que desde 2008 ha perdido más de 15 000 empleos. España se encuentra a la cola de Europa en puntos de atención a los ciudadanos y empleados por habitante. Correos tiene un 35 % de empleo temporal y un 25 % de empleo a tiempo parcial. El servicio en el ámbito rural se está suprimiendo. También en zonas de urbanizaciones los ciudadanos están perdiendo el derecho al servicio público, imprescindible herramienta contra la despoblación.

En los últimos presupuestos, Correos, el servicio postal universal, ha sido moneda de cambio de la negociación. El otro día en el Pleno les exigía que no jugasen con las cartas marcadas. Es necesario dar un giro a la política de Correos. Es cierto que vamos con algo de retraso, ya que el 28 de junio de 2017, en esta misma Comisión de Fomento, se acordó aprobar con modificaciones la proposición no de ley relativa a la aprobación de un nuevo Plan de Prestación del Servicio Postal Universal, SPU, por parte de Correos, presentada por nuestro grupo, el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. Dicha proposición no de ley incorporaba una serie de medidas encaminadas a asegurar la financiación del servicio postal universal que Correos tiene legalmente encomendada, así como a garantizar su viabilidad empresarial y económica. Además, se acordaba emplazar al Gobierno a la concreción de estas iniciativas en un plazo prudencial de seis meses. Pero nada.

A fecha de hoy, desconocemos la situación de los avances del grupo de trabajo creado por Fomento en la elaboración del Plan de Prestación universal del SPU y del plan estratégico de Correos, y por ello hemos pedido la comparecencia del presidente de Correos en el Congreso. Correos necesita la aprobación de un nuevo plan estratégico ambicioso y realista que prepare a la compañía para los cambios tecnológicos y de hábitos del sector, forme adecuadamente a la plantilla, estudie la potencialidad de nuevas necesidades y mercados, considere la oportunidad de recuperar servicios financieros y bancarios, favorezca la articulación territorial, la transmisión de conocimiento, de información y de tecnología y cuya misión sea reforzar la posición pública de liderazgo y modernización en el sector de la mensajería postal y paquetería. Y, como siempre, no sabemos si la Comisión Nacional del Mercado de la Competencia juega de nuestro lado, el de los patriotas que hicieron una España plural, solidaria y vertebrada que no viva de espaldas al mundo rural o de los que se dan golpes en el pecho, se les llena la boca con la palabra España y solo piensan en el botín para su bolsillo a costa de la ruina de Correos y de toda la ciudadanía española.

Muchas gracias.

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

Para defender la enmienda del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra don Celso Delgado.

El señor **DELGADO ARCE**: Muchas gracias, presidente.

Cuando vimos la iniciativa que el Grupo Socialista presentaba recientemente para su debate en esta Comisión nos pareció interesante tanto su contenido como su parte de súplica, su petición, y nos recordaba la pregunta parlamentaria que yo mismo hice el 22 de noviembre en esta Comisión a la representante del Gobierno interesándome por estos temas y otros adicionales que afectan a la sociedad estatal. Hoy me he quedado desagradablemente sorprendido porque, en lugar de una intervención del ponente socialista, he escuchado un mitin, y no me parece que un mitin sea el modo de referirse a una compañía de más de 51 000 trabajadores que están en este momento cerrando una negociación con una sociedad estatal.

Correos es una gran empresa no desde que el Grupo Socialista se ha hecho cargo del Gobierno de España sino desde antes, lo era incluso antes de los años de Gobierno del Partido Popular, seguía siendo una gran empresa que ha atravesado, como muchos de los entes postales estatales de diferentes países, las complicaciones derivadas de la entrada de la competencia del sector privado, antes inexistente, en el ámbito en que se movían estas compañías y ha vivido momentos de dificultad, pero eso es algo que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 688

18 de diciembre de 2018

Pág. 24

afortunadamente se está superando. El Grupo Popular cree en el futuro y en el presente de Correos y apuesta por este servicio público, por eso presentamos una enmienda con la que incidimos en aspectos que no se tocan en esta iniciativa.

Se plantea que se aceleren los trámites del Plan de Prestación del Servicio Postal Universal. Nos parece bien, así se lo decía yo a la representante del Gobierno, porque lo cierto es que el Gobierno del Partido Popular dejó este plan finalizado una vez que se culminó su redacción por un grupo de trabajo en el pasado mes de febrero y se dejaron tres documentos elaborados: el borrador del Plan de Prestación del Servicio Postal Universal, el borrador del contrato regulador y el borrador de la memoria justificativa económica. Se remitió a la Unión Europea y es ahí donde se encuentra y donde es necesario incentivar su agilización para que a la vuelta se cumplimente y se pueda aprobar. No es mérito del Grupo Socialista la elaboración de este plan —este plan fue remitido a Bruselas ya elaborado—, pero tendrá que ser, mientras esté en el Gobierno, el continuador de esa acción, y esperamos que lo haga bien. No se puede uno arrojar en pocos meses de Gobierno el trabajo de los anteriores, como tampoco nosotros, cuando llegamos, nos podíamos arrojar el trabajo de los anteriores. La política debe hacerse con un poco más de seriedad y, sobre todo, con más serenidad.

Me voy a referir a un tema que es objeto de nuestra enmienda, que es el plan estratégico de Correos y Telégrafos. ¡Claro que el plan estratégico es fundamental para la compañía! Durante la etapa anterior del Gobierno el anterior equipo gestor de Correos diseñó un plan estratégico, hizo los trabajos técnicos de este plan para el periodo 2017-2021 y definió cinco ejes de actuación: la atención al medio rural de una forma más eficaz, la diversificación del negocio de paquetería a través de la paquetería de menos de 30 kilos, la transformación tecnológica y digital, el servicio de banca y seguro y servicios de la red de operaciones. Estos trabajos técnicos también están culminados y lo que resta es su aprobación. Nosotros no contábamos con salir del Gobierno como salimos, de una manera inopinada; si no, ahora tendríamos esto previsiblemente culminado o en condiciones de culminación y con el nivel de exigencia que una oposición serena y sensata debe hacerle al Gobierno de turno.

No se trata de hacer aquí demagogia sobre puestos de trabajo que se van a crear en Correos o no. Nosotros también deseamos que se culmine ese acuerdo entre la empresa y los trabajadores porque ese conflicto tiene algunas razones que deben de ser atendidas, pero la creación de empleo de la que se habla y que es necesaria para que Correos pueda competir con el sector privado, porque tiene todo el derecho del mundo a operar en este mercado, se ha venido materializando ya con anterioridad a este proceso. Quiero recordar que Correos llevó a cabo en los últimos años una serie de actuaciones para el ingreso de personal labor fijo en el Grupo Profesional IV, Personal Operativo. Esto se hizo el 30 de octubre de 2015: se incorporaron 1606 candidatos; hubo dos procesos de ingreso de personal laboral fijo para este mismo grupo profesional: uno, el 29 de diciembre de 2016, de 2345 puestos, y otro convocado el 28 de diciembre de 2017, de 869 puestos de trabajo, que se están gestionando en la actualidad. Por lo tanto, ha habido más de 5820 puestos de trabajo en estas tres últimas convocatorias y efectivamente vendrán otras si se cierra ese acuerdo.

Esta no es una tarea inacabada, porque nuestro objetivo es intentar que Correos opere con profesionalidad, se despolitice; asimismo, abandonar la demagogia y seguir apostando por un servicio público de calidad, que es el que debe ofrecer Correos y que todos los españoles demandan, muy especialmente el medio rural, que carece en algunos casos de eficacia en la prestación de este servicio.

Muchas gracias, señor presidente. **(Varios señores diputados: ¡Muy bien!-Aplausos).**

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

Para posicionarse sobre la enmienda del Grupo Socialista, tiene la palabra don César Ramos.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Vamos a asumir una parte de la enmienda del PP poniendo que se lleven a cabo las actuaciones de un plan estratégico y, aunque algunos, como Ciudadanos, se sorprendan de las intervenciones que hacemos aquí, con eso cerraremos la PNL.

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

— **RELATIVA A LA INCORPORACIÓN EN EL REGLAMENTO GENERAL DE CARRETERAS DE INFORMES Y PROTOCOLOS PARA PROTEGER EL PATRIMONIO HISTÓRICO-ARQUEOLÓGICO EN LAS TAREAS DE MANTENIMIENTO Y CONSERVACIÓN DE LA RED DE CARRETERAS.**

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 688

18 de diciembre de 2018

Pág. 25

PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA. (Número de expediente 161/002177).

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): Pasamos ya al punto 6.º del orden del día: proposición no de ley relativa a la incorporación en el Reglamento General de Carreteras de informes y protocolos para proteger el patrimonio histórico-arqueológico en las tareas de mantenimiento y conservación de la red de carreteras. Autor, el Grupo Parlamentario Confederal de Izquierda Unida. Para la defensa de la misma, don Sergio Pascual tiene la palabra. **(El señor presidente ocupa la Presidencia).**

El señor **PASCUAL PEÑA**: ¡Vaya con el renombramiento del grupo confederal, señor presidente! **(Risas).**

En julio de este año me acerqué, junto con una compañera arqueóloga, a petición de grupos de protección de la cultura y el patrimonio de Almería, a visitar el que ya por entonces era el exyacimiento arqueológico de El Chuche, y nos encontramos con esto **(muestra una fotografía)**, básicamente una explanada en la que no quedaba absolutamente nada. Unos meses antes lo que había allí era esto **(muestra dos fotografías)**, un yacimiento arqueológico bien de interés cultural de especial relevancia porque son muy escasos los yacimientos arqueológicos de la cultura de Los Millares, una cultura entroncada con la fenicia y que tiene entre 3000 y 5000 años de antigüedad. Cuando fuimos a tratar de esclarecer qué había sucedido para que se destruyera ese patrimonio nos encontramos con que había habido unas obras de mantenimiento de la N-340 a cargo de la Dirección General de Carreteras en su demarcación de Andalucía oriental —por lo tanto, competencia del Ministerio de Fomento— y se habían llevado por delante el yacimiento por desconocimiento de la existencia del mismo.

Desde nuestro punto de vista, más allá de que sean otras instituciones las que tengan que dirimir si hay responsabilidades de otro tipo en esta destrucción del patrimonio, lo que claramente sucedió fue que dos administraciones con competencias cruzadas, la de la Junta de Andalucía —responsable de mantener los bienes de interés cultural señalizados— y el Ministerio de Fomento —responsable de tener actualizada la información sobre qué patrimonio histórico, artístico y arquitectónico hay en su ámbito de competencia, que son los lindes de las carreteras—, no se habían puesto en contacto, no habían coordinado suficientemente la información para que este tipo de cosas no sucedieran. Esto no sucedió, no había una coordinación entre la base de datos de bienes de interés cultural —protección máxima en nuestro país de este tipo de patrimonio— y el Ministerio de Fomento, que tiene un inmenso patrimonio en carreteras y que, por lo tanto, colinda y dentro del cual caen muchos yacimientos arqueológicos. La propuesta que hacemos hoy aquí es instar al Gobierno a que modifique el reglamento de carreteras para que esto no vuelva a suceder, haciendo algo tan sencillo como incluir un protocolo en el que se garantice, de una forma u otra —bien sea mediante un informe técnico previo a las obras de mantenimiento, bien sea mediante la informatización y cruce obligatorio de las bases de datos de ambas administraciones— el que esto no vuelva a suceder.

Yo pensaba que esta es, entre comillas, la típica proposición no de ley con la que todo el mundo está de acuerdo porque es de puro sentido común. Busquemos alguna forma para intentar evitar que nos carguemos la memoria viva de nuestra historia, que no es otra cosa que el patrimonio arqueológico. Pero me ha sorprendido desagradablemente la enmienda del Grupo Socialista que pretendía cargarse la PNL que hemos presentado. Solamente se me ocurren dos razones para que el Grupo Socialista se pretenda cargar una proposición no de ley tan sensata. La primera es que no le importe el patrimonio histórico, cosa que honestamente dudo, porque no entiendo que haya ningún partido en este país que se quiera cargar nuestro patrimonio histórico. Pero es que la otra opción es casi peor, que el Ministerio de Fomento esté en esa senda prepotente de cierto autoritarismo por la que se arroga el hurtar a este Congreso y a los diputados y diputadas electos el derecho a instar al Gobierno —que es una de sus competencias constitucionales— a que resuelva los problemas que existen en nuestro país. Espero que sea la última vez que el Grupo Socialista, por orden del Ministerio de Fomento, vuelve a tratar de cargarse iniciativas del máximo sentido común única y exclusivamente porque pareciera que no quiere que el Congreso, como está en su obligación, se meta en su 'sembrado'.

Muchas gracias.

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

Para defender la enmienda, por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el diputado don Joan Ruiz i Carbonell.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 688

18 de diciembre de 2018

Pág. 26

El señor **RUIZ I CARBONELL**: *Gràcies, senyor presidente.*

Conocer el pasado, respetar nuestro patrimonio histórico así como salvaguardar el patrimonio natural cuando se construyen nuevas infraestructuras o se reforman las que ya existen es característico de los países avanzados, de los países que se respetan a sí mismos. Para ello es necesario tomar cuantas medidas sean precisas para conservarlos, poniendo especial cuidado en el patrimonio arqueológico debido a que, en buena medida, está enterrado. Así que compartimos, como no puede ser de otra manera, el sentido último de esta iniciativa. Ahora bien, desde el Grupo Socialista quisiéramos hacer algunas puntualizaciones.

De la lectura del artículo 46 de la Constitución y de la legislación a que ha dado lugar se desprende, primero, que quien debe conservar un bien cultural es su propietario, que no siempre son las diferentes administraciones. Y, segundo, que quien tiene que desarrollar las medidas que garanticen su protección y adecuada conservación son las comunidades autónomas, excepto en los casos de servicios públicos gestionados directamente por la Administración General del Estado. Por tanto, el Ministerio de Fomento, la Dirección General de Carreteras, sus demarcaciones territoriales en sus actuaciones, construyendo nuevas carreteras o en actuaciones de conservación y mantenimiento, a quienes solicitan informes — porque así lo señala nuestra legislación— cuando se encuentran ante elementos patrimoniales histórico-arqueológicos es a los órganos competentes de las diferentes comunidades autónomas, no al Ministerio de Cultura y Deporte, como podría dar a entender la proposición que debatimos y, en especial, su apartado primero. Esto no obsta, naturalmente, para que dicho ministerio colabore con el de Fomento y le ofrezca asesoramiento técnico para garantizar la protección de bienes culturales protegidos, como hace siempre que se solicita, al igual que hace el de Medio Ambiente.

Por lo que se refiere a la defensa del patrimonio histórico, es la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español —a la que habría que añadir las normas autonómicas—, la que garantiza la protección del patrimonio arqueológico al establecer un régimen jurídico especial que implica, entre otras cosas —solo diré dos— que cualquier actuación que pueda afectar al patrimonio arqueológico tiene que ser previamente autorizada por la Administración competente, que son —repito— las diferentes comunidades autónomas. Además, establece que todos los bienes que sean descubiertos, incluso en el caso de hallazgos casuales, son de dominio público y, por lo tanto, queda prohibida su comercialización. En el caso del patrimonio natural, es la ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, la que establece las bases que deben regir la evaluación ambiental de planes, programas, proyectos que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente, garantizando en toda España un elevado nivel de protección ambiental. Los proyectos que tengan un efecto significativo sobre el medio ambiente requieren una declaración de impacto ambiental, una declaración por parte de la Dirección General de Carreteras que es determinante y que establece las condiciones en que pueda llevarse a cabo o no una actuación o las medidas correctoras o compensatorias para salvaguardar nuestro patrimonio.

Naturalmente todo es perfectible, nuestra legislación también, más si es para conservar nuestro patrimonio tanto el histórico como el natural, pero al Grupo Socialista no le parece que sea una iniciativa de este tipo, y en la Comisión de Fomento, el cauce adecuado para iniciar una reforma que afectaría las competencias de las diferentes administraciones. Además, estamos convencidos de que tampoco es esa la intención de quien lo promueve. Es por ello que hemos presentado una enmienda para negociar una transacción que permita llegar a un acuerdo en un tema que, como este, todos —todos, repito— tenemos un elevado grado de sensibilidad, y que ajuste el acuerdo al que podamos llegar a las competencias que tiene la Dirección General de Carreteras.

Gràcies per la seva atenció.

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

Para fijar posición, por el Grupo Parlamentario Ciudadanos tiene la palabra don Fernando Navarro.

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

A nosotros no es que nos parezca mal la iniciativa sobre algo que, efectivamente, nos preocupa a todos ni que se inste al Gobierno, pero realmente no veíamos la necesidad. En cuanto a la intervención del portavoz, en principio, las labores de conservación y mantenimiento de la red de carreteras —esos contratos de conservación integral— no tendrían por qué afectar a esto, son labores de desbroce, de limpieza de cunetas, de reposición de señales y barreras, de repintados de firmes, de refuerzos puntuales de los mismos o de pequeñas reparaciones, o de limpieza de calzada. También en vialidad invernal

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 688

18 de diciembre de 2018

Pág. 27

distribución de sal para evitar las placas de hielo y en casos de nevada coordinar los quitanieves o mantener la infraestructura limpia de nieve. Es decir, al final son actuaciones sobre una infraestructura existente, ya construida y, en principio, cualquier actuación afecta solo al ámbito exclusivo de la calzada, insisto, ya construida y como mucho a la zona de servidumbre. El portavoz nos ha hablado de un caso, pero parece complicado ver cómo se afecta un yacimiento arqueológico no con la construcción sino con el mantenimiento. Podría ser en un caso que cada vez es más raro, que es el traslado de los residuos preventivos de los fresados, pero es muy extraño porque existe una obligación de aportar los justificantes de entrada en los vertederos. En principio, no veíamos la necesidad, sinceramente. Tampoco es que nos vayamos a oponer pero veremos la transaccional que pactan.

Gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Popular fija posición don Óscar Clavel.

El señor **CLAVELL LÓPEZ**: Muchas gracias, señor presidente.

En muchos aspectos España es rica y uno de ellos es en su historia. Por tanto, si es rica en su historia es rica en sus yacimientos, en su patrimonio y en sus monumentos. Efectivamente, en la exposición el ponente de esta proposición no de ley ha hecho referencia a uno de los yacimientos de la cultura fenicia en la península ibérica, pero podríamos hablar de cientos de miles desde la época prehistórica, fenicia, griega, musulmana, romana, etcétera, hasta llegar prácticamente a la actualidad.

Se habla en esta PNL de una cuestión muy concreta que es realizar, conservar, mantener cualquier carretera, pero podría ampliarse más todavía esta PNL a cualquier actuación sea pública, civil o privada y no solamente del Estado sino de las comunidades autónomas, de los ayuntamientos y de los privados, y no solamente cuando pasa por un yacimiento arqueológico sino por un simple casco urbano de cualquier ciudad de nuestro país. Cuántas obras privadas se ven paralizadas simplemente porque tienen un yacimiento arqueológico en el subsuelo y, por tanto, tienen que realizar las catas y todos los trabajos correspondientes. Es cierto que hay mucha legislación, tanto a nivel nacional como a nivel autonómico, incluso ordenanzas municipales, que regulan mucho estas cuestiones. De hecho, cuando se trabaja en algún casco urbano o sobre algún yacimiento arqueológico debe ir, obligadamente, un estudio arqueológico sobre esas obras que se pretenden realizar sobre ese yacimiento. Sobre el estudio arqueológico hay dos opciones: o se hace un seguimiento durante las obras o se paralizan las obras y se hacen las excavaciones oportunas hasta determinar de qué tipo de yacimiento estamos hablando.

Me parece curiosa la enmienda que presenta el Partido Socialista a esta cuestión porque habla de mantener y conservar el patrimonio cultural y natural existente en la zona de influencia de la Red de Carreteras del Estado. Efectivamente, no solo —y ahí estamos de acuerdo con el grupo proponente— es suficiente mantener y conservar sino también —y leo literalmente la propuesta de Podemos— tener elaborado un plan específico de prevención para evitar deterioros o destrozos derivados de las labores de mantenimiento y conservación; esto quiere decir que un simple anclaje para una farola de cualquier carretera puede perjudicar un yacimiento arqueológico, pero no estamos hablando de una obra millonaria, sino del anclaje para colocar una farola que puede entrar dentro de lo que es conservación y mantenimiento de cualquier vía pública.

No es que les hable un licenciado en historia, que lo soy y conozco algo estos temas, conozco la arqueología y conozco las aberraciones culturales e históricas que se han cometido en muchos yacimientos de nuestro país, de norte a sur y de este a oeste. Por tanto, les anuncio que el voto a favor del Grupo Popular esta proposición no de ley porque si destruimos y destrozamos nuestro pasado, evidentemente nunca sabremos y desconoceremos dónde pretendemos llegar.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

Señor Pascual, estaremos al resultado de la transaccional.

El señor **PASCUAL PEÑA**: No es transaccionar, solo había una enmienda socialista que rechazamos de plano.

El señor **PRESIDENTE**: La rechaza. Queda claro.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 688

18 de diciembre de 2018

Pág. 28

Aprovecho, toda vez que queda una iniciativa por tramitar, para decir que en aquellos casos en los que haya transacciones se las hagan llegar ustedes a la señora letrada. Al mismo tiempo, quiero recordarles que finalizado este debate procederemos a las votaciones para llamen ustedes a sus efectivos.

— RELATIVA A QUE SE EJECUTE LA MODERNIZACIÓN DE LA LÍNEA DE CERCANÍAS RENFE ALICANTE-MURCIA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/003445).

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, proposición no de ley relativa a que se ejecute la modernización de la línea de Cercanías Renfe Alicante-Murcia, que ha sido presentada por el Grupo Parlamentario Popular y que va a defender el diputado don Joaquín Albaladejo.

El señor **ALBALADEJO MARTÍNEZ**: Muchas gracias, presidente. Muy buenos días, señorías.

El Grupo Popular solicita esta mañana el apoyo unánime de todas las formaciones que conforman esta Comisión a una proposición no de ley justa, rigurosa y que nace con la vocación de gozar con el voto a favor de todos ustedes. La línea de cercanías ferroviarias entre Alicante y Murcia precisa de una actuación de modernización integral y puesta en funcionamiento del tramo Monforte-Alicante, que así venía reflejado en los presupuestos generales en vigor del año 2018 y así fue consensuado entre el presidente Rajoy, el ministro Iñigo de la Serna y el presidente valenciano autonómico don Ximo Puig. Esta infraestructura básica necesita electrificar y cambiar a ancho estándar el tramo San Isidro-Elche-Alicante por la costa, requiere establecer un servicio adecuado de conexiones entre las estaciones de cercanías y autobuses para potenciar la movilidad y demanda que la prestación de nuevos servicios se efectúen con material móvil de características técnicas y de calidad adecuados. Se hace imprescindible porque, efectivamente, así debe ser, que no se limite bajo ningún concepto el compromiso presupuestario existente en el año 2018 del Ministerio de Fomento para que la línea ferroviaria Alicante-Murcia contribuya con su modernización a potenciar la movilidad y el respeto al medio ambiente en esta zona clave del sureste español.

Todo lo expuesto, señorías, conforma el cuerpo de la proposición que es coincidente en gran medida, así lo quiero reconocer aquí públicamente, con otra que fue registrada y no debatida por el Grupo Socialista en fecha 11 octubre 2017 y que, además, lleva la firma, lo digo a título informativo, del actual secretario de Estado de Infraestructuras y Transportes, en su momento diputado nacional del Grupo Socialista, don Pedro Saura. Desde el día 11 octubre 2017 hay que reconocer que han pasado muchas cosas, que son las que motivan que hoy que tengamos esta mañana este debate en este asunto que es trascendental para la provincia de Alicante y para la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.

La primera fue la presentación tal día como hoy hace un año, por el ministro del Gobierno de España don Iñigo de la Serna, en presencia del presidente de la Comunidad Valenciana Ximo Puig, del Plan de actuación impulso plurianual de los núcleos de cercanías de la Comunidad Valenciana, con una inversión total cifrada en más de 1463 millones de euros, y allí manifestó el presidente socialista valenciano Ximo Puig —abro comillas—: Agradezco en nombre de la Comunidad Valenciana la voluntad diálogo mostrada desde el primer momento por el ministro de Fomento don Iñigo de la Serna, así como su voluntad de acuerdo. Es ese espacio de lealtad institucional y de diálogo logrado entre la Generalitat valenciana y el Ministerio de Fomento el que necesitan las administraciones para mejorar la vida de los ciudadanos. Cierro comillas. Ese plan fue un hito de consenso entre dos administraciones públicas que comprometían dinero para mejorar la calidad de vida de los vecinos de la provincia de Alicante y de la vecina Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.

El día 4 marzo 2018, a los treinta días, un diputado nacionalsocialista anunciaba que no había dinero para efectuar ese tipo de actuaciones que venían recogidas en ese plan; solamente ya a los treinta días hábiles se exigía que hubiera actuación inmediata en un plan consensuado y a veces las ansiedades en la política no son muy buenas consejeras. El día 23 mayo 2018, el Gobierno del presidente Rajoy aprobó los presupuestos generales para este año, que recogían específicamente todos, y digo todos, los compromisos vinculados al gasto del plan que acabo de citarles de 1463 millones de euros y, que, además, se veían acelerados con la pretensión de la llegada del AVE a la capital de Murcia en el año 2019, elemento fundamental para poder llevar a cabo toda la modernización de las líneas de cercanías de la conexión entre Alicante y Murcia. Además, junto a esto, un trabajo importante de capilaridad de infraestructuras por carretera y por vía ferroviaria entre las dos zonas de la provincia de Alicante, la Vega Baja del Segura y la Comunidad Autónoma de Murcia, vinculado a la A-7, vinculado a la duplicación de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 688

18 de diciembre de 2018

Pág. 29

variantes, vinculado fundamentalmente al tercer carril de la conexión entre Crevillente y Murcia; todo ello era, en mi opinión, un gran impulso de infraestructuras después de la época brutal de crisis que ha pasado este país. Además, lo digo a título anecdótico por lo que luego explicaré, en aquella época de mayo de 2018 empezaba a llover en la Meseta y en Castilla-La Mancha. Todo, a excepción de la situación meteorológica, estaba previsto en los Presupuestos Generales del Estado para el año 2018, aprobándose con el voto en contra del Partido Socialista, de los golpistas catalanes, de los filoetarras y de los amigos valencianos que tienen como compañía fundamental a Puigdemont y a Torra, Compromís. Es decir, votó en contra toda la extrema izquierda.

El día 1 de junio de 2018, seis días después de la aprobación de esos Presupuestos Generales del Estado, los que votaron en contra del presupuesto ganaron una moción de censura y perdió la provincia de Alicante y perdió la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia. Y digo bien, perdimos los alicantinos y perdimos los murcianos porque todas las inversiones previstas en el presupuesto de 2018, fundamentalmente la vinculada a la llegada del AVE a Murcia —factor imprescindible, como digo, para modernizar todas estas infraestructuras— se quedaron plenamente paralizadas y, en el mejor de los casos, con fecha de finalización más allá del año 2020, si eso, como decimos en la Vega Baja del Segura y en la Comunidad de Murcia; 2020, si eso, sin fin, sin indicación de cuándo llegaría el AVE a la Vega Baja-Orihuela, cuándo llegaría el AVE a Elche, cuándo se impulsarían las mejoras que van vinculadas a todas estas infraestructuras en la provincia de Alicante y en la Comunidad de la Región de Murcia.

La Cámara de Contratistas de la Comunidad Valenciana ya cifra que en estos instantes podemos decir que se han perdido para todo ese territorio más de 260 millones sin licitar y sin invertir en ejecución presupuestaria en infraestructuras en ese entorno geográfico clave para el desarrollo económico del sureste español. Esta es la realidad, no se ejecutan los presupuestos y no tenemos ahora mismo la certeza de que efectivamente se pueda ejecutar todo ese tipo de actuaciones.

El 20 noviembre del año 2018, a los ochenta días hábiles de cerrar su equipo en Fomento, el ministro Ábalos manifiesta que el Gobierno del Partido Popular había ya impulsado más de 380 millones de euros dedicados en materia cercanías a las infraestructuras ferroviarias de la provincia de Alicante y Murcia. Lo dice en nota de prensa oficial (**muestra un texto**), donde además indica que hay otros proyectos de futuro, fundamentalmente los vinculados al tren de la costa, que tendrán que ver si eso —de nuevo, si eso, *in illo tempore*— si efectivamente se llevarán a cabo o no con la dotación presupuestaria que está prevista en los presupuestos generales de nuestro país. La realidad es que no cuantifica las obras ni las fechas ni dice cuándo se va a poner en marcha toda esta cuestión. Lo cierto y verdad es que ya para culminar una situación ciertamente difícil —y es por lo que pediremos el voto en su integridad de esta proposición no de ley—, es que la semana pasada el Partido Socialista en el Senado (**muestra un recorte de prensa**) rechazaba instar al Gobierno Sánchez a garantizar las partidas económicas suficientes para mejorar el sistema de infraestructuras ferroviarias en la Comunidad Valenciana, que es lo mismo que decir que garantizar la modernización de las conexiones de cercanías a la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, justo lo contrario, señorías, y vuelvo al principio, de lo que solicitaba y exigía el actual secretario de Estado de Infraestructuras y Transportes en la proposición no de ley que registró en el año 2017. (**Muestra un texto**). Es un cambio radical que condena a los alicantinos y a los murcianos de manera injusta a ser españoles de quinta categoría.

Así han cambiado las cosas, señorías, fecha a fecha desde que estamos trabajando en la mejora de las cercanías de la provincia de Alicante y Murcia. Y en estos instantes, queridos compañeros, sigue lloviendo, y tienen que conocer todos ustedes que hay agua, que hay agua para repartir solidariamente en este país entre la España rica, que es la España húmeda, y la España que tiene menos capacidad, que es la España seca. Pero en mi tierra hoy no tenemos la certeza de tener infraestructuras ferroviarias y tenemos la certeza de que en noviembre ya perdimos un trasvase de 12,5 hectómetros cúbicos que correspondía por ley a nuestra tierra. Y la realidad que hay, señorías, es que sin agua y sin infraestructuras —voy terminando, señor presidente— como merece la provincia de Alicante, como merece la Vega Baja del Segura, como merece la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, tenemos la certeza de que gracias a don Pedro Sánchez estaremos condenados a la ruina absoluta.

Por justicia, señorías, con las provincias de Alicante y Murcia —y así pediré el voto en su integridad a favor de esta proposición no de ley, por lo ocurrido la semana pasada en el Senado—, por justicia con la Vega Baja del Segura, les ruego a todos ustedes la votación a favor en su integridad de esta proposición no de ley de modernización de las cercanías ferroviarias de esta zona geográfica alicantina y murciana,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 688

18 de diciembre de 2018

Pág. 30

feliz y orgullosa de pensar, sentir y hablar en castellano y siempre dispuesta, como no puede ser de otra manera, a ofrendar nuevas glorias a España.

Muchísimas gracias.

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

Defender la enmienda del Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra don Miguel Ángel Garaulet.

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

Señor Albadalejo, muy bien defendida su PNL. Efectivamente, para los murcianos y los alicantinos la conexión de cercanías entre Murcia y Alicante es fundamental, es fundamental porque en ese tramo de 70 kilómetros viven más de 1,5 millones de habitantes de este país; 1,5 millones de habitantes que, al no tener unas cercanías en condiciones, de calidad, donde la experiencia del cliente sea adecuada, donde por desgracia se tienen continuos atrasos y se eliminan trayectos por motivos de averías, donde no se llega a tiempo a las conexiones con otros métodos de transporte, muchísimos de los ciudadanos de los que estamos hablando —y es de las líneas que más se utilizaban a nivel nacional— están reduciendo su uso y están pasando a servirse del coche para desplazarse, aumentando el riesgo en la carretera que va entre Murcia y Alicante, que es una de las más concurridas de este país.

En Ciudadanos hemos estado siempre expectantes. El año 2017 —y bien lo sabrá el señor Albaladejo—, antes incluso de la PNL que presentó el Grupo Socialista, nosotros registramos una proposición no de ley tendente a garantizar, a mejorar y a modernizar esta línea de cercanías. Pero no solamente la línea C-1, que es la que va de Murcia a Alicante, sino también la C-2 que va de Murcia a Águilas porque, parafraseando a mi compañero Luis Salvador, en los trenes que van de Murcia a Águilas todavía se nota un poco de olor a carbonilla porque podrían entrar dentro de las líneas de trenes históricos, ya que no se ha mejorado nada desde que en el año 1895 se inauguró esa línea. Para nosotros y para nuestra tierra es fundamental tener unas infraestructuras de calidad. Para la Vega Baja, que es uno de los mayores motores desde el punto de vista agrícola y también donde hay mucho emprendimiento, es fundamental tener unas infraestructuras acordes, unas infraestructuras iguales a las que puedan tener otras comunidades autónomas de la nación.

Por tanto, ¿qué es lo que pedimos? Pedimos algo que me ha dicho señor Albaladejo que ya estaba incluido dentro del Plan para cercanías que se firmó entre el señor Puig y el señor De la Serna, que se incluyeran una serie de iniciativas que ya habíamos planteado nosotros en la PNL de 2017 respecto a la línea de cercanías que va de Murcia a Alicante, que pasa a 800 metros del aeropuerto de Alicante-Elche, el cuarto aeropuerto de este país. Por ello presentamos una enmienda a los presupuestos de 2018 que fue aprobada por el Grupo Popular —por cierto, una enmienda que fue votada en contra por el Grupo Socialista, por Podemos y por Compromís— que permitía el inicio de un proyecto de interconexión con el aeropuerto de Elche-Alicante, que sería importantísimo para la mejora de la modernización de nuestra región. Pero también pedimos que se electrificara la parte que discurría entre San Isidro y Alicante, que es el único tramo donde la vía que se está desarrollando de alta velocidad se bifurca lanzando la vía de alta velocidad por un lado y la vía de cercanías por otro, con lo que pasaríamos de estar en dos tramos en vía con trenes eléctricos, electrificada y funcional a tener que volver a utilizar el diesel en un tramo del trayecto, por lo que no podríamos usar los nuevos trenes eléctricos, sino los viejos de hace treinta años que utilizamos actualmente y con los que para hacer 70 kilómetros se tarda una hora y veinte minutos en el mejor de los casos. Es algo vergonzoso. Por lo tanto, queremos que se electrifique ese tramo; queremos que se renueve la vía en esa zona; queremos que, de una vez por todas, se pueda comprar el material eléctrico adecuado y moderno para que pueda ser utilizado en ese trayecto. Porque simplemente con la utilización de trenes eléctricos modernos se reduciría en media hora el trayecto entre Murcia y Alicante, con todo lo que eso conlleva para más de 1,5 millones de habitantes en esa zona.

Nuestra enmienda es de inclusión, de adición, de mejora de la PNL del Grupo Popular. Señoría, a mí ya me da igual que el Partido Socialista diga que no, que el Partido Popular haya dicho que sí, que el ministro Ábalos vaya diciendo ahora sí y luego no; yo lo que quiero es que se haga, que se haga de una vez, que seamos serios y que algo que está planificado y presupuestado se ejecute. ¿Es tan difícil conseguir que una obra que está planificada, consensuada y presupuestada se ejecute? ¿Tan difícil es eso? A lo mejor es, señor Ramos, porque lo dirigen políticos y no profesionales.

Para finalizar, manifiesto que apoyaremos la petición del Grupo Popular, y mostramos también nuestro malestar por la reducción del trasvase de agua en noviembre. Lo único que pedimos los murcianos y

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 688

18 de diciembre de 2018

Pág. 31

alicantinos es que nos dejen progresar, que nos dejen desarrollarnos y que nos dejen seguir creando riqueza en este país. Es lo único que pedimos; no pedimos nada más que lo mismo que piden el resto de españoles.

Muchísimas gracias, señor presidente

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

Para defender la enmienda del Grupo Confederal de Unidos Podemos tiene la palabra el diputado don Javier Sánchez Serna.

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

Intentaré extenderme menos de lo que lo ha hecho el señor Garaulet porque es un tema ya bastante conocido. Parece que el Partido Popular solo se acuerda de la red de cercanías entre Murcia y Alicante cuando está en la oposición. Han estado muchos en el Gobierno para poder mejorarla y han sido años perdidos.

Sabemos que la red de cercanías C-1 es una infraestructura fundamental utilizada por más de 4 millones de viajeros al año, pero desde hace demasiado tiempo esta línea acumula una cantidad enorme de problemas que requieren ya de una actuación urgente. Nos referimos a problemas ya conocidos, a problemas persistentes como la antigüedad de las máquinas o las vías sin electrificar, que afectan a toda la Región de Murcia y en concreto a esta línea, y también a recientes, como la llegada del AVE a Murcia, que amenazaba con reducir la frecuencia de esta red. En estos últimos meses hemos preguntado varias veces al anterior Gobierno del Partido Popular sin que hubiera una respuesta clara a este respecto. En los últimos diez años la línea C-1 de cercanías Murcia-Alicante ha perdido 800 000 pasajeros, lo que tampoco es una casualidad, a tenor de las incidencias que muy a menudo se repiten. De hecho, según datos aportados por los propios sindicatos ferroviarios, por cada 43 trenes programados al día en la línea Murcia-Alicante, hay 10 retrasos, 126 en los 430 al mes y 1548 en los 10 000 anuales. Por otra parte, el material de estas instalaciones se ha quedado totalmente obsoleto, principalmente en los trenes, que son del año 1982. Son unos trenes que se fabricaron expresamente para dar salida a la demanda que generó el Mundial; eran buenos en aquel tiempo pero ahora han quedado completamente anticuados. Normalmente llevan cinco motores, uno para la climatización y cuatro de tracción; sin embargo, ahora mismo van con tres para la tracción muchas veces, por lo que si hay una avería, cuesta mucho arreglarlos dada la antigüedad, o incluso porque no se fabrican, dado que ya son modelos antiguos. En este sentido, o se hace una rectificación de este motor diésel y del carenado o se trabaja con lo que se puede, que es lo que sucede, y muchas veces se acumulan todos estos retrasos. Además, como hemos dicho, se trata de una línea sin electrificar, por lo que las aceleraciones para volver a arrancar después de las numerosas paradas son muy lentas.

Todos estos problemas, como digo, se vienen arrastrando hace mucho tiempo y, junto a la escasa oferta de horarios, podría llevar a pensar a alguien que lo que se ha buscado durante todos estos años de dejación era promocionar el AVE en detrimento de otras modalidades ferroviarias. Pero, como estamos seguros de que no es así, de que la proposición que nos presenta el Grupo Popular es razonable y sincera, hemos propuesto, con voluntad de votar a favor de esta proposición, una serie de enmiendas que nos parecen razonables y que les paso a detallar.

En primer lugar, proponemos aumentar la frecuencia de paso en esta línea, así como adecuar los horarios, buscando su integración con otros servicios ferroviarios u otros transportes públicos sostenibles, de forma que permita mejorar la intermodalidad y el acceso a servicios públicos como puedan ser centros de salud, institutos, etcétera.

En segundo lugar, y a colación de lo anterior, se necesitan nuevos trenes de cercanías, y puesto que su tiempo de construcción en ningún caso es menor de dos años, planteamos que se contraten una serie de civias con tensión de 25 000 voltios y que su coste sea recogido en el contrato Renfe anual para la financiación de cercanías.

En tercer lugar, nuestra enmienda también plantea estudiar y favorecer la integración tarifaria, de forma que la política de precios de transporte favorezca la intermodalidad de transporte de viajeros y viajeras con billetes individuales y bonos aplicables a trayectos mixtos, ferrocarril-autobús, que permitan desplazarse entre las distintas poblaciones de la Región de Murcia y de la provincia de Alicante.

Por último, creemos que esta proposición de ley tendría que recoger un compromiso firme de todos los grupos parlamentarios para garantizar que el servicio de cercanías siga siendo un servicio público,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 688

18 de diciembre de 2018

Pág. 32

expandiendo la calidad del servicio. Como digo, nos parecen medidas razonables y si el Grupo Popular tiene a bien aceptarlas, votaremos a favor de esta proposición.

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Socialista, para defender su enmienda tiene la palabra la diputada doña María González Veracruz.

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

El Grupo Socialista *a priori* lee esta proposición no de ley del Grupo Popular, presenta una enmienda de mejora y lo normal sería poder apoyarla, por una razón esencial, porque las obras ahora sí están avanzando a buen ritmo, porque todo está en marcha y porque, si no escucháramos la demagogia que hay detrás de cada una de las palabras del señor Albaladejo y lo que realmente pretende esta proposición no de ley y tuviéramos buena intención, entonces hoy sí que llegaríamos a un acuerdo. Por eso el Grupo Socialista ha presentado esta enmienda mejorando y adecuando a la realidad lo que propone el Grupo Popular, pero sobre todo con una clave, que es la esencia de lo que creo que está dificultando hoy lo que sería mejor para los ciudadanos tanto de Alicante como de la Comunidad Valenciana, como de la Región de Murcia, y es que tuviéramos buena voluntad en esta Comisión en el Congreso de los Diputados, y que realmente estuviéramos por mejorar los problemas de los ciudadanos, a diferencia de lo que estamos viviendo.

¿Por qué digo esto? Porque me ha parecido que hasta cuando el señor Albaladejo ha pedido apoyo lo ha hecho de forma falsa porque, si quisiera de verdad que saliéramos con apoyos, al menos tendría en consideración la enmienda socialista o, como le he propuesto en la negociación, tan solo un punto, y es que lo que se decida sea por consenso, con los ayuntamientos en este caso, y con la Generalitat valenciana. Y ahí está el error de base y el error de fondo, y lo he vivido bien en la Región de Murcia. Cuando se hacen las cosas por imposición, suceden los conflictos sociales como ha sucedido en mi municipio durante años, pero muy especialmente durante el último año hasta que llegó el Gobierno socialista, hasta que se planteó la moción de censura, y por eso para nosotros es tan fundamental poder apoyarla si estos cambios se consiguen por medio del consenso.

Miren, es tan ridículo que solo hay que mirar la fecha en la que el Grupo Popular presenta esta proposición no de ley. La fecha es del 25 de junio, tan solo unos días después de la moción de censura. Decía el diputado popular que había varias proposiciones no de ley firmadas por el señor Saura, diputado por Murcia y actualmente secretario de Estado de Infraestructuras; por el señor Saura y por Herick Campos, por Patricia Blanquer —diputados que han hecho un gran trabajo real por su tierra y no de fotos ni de demagogia, como lo que estamos viviendo hoy— y por mí misma. Pero no solo por la mejora de esta línea que querríamos apoyar esta mañana, pero lo está dificultando la falsedad del Grupo Popular, sino también para la mejora de las cercanías no solo de Alicante a la ciudad de Murcia, sino también para la línea de Murcia a Águilas, que ya se ha descrito esta mañana cuál es la realidad.

Además, si vemos la fecha en la que presenta el Grupo Popular su iniciativa y recordamos lo que pasó tan solo hace unos meses en los Presupuestos Generales del Estado, decía el diputado del Grupo Popular que había más de 1400 millones de euros para la modernización de cercanías en Alicante y la Región de Murcia, una inversión prorrateada en nueve años, que se quedó finalmente en una partida de tan solo 20 millones para la Comunidad Valenciana, y para la Región de Murcia ni eso. Les tengo que recordar que presentamos una enmienda a los Presupuestos Generales del Estado para un plan específico de cercanías en la Región de Murcia y ustedes, señorías del Partido Popular, que tenían el Gobierno, votaron que no y negaron esta modernización y esta electrificación.

Y frente a todo esto, señorías, realidades, un cambio de políticas, por ejemplo, el que ya se haya constituido y se esté trabajando a nivel técnico y político en la Comisión de seguimiento del plan de cercanías y ya haya comprometidos 250 millones de euros, no esos ridículos 20 millones de euros en los que quedaron los anuncios y las fotos del señor De la Serna y del señor Rajoy. Si hablamos de herencia en materia de infraestructuras, desde luego es una absoluta ruina lo que ustedes, el Gobierno del Partido Popular, han dejado tanto para la Comunidad Valenciana como para la provincia de Alicante como para la Región de Murcia. Por eso creo que ha sido una gran noticia el cambio de Gobierno, la política del ministro Ábalos y del secretario de Estado de Infraestructuras, Pedro Saura, y creo que hay que seguir trabajando en esa línea, en unas obras que llevan buen ritmo. Creo que hay que estar abiertos a resolver los problemas que generó el Gobierno del Partido Popular, como es el caso de la línea San Isidro-Alicante,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 688

18 de diciembre de 2018

Pág. 33

que precisamente dejaba a muchos murcianos fuera del trayecto de cercanías, algo que ya se ha solucionado a día de hoy. E insisto, todos estos temas se tienen que hacer por consenso precisamente por un partido que trajo inversiones cero, mantenimiento cero, que no escuchó a nadie y que a veces parecería que nunca se ha montado en esos trenes y no son conscientes de la realidad que tiene mi tierra y la provincia de Alicante.

Por eso hoy me indigno, porque yo quería sacar esto por consenso, pero está claro que el PP ha demostrado una vez más que solo está por la foto, por el titular y que nunca, ni cuando ha gobernado ni ahora en la oposición, ha estado por resolver los problemas de Alicante y de Murcia.

Gracias por su paciencia, señor presidente. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias señora González Veracruz.

Para fijar posición, por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra don Ignasi Candela.

El señor **CANDELA SERNA**: *Graciès, senyor president.*

Antes de nada, quisiera hacer algunas consideraciones previas. En primer lugar, sabemos que el Partido Popular y en especial el diputado Joaquín Albaladejo se están escorando cada vez más hacia la extrema derecha, pero yo le agradecería que me deje definir cuáles son mis amigos, que me deje ese margen de libertad para decidir cuáles son mis amigos.

En segundo lugar, ha habido un momento en que casi me convence el señor Joaquín Albaladejo porque parecía que fuese de mi formación política, de Compromís, defendiendo con vehemencia los intereses de nuestra tierra. Pero claro, cuando luego vas a la realidad después de quince minutos de exposición y te vas a los presupuestos generales que pactaron Ciudadanos y el Partido Popular, te das cuenta de que toda esa retahíla de argumentación se traduce en un solo millón de euros, que es insignificante. Ese fue fundamentalmente el motivo por el cual votamos en contra, porque tomaduras de pelo, de eso ya estamos absolutamente cansados. Pero a mí siempre me surge una duda cuando habla el señor Albaladejo y el Partido Popular, una duda dicotómica entre la ignorancia y la hipocresía. Es decir, ¿son más ignorantes que hipócritas o al revés? Y empiezo.

En esta PNL se ignora o se renuncia de manera implícita a la variante de Torrellano que liberaría la costa cuando el tren llega a Alicante, que es precisamente una reivindicación que comparte incluso el Partido Popular de Alicante, que se ha manifestado, por ejemplo, en contra del anuncio de Fomento del aparcamiento de trenes que quieren situar al lado de la Casa Mediterráneo. También olvidan de manera implícita la conexión con IFA, la conexión con el parque empresarial de Elche, etcétera. Por tanto, ¿dónde están ustedes?

Respecto a la hipocresía, presentamos en 2016, 2017 y 2018 sendas enmiendas a los Presupuestos Generales del Estado para que se llevara a cabo una necesidad que compartimos, que es la modernización de la línea Alicante-Murcia. ¿Por qué no apoyaron eso? Es más, les reto y les voy a preguntar: ¿van a apoyar esto en el siguiente presupuesto cuando Compromís presente esa enmienda? Ahí es donde nos vamos a ver las caras. ¿Por qué no apoyaron los representantes del Partido Popular de Alicante una enmienda a los presupuestos que pedía la conexión de la Vega Baja por el litoral con Alicante a través de Orihuela y que conectaba Torrevieja por cercanías al resto de la provincia? ¿Por qué no lo hicieron? Esa es la pregunta. Y ustedes me pueden decir que hay una prelación, que hay inversiones más necesarias o perentorias en otros lugares. Lo puedo aceptar. Nosotros presentamos un mecanismo, porque estamos hartos del mercadeo que suponen las inversiones del Estado, para que las inversiones se repartan en función de la necesidad económica. Claro que sí, ahí estaríamos totalmente de acuerdo.

Voy terminando. Pero creo que hoy ya he resuelto esa duda entre hipocresía e ignorancia. Yo creo que es cobardía, creo que hay ciertos diputados que tienen que asumir pelear con las grandes contradicciones de su Partido Popular, porque, si no, no estarían aquí.

Termino. Hay una cosa que ha dicho el señor Albaladejo que es muy importante, y así empieza nuestro himno regional: *Per a ofrenar noves glòries a Espanya*. Pues podía empezar por devolver los más de 30 millones de pesetas que el Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad Valenciana dice que cobró de manera ilegal.

Gracias.

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

Señor Albaladejo, en relación con las enmiendas.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 688

18 de diciembre de 2018

Pág. 34

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

Agradezco las enmiendas presentadas por los diferentes grupos con talante propositivo y lamento aquellas que se han estado desarrollando envueltas en el insulto, en la falsedad y en la mentira.

Para concluir, si me lo permite, señor presidente, en la mañana de hoy hay una cuestión muy obvia, respecto a la última afirmación que ha hecho el señor Candela. El señor Candela acaba de decir que hay un órgano judicial que dice que yo debo devolver un dinero. **(Rumores)**. Si yo no lo debo devolver, si ese documento no existe, el señor Candela debe dimitir. Si el documento existe, dimitiré yo. **(Rumores)**. Pero como existe un documento del año 2009 que dice que yo no debo devolver nada, lo que me parece increíble es que se intente aquí atacar a un diputado nacional en vez de hacer propuestas en positivo para mejorar la calidad de vida de los vecinos de la provincia de Alicante, de la Región de Murcia y de la Vega Baja del Segura. Votaremos en su integridad la propuesta del Partido Popular.

Muchas gracias.

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

He permitido esta intervención final, porque las últimas alusiones del señor Candela no han tenido nada que ver con la cuestión y se han referido a aspectos absolutamente ajenos al debate. Por eso, con esta intervención terminamos este punto y vamos a llamar a votación.

VOTACIONES

El señor **PRESIDENTE**: Voy a preguntarles a todos ustedes si tenemos los efectivos en cada grupo parlamentario para que no haya errores en el cómputo. Pregunto: ¿Por el Grupo Parlamentario Popular hay catorce diputados? **(Asentimiento)**. ¿Por el Grupo Socialista hay nueve diputados? **(Asentimiento)**. ¿Por el Grupo Confederal hay siete diputados? **(Asentimiento)**. ¿Por el Grupo Ciudadanos hay tres diputados? **(Asentimiento)**. El Grupo de Esquerra no está presente y el Grupo Vasco tampoco. ¿Por el Grupo Mixto hay dos diputados? **(Denegaciones)**. Solo hay un diputado del Grupo Mixto.

Entonces vamos a computar los votos partiendo de que estamos treinta y cuatro diputados.

Comenzamos las votaciones. En primer lugar, votamos la proposición no de ley relativa a la incorporación en el Reglamento de Carreteras de informes y protocolos para proteger el patrimonio histórico-arqueológico en las tareas de mantenimiento y conservación de la Red de Carreteras. Es del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea y se va a votar en sus propios términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 22; abstenciones, 12.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

A continuación, la proposición no de ley relativa a los ferrocarriles históricos. Es del Grupo Parlamentario Socialista y se vota en los términos de una transaccional.

Efectuada la votación, dijo

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

Votamos la proposición no de ley sobre la revisión del convenio de Carreteras del Estado con la Comunidad Autónoma de Canarias. Es del Grupo Parlamentario Popular y se va a votar con aceptación de las enmiendas del Grupo Socialista y del Grupo Ciudadanos, sobre la base de una transaccional.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 26; abstenciones, 8.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Votamos la proposición no de ley relativa a impulsar la tramitación y el desarrollo del proyecto de la autovía A-7, en Castellón, incluido en el Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras. Es una iniciativa del Grupo Parlamentario Popular y se vota en sus propios términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 17; en contra, 16; abstenciones, 1.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 688

18 de diciembre de 2018

Pág. 35

Votamos la proposición no de ley sobre la prevención de los riesgos por inundaciones. Es del Grupo Parlamentario Ciudadanos y se va a votar con la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista.

Efectuada la votación, dijo

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

Votamos la proposición no de ley sobre la aprobación del Plan de prestación del servicio postal universal y su contrato regulador. Es del Grupo Socialista y la vamos a votar en los términos de una transaccional con la enmienda del Grupo Parlamentario Popular.

Efectuada la votación, dijo

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

Finalmente, votamos la proposición no de ley relativa a que se ejecute la modernización de la línea de Renfe Cercanías entre Alicante y Murcia. Es del Grupo Parlamentario Popular y se va a votar en sus propios términos.

Efectuada la votación, dijo

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

Señorías, antes de levantar la sesión, en nombre de la Mesa de la Comisión y en el mío propio les deseo a todos ustedes una muy feliz Navidad. **(Varios señores diputados: Muchas gracias, presidente. Igualmente).**

Se levanta la sesión.

Eran las doce y veinte minutos del mediodía.