



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES

SENADO

X LEGISLATURA

Núm. 172

10 de septiembre de 2015

Pág. 16984

PLENO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. PÍO GARCÍA-ESCUADERO MÁRQUEZ

Sesión núm. 79

celebrada el jueves, 10 de septiembre de 2015

ORDEN DEL DÍA

7. PROYECTOS Y PROPOSICIONES DE LEY

7.1. DICTÁMENES DE COMISIONES

7.1.4. Proyecto de Ley del sector ferroviario.

Comisión: Fomento

(Núm. exp. 621/000146)

7.1.5. Proyecto de Ley de Carreteras.

Comisión: Fomento

(Núm. exp. 621/000147)

7.1.6. Proyecto de Ley de Seguridad Nacional.

Comisión: Constitucional

(Núm. exp. 621/000152)

7.1.7. Proposición de Ley Orgánica de modificación de la Ley Orgánica 2/1979, de 3 de octubre, del Tribunal Constitucional, para el establecimiento del recurso previo de inconstitucionalidad para los Proyectos de Ley Orgánica de Estatuto de Autonomía o de su modificación.

Comisión: Constitucional

(Núm. exp. 624/000004)

8. HABILITACIONES

8.1. Proyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2016.

(Núm. exp. 551/000080)

SUMARIO

Se reanuda la sesión a las nueve horas.

7. PROYECTOS Y PROPOSICIONES DE LEY

7.1. DICTÁMENES DE COMISIONES

7.1.4. Proyecto de Ley del sector ferroviario.

Comisión: Fomento 16992
(Núm. exp. 621/000146)

La señora Pan Vázquez, presidenta de la comisión, presenta el dictamen.

La señora Capella i Farré, del Grupo Parlamentario Mixto, defiende su propuesta de veto número 1.

El señor Iglesias Fernández, del Grupo Parlamentario Mixto, defiende su propuesta de veto número 2.

El señor Guillot Miravet defiende la propuesta de veto número 4, de este senador y el señor Saura Laporta, del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya.

El señor Martí Jufresa defiende la propuesta de veto número 5, de la señora Almiñana Riqué, los señores Boya Alós, Bruguera Batalla, Martí Jufresa, Montilla Aguilera y Sabaté Borràs y de la señora Sequera García, del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya.

La señora Iparragirre Bemposta defiende la propuesta de veto número 3, del Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV).

El señor Alturo Lloan defiende la propuesta de veto número 7, del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i d'Unió.

El señor Fernández Ortega defiende la propuesta de veto número 6, del Grupo Parlamentario Socialista.

En turno en contra hace uso de la palabra el señor Mateu Istúriz, por el Grupo Parlamentario Popular en el Senado.

En turno de portavoces intervienen la señora Capella i Farré y el señor Iglesias Fernández, por el Grupo Parlamentario Mixto; la señora Iparragirre Bemposta, por el Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV); el señor Martí Jufresa, por el Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya; el señor Alturo Lloan, por el Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i d'Unió; el señor Fernández Ortega, por el Grupo Parlamentario Socialista, y el señor Mateu Istúriz, por el Grupo Parlamentario Popular en el Senado.

Se procede a votar. 17019

El señor presidente informa a la Cámara de que la votación telemática ha sido autorizada para la señora Cunyat Badosa, del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado Convergència i Unió, que ha emitido voto a favor de todos los vetos.

Se rechaza la propuesta de veto número 1, con el siguiente resultado: presentes, 226 más 1 voto telemático, 227; votos emitidos, 225 más 1 voto telemático, 226; a favor, 80 más 1 voto telemático, 81; en contra, 144; abstenciones, 1.

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Pleno

Núm. 172

10 de septiembre de 2015

Pág. 16986

Se rechaza la propuesta de veto número 2, con el siguiente resultado: presentes, 226 más 1 voto telemático, 227; votos emitidos, 225 más 1 voto telemático, 226; a favor, 81 más 1 voto telemático, 82; en contra, 144.

Se rechaza la propuesta de veto número 4, con el siguiente resultado: presentes, 226 más 1 voto telemático, 227; votos emitidos, 224 más 1 voto telemático, 225; a favor, 80 más 1 voto telemático, 81; en contra, 144.

Se rechaza la propuesta de veto número 5, con el siguiente resultado: presentes, 225 más 1 voto telemático, 226; votos emitidos, 223 más 1 voto telemático, 224; a favor, 80 más 1 voto telemático, 81; en contra, 142; abstenciones, 1.

Se rechaza la propuesta de veto número 3, con el siguiente resultado: presentes, 226 más 1 voto telemático, 227; votos emitidos, 225 más 1 voto telemático, 226; a favor, 81 más 1 voto telemático, 82; en contra, 144.

Se rechaza la propuesta de veto número 7, con el siguiente resultado: presentes, 226 más 1 voto telemático, 227; votos emitidos, 225 más 1 voto telemático, 226; a favor, 77 más 1 voto telemático, 78; en contra, 147; abstenciones, 1.

Se rechaza la propuesta de veto número 6, con el siguiente resultado: presentes, 225 más 1 voto telemático, 226; votos emitidos, 224 más 1 voto telemático, 225; a favor, 81 más 1 voto telemático, 82; en contra, 143.

Comienza el debate de los votos particulares.

El señor Iglesias Fernández defiende las enmiendas 1 a 71 del Grupo Parlamentario Mixto, presentadas inicialmente por este senador.

La señora Iparragirre Bemposta defiende las enmiendas 72 a 81, del Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV).

El señor Martí Jufresa defiende las enmiendas 82 a 159 y 231 a 234, del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya.

El señor Guillot Miravet defiende las enmiendas 160 a 230, del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya.

El señor Alturo Lloan defiende las enmiendas 318 a 381, del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i d'Unió.

El señor Sanz Carramiñana defiende las enmiendas 235 a 254 y 256 a 317, del Grupo Parlamentario Socialista.

En turno en contra hace uso de la palabra el señor Ibarrondo Bajo, por el Grupo Parlamentario Popular en el Senado.

En turno de portavoces intervienen la señora Iparragirre Bemposta, por el Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV); el señor Guillot Miravet, por el Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya; el señor Alturo Lloan, por el Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i d'Unió; el señor Sanz Carramiñana, por el Grupo Parlamentario Socialista, y el señor Ibarrondo Bajo, por el Grupo Parlamentario Popular en el Senado.

Se procede a votar. 17038

Se rechazan todas las enmiendas.

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Pleno

Núm. 172

10 de septiembre de 2015

Pág. 16987

Se aprueba, en un solo acto, el proyecto de ley.

El señor presidente informa a la Cámara de que queda definitivamente aprobado por las Cortes Generales el proyecto de ley.

7.1.5. Proyecto de Ley de Carreteras.

Comisión: Fomento 17046
(Núm. exp. 621/000147)

La señora Pan Vázquez, presidenta de la comisión, presenta el dictamen.

El señor Guillot Miravet anuncia la retirada de la propuesta de veto número 1, presentada por este senador y el señor Saura Laporta, del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya.

Comienza el debate de los votos particulares.

La señora Julios Reyes, del Grupo Parlamentario Mixto, defiende sus enmiendas 175 y 176.

El señor Iglesias Fernández defiende las enmiendas 1 a 25, del Grupo Parlamentario Mixto, presentadas inicialmente por este senador, y da por defendidas las enmiendas 26 y 27, también del Grupo Parlamentario Mixto, presentadas inicialmente por la señora Domínguez Hormiga.

La señora Iparragirre Bemposta defiende la enmienda 28, del Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV).

El señor Martí Jufresa defiende las enmiendas 29 a 58 y 84 a 87, del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya.

El señor Guillot Miravet defiende las enmiendas 59 a 83, del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya.

El señor Alturo Lloan defiende las enmiendas 125 a 174, del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i d'Unió.

El señor Medina Tomé defiende las enmiendas 88 y 91 a 124, del Grupo Parlamentario Socialista.

En turno en contra hace uso de la palabra el señor Ibarrondo Bajo, por el Grupo Parlamentario Popular en el Senado.

En turno de portavoces intervienen el señor Iglesias Fernández, por el Grupo Parlamentario Mixto; la señora Iparragirre Bemposta, por el Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV); el señor Martí Jufresa, por el Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya; el señor Alturo Lloan, por el Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i d'Unió; el señor Fernández Ortega, por el Grupo Parlamentario Socialista, y el señor Ibarrondo Bajo, por el Grupo Parlamentario Popular en el Senado.

Se pospone la votación.

7.1.6. Proyecto de Ley de Seguridad Nacional.

Comisión: Constitucional 17064
(Núm. exp. 621/000152)

El señor Cuevas Cuerda, vicepresidente primero de la comisión, presenta el dictamen.

Comienza el debate de totalidad.

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Pleno

Núm. 172

10 de septiembre de 2015

Pág. 16988

El señor Iglesias Fernández, del Grupo Parlamentario Mixto, defiende su propuesta de veto número 1 y da por defendida la propuesta de veto número 2, de la señora Capella i Farré, también del Grupo Parlamentario Mixto.

La señora Lima Gozávez, del Grupo Parlamentario Mixto, defiende su propuesta de veto número 5.

El señor Saura Laporta defiende la propuesta de veto número 4, del señor Guillot Miravet y este senador, del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya.

El señor Bildarratz Sorron defiende la propuesta de veto número 6, del Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV).

La señora Rivero Segalàs defiende la propuesta de veto número 3, del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i d'Unió.

En turno en contra hace uso de la palabra el señor Ramírez Rodríguez, por el Grupo Parlamentario Popular en el Senado.

En turno de portavoces intervienen el señor Iglesias Fernández y la señora Lima Gozávez, por el Grupo Parlamentario Mixto; el señor Bildarratz Sorron, por el Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV); el señor Sabaté Borràs, por el Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya; la señora Rivero Segalàs, por el Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i d'Unió; el señor Antich Oliver, por el Grupo Parlamentario Socialista, y el señor Ramírez Rodríguez, por el Grupo Parlamentario Popular en el Senado.

7.1.5. Proyecto de Ley de Carreteras. (Votación).

Comisión: Fomento 17084
(Núm. exp. 621/000147)

Se procede a votar. 17084

Se rechazan todas las enmiendas.

Se aprueba, en un solo acto, el proyecto de ley.

El señor presidente informa a la Cámara de que queda definitivamente aprobado por las Cortes Generales el proyecto de ley.

7.1.6. Proyecto de Ley de Seguridad Nacional. (Continuación).

Comisión: Constitucional 17087
(Núm. exp. 621/000152)

Se procede a votar las propuestas de veto. 17087

El señor presidente informa a la Cámara de que la votación telemática ha sido autorizada para la señora Cunyat Badosa, del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado Convergència i Unió, que ha emitido voto a favor de todos los vetos.

Se rechaza la propuesta de veto número 1, con el siguiente resultado: presentes, 219 más 1 voto telemático, 220; votos emitidos, 219 más 1 voto telemático, 220; a favor, 16 más 1 voto telemático, 17; en contra, 202; abstenciones, 1.

Se rechaza la propuesta de veto número 2, con el siguiente resultado: presentes, 223 más 1 voto telemático, 224; votos emitidos, 223 más 1 voto telemático, 224; a favor, 15 más 1 voto telemático, 16; en contra, 207; abstenciones, 1.

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Pleno

Núm. 172

10 de septiembre de 2015

Pág. 16989

Se rechaza la propuesta de veto número 5, con el siguiente resultado: presentes, 222 más 1 voto telemático, 223; votos emitidos, 222 más 1 voto telemático, 223; a favor, 15 más 1 voto telemático, 16; en contra, 207.

Se rechaza la propuesta de veto número 4, con el siguiente resultado: presentes, 223 más 1 voto telemático, 224; votos emitidos, 223 más 1 voto telemático, 224; a favor, 16 más 1 voto telemático, 17; en contra, 207.

Se rechaza la propuesta de veto número 6, con el siguiente resultado: presentes, 223 más 1 voto telemático, 224; votos emitidos, 223 más 1 voto telemático, 224; a favor, 15 más 1 voto telemático, 16; en contra, 208.

Se rechaza la propuesta de veto número 3, con el siguiente resultado: presentes, 223 más 1 telemático, 224; votos emitidos, 223 más 1 telemático, 224; a favor, 15 más 1 telemático, 16; en contra, 208.

Comienza el debate de los votos particulares.

La señora Lima Gozávez, del Grupo Parlamentario Mixto, defiende las enmiendas 55 a 57.

El señor Iglesias Fernández defiende la enmienda 1, del Grupo Parlamentario Mixto, presentada originariamente por este senador.

El señor Bildarratz Sorron defiende las enmiendas 21 a 38, del Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV).

El señor Saura Laporta defiende la enmienda 20, del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya.

El señor Sabaté Borràs defiende las enmiendas 47 a 54, del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya.

La señora Rivero Segalàs defiende las enmiendas 2 a 19, del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i d'Unió.

El señor Antich Oliver defiende las enmiendas 39 a 46, del Grupo Parlamentario Socialista.

En turno en contra hace uso de la palabra el señor Casero Ávila, por el Grupo Parlamentario Popular en el Senado.

En turno de portavoces intervienen el señor Bildarratz Sorron, por el Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV); el señor Sabaté Borràs, por el Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya; la señora Rivero Segalàs, por el Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i d'Unió; el señor Antich Oliver, por el Grupo Parlamentario Socialista, y el señor Casero Ávila, por el Grupo Parlamentario Popular en el Senado.

Se procede a votar. 17096

Se rechazan todas las enmiendas.

Se aprueba, en un solo acto, el proyecto de ley.

El señor presidente informa a la Cámara de que queda definitivamente aprobado por las Cortes Generales el proyecto de ley.

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Pleno

Núm. 172

10 de septiembre de 2015

Pág. 16990

7.1.7. Proposición de Ley Orgánica de modificación de la Ley Orgánica 2/1979, de 3 de octubre, del Tribunal Constitucional, para el establecimiento del recurso previo de inconstitucionalidad para los Proyectos de Ley Orgánica de Estatuto de Autonomía o de su modificación.

Comisión: Constitucional 17100
(Núm. exp. 624/000004)

El señor Cuevas Cuerda, vicepresidente primero de la comisión, presenta el dictamen.

Comienza el debate de totalidad.

El señor Iglesias Fernández, del Grupo Parlamentario Mixto, defiende su propuesta de veto número 1 y da por defendida la propuesta de veto número 5, de la señora Capella i Farré, también del Grupo Parlamentario Mixto.

La señora Julios Reyes, del Grupo Parlamentario Mixto, defiende su propuesta de veto número 3.

El señor Saura Laporta defiende la propuesta de veto número 4, del Guillot Miravet y este senador, del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya.

El señor Bildarratz Sorron defiende la propuesta de veto número 2, del Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV).

La señora Rivero Segalàs defiende la propuesta de veto número 6, del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i d'Unió.

En turno en contra hace uso de la palabra el señor Ramírez Rodríguez, por el Grupo Parlamentario Popular en el Senado.

En turno de portavoces intervienen el señor Iglesias Fernández y el señor Espinar Merino, por el Grupo Parlamentario Mixto; el señor Bildarratz Sorron, por el Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV); el señor Martí Jufresa, por el Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya; la señora Rivero Segalàs, por el Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i d'Unió; el señor Rodríguez Esquerdo, por el Grupo Parlamentario Socialista, y el señor Ramírez Rodríguez, por el Grupo Parlamentario Popular en el Senado.

Se procede a votar. 17119

El señor presidente informa a la Cámara de que la votación telemática ha sido autorizada para la señora Cunyat Badosa, del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado Convergència i Unió, que ha emitido voto a favor de todos los vetos.

Se rechaza la propuesta de veto número 1, con el siguiente resultado: presentes, 190 más 1 voto telemático, 191; votos emitidos, 190 más 1 voto telemático, 191; a favor, 12 más 1 voto telemático, 13; en contra, 177; abstenciones, 1.

Se rechaza la propuesta de veto número 3, con el siguiente resultado: presentes, 191 más 1 voto telemático, 192; votos emitidos, 190 más 1 voto telemático, 191; a favor, 11 más 1 voto telemático, 12; en contra, 178; abstenciones, 1.

Se rechaza la propuesta de veto número 5, con el siguiente resultado: presentes, 191 más 1 voto telemático, 192; votos emitidos, 191 más 1 voto telemático, 192; a favor, 11 más 1 voto telemático, 12; en contra, 179; abstenciones, 1.

Se rechaza la propuesta de veto número 4, con el siguiente resultado: presentes, 191 más 1 voto telemático, 192; votos emitidos, 191 más 1 voto telemático, 192; a favor, 11 más 1 voto telemático, 12; en contra, 179; abstenciones, 1.

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Pleno

Núm. 172

10 de septiembre de 2015

Pág. 16991

Se rechaza la propuesta de veto número 2, con el siguiente resultado: presentes, 191 más 1 voto telemático, 192; votos emitidos, 191 más 1 voto telemático, 192; a favor, 11 más 1 voto telemático, 12; en contra, 179; abstenciones, 1.

Se rechaza la propuesta de veto número 6, con el siguiente resultado: presentes, 191 más 1 voto telemático, 192; votos emitidos, 191 más 1 voto telemático, 192; a favor, 9 más 1 voto telemático, 10; en contra, 181; abstenciones, 1.

Comienza el debate de los votos particulares.

El señor Yanguas Fernández da por defendida la enmienda 3, del Grupo Parlamentario Mixto, presentada originariamente por la señora Julios Reyes.

El señor Bildarratz Sorron defiende las enmiendas 1 y 2, del Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV).

El señor Saura Laporta defiende la enmienda 4, del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya.

El señor Martí Jufresa da por defendida la enmienda 5, del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya.

La señora Rivero Segalás da por defendidas las enmiendas 6 a 8, del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i d'Unió.

El señor Rodríguez Esquerdo defiende la enmienda 9, del Grupo Parlamentario Socialista.

En turno en contra hace uso de la palabra la señora Navarro Viscasillas, por el Grupo Parlamentario Popular en el Senado.

En turno de portavoces intervienen el señor Espinar Merino, por el Grupo Parlamentario Mixto; el señor Saura Laporta, por el Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya; el señor Rodríguez Esquerdo, por el Grupo Parlamentario Socialista, y la señora Navarro Pérez, por el Grupo Parlamentario Popular en el Senado.

Se procede a votar. 17127

Se rechazan todas las enmiendas.

Se aprueba, en un solo acto, el proyecto de ley.

El señor presidente informa a la Cámara de que queda definitivamente aprobado por las Cortes Generales el proyecto de ley.

8. HABILITACIONES

8.1. Proyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2016..... 17128 (Núm. exp. 551/00080)

Se aprueba la habilitación por asentimiento de la Cámara.

Se levanta la sesión a las veintiuna horas y veinte minutos.

Se reanuda la sesión a las nueve horas.

El señor PRESIDENTE: Se reanuda la sesión. Buenos días, señorías.

- 7. PROYECTOS Y PROPOSICIONES DE LEY
- 7.1. DICTÁMENES DE COMISIONES
- 7.1.4. PROYECTO DE LEY DEL SECTOR FERROVIARIO.
COMISIÓN: FOMENTO
(Núm. exp. 621/000146)

El señor presidente da lectura a los puntos 7., 7.1. y 7.1.4.

El señor PRESIDENTE: Para la presentación del dictamen, tiene la palabra la presidenta de la Comisión de Fomento, senadora Pan.

La señora PAN VÁZQUEZ: Gracias, señor presidente.

Señorías, como presidenta de la Comisión de Fomento me corresponde el honor de presentar ante el Pleno del Senado el dictamen de esta comisión sobre el Proyecto de Ley del sector ferroviario.

El texto de este proyecto de ley, remitido por el Congreso de los Diputados, tuvo entrada en el Senado el día 13 de julio de 2015, abriéndose un plazo para la presentación de enmiendas que fue prorrogado hasta el día 30 del mismo mes. Al proyecto de ley se han presentado 7 propuestas de veto y 381 enmiendas.

La propuesta de veto número 1, de la señora Capella i Farré, del Grupo Parlamentario Mixto. La propuesta de veto número 2, del señor Iglesias Fernández, del Grupo Parlamentario Mixto. La propuesta de veto número 4, del señor Guillot Miravet y del señor Saura Laporta, ambos del Grupo Parlamentario de la Entesa pel Progrés de Catalunya. La propuesta de veto número 5, presentada conjuntamente por la señora Almiñana Riqué, el señor Boya Alòs, el señor Bruguera Batalla, el señor Martí Jufresa, el señor Montilla Aguilera, el señor Sabaté Borràs y la señora Sequera Garcia, todos ellos del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya. La propuesta de veto número 3, del Grupo Parlamentario Vasco en el Senado. La propuesta de veto número 7, del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i d'Unió. Y la propuesta de veto número 6, del Grupo Parlamentario Socialista.

Las 381 enmiendas se distribuyen de la siguiente forma: Enmiendas 1 a 71, del señor Iglesias Fernández, del Grupo Parlamentario Mixto. Enmiendas 72 a 81, del Grupo Parlamentario Vasco en el Senado. Enmiendas 82 a 234, del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya. Enmiendas 318 a 381, del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i d'Unió. Enmiendas 235 a 254 y 256 a 317, del Grupo Parlamentario Socialista.

La ponencia designada para informar el proyecto de ley procedió a emitir informe el día 26 de agosto de 2015, acordando aceptar como informe el texto remitido por el Congreso de los Diputados. La comisión se reunió para determinar dicho proyecto el día 26 de agosto de 2015, aceptando como dictamen el informe realizado por la ponencia.

Finalmente, se han presentado los siguientes votos particulares a este dictamen. Votos números 1 y 2, del Grupo Parlamentario Mixto. Voto número 2, del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i d'Unió. Voto número 3, del Grupo Parlamentario Socialista. Votos números 4 y 5, del Grupo Parlamentario Vasco en el Senado. Votos números 6 y 7, del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya. Voto número 8, de los senadores Guillot Miravet y Saura Laporta, del Grupo Parlamentario Mixto. Voto número 9, presentado conjuntamente por la señora Almiñana Riqué, señor Boya Alós, señor Bruguera Batalla, señor Martí Jufresa, señor Montilla Aguilera, señor Sabaté Borràs y señora Sequera García, todos ellos del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya.

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

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senadora Pan.

Comenzamos el debate de las propuestas de veto.

En primer lugar, la propuesta de veto número 1, de la senadora Capella. Tiene la palabra para su defensa.

La señora CAPELLA I FARRÉ: Gracias, señor presidente.

Señorías, hemos presentado veto a este proyecto de ley y, además, insistiré en lo que he venido diciendo a lo largo de estos días. De nuevo ponemos en entredicho la forma en la que el Gobierno del Estado español, a quien da apoyo el Partido Popular, legisla. No lo dice esta senadora de Esquerra Republicana, se lo dice el Consejo de Estado, que considera que este texto no es un buen texto.

Es evidente que tienen prisa para pasar este trámite, dado que entramos ya en una dinámica electoral y seguramente los augurios respecto a los resultados han desencadenado esta manera de legislar en la que todos estamos inmersos. Es verdad que las prisas no son buenas consejeras para nadie; entendemos que en este proyecto de ley no se han podido contrastar, ni evaluar ni incorporar de una forma adecuada las consideraciones que deberían haber realizado los distintos sectores afectados. Cierran en falso la regulación del sector ferroviario al no determinar las bases de liberalización, incluso otorgando a la ministra de Fomento la posibilidad de regular mediante orden facultades que le exceden.

Señorías, la liberalización ferroviaria no garantiza la seguridad del empleo ni las condiciones laborales, ni siquiera el respeto a los estándares de calidad y mantenimiento que debería tener el sistema ferroviario. Deberíamos recordar la situación en la que se encuentra Inglaterra, que privatizó su línea de ferrocarriles a mediados de los años noventa. No se ponen de acuerdo ni en el Consejo de Transportes de la Unión Europea; ningún país respalda la postura del Estado español y ustedes deberían preguntarse por qué otros países europeos, como Grecia, Portugal, Holanda, Irlanda o Austria, han manifestado su oposición a la aplicación total de la directiva. ¿Por qué Francia y Alemania están a la expectativa? Si quieren, les hago una reflexión de lo que pasa en Cataluña. Ustedes me dirán que en todo caso fue transferido y que es responsabilidad de la Generalitat de Catalunya. Sin ir más lejos, anteayer volvimos a tener retrasos de entre cuarenta y cinco minutos y dos horas y media, que hasta ayer a mediodía seguían vigentes. Es inaudito que hoy en día sigan siendo incapaces de resolver el déficit endémico que Cataluña arrastra en infraestructuras ferroviarias. El Gobierno del PSOE comprometió 4000 millones de euros, de los que a día de hoy solo se ha ejecutado una décima parte. Por tanto, entendemos que nada nuevo hay en el horizonte para que... *(Se apagan parte de las luces del hemiciclo)*. Yo no tengo nada que ver con esto. *(Risas)*.

El señor PRESIDENTE: ¿Está segura? *(Risas)*. Continúe, si puede leer.

La señora CAPELLA I FARRÉ: Como decía, se comprometieron 4000 millones de euros a fin de poder poner al día las Cercanías de Cataluña y a día de hoy solo ha sido ejecutada una décima parte. La falta de inversión es igual a falta de seguridad, a la vez que impide una frecuencia de paso de los convoyes. Esto significa menor afluencia de ciudadanos y, obviamente, identifica qué modelo de transporte y de sostenibilidad tenemos unos y tienen otros.

Ustedes comprometen nuestras infraestructuras y con ello, sobre todo, nuestro crecimiento, todo esto con ADIF arrastrando una deuda de 24 000 millones de euros y Renfe de 5000 millones de euros. Otro ejemplo, ¿cómo puede ser que la línea Barcelona-Puigcerdà aún circule a velocidad propia del siglo XIX, pese a que ustedes se comprometieron a hacer mejoras en esta línea? El último compromiso es de febrero de 2015.

Ustedes siguen empeñados en hipotecar el crecimiento de todo el arco mediterráneo e impulsan el corredor central, en detrimento del proyecto insignia de la Unión Europea, que no es otro que el corredor mediterráneo. Con ello, castigan —se lo decía al ministro Montoro el martes— no solo a la competitividad y al empresariado del arco mediterráneo, de los Països Catalans, del País Valencià, de Cataluña, sino que comprometen el de la península ibérica. Un ejemplo que lo demuestra es la paralización otra vez del tramo Castellbisbal-Martorell, eje principal del corredor mediterráneo, lugar donde hay empresas de la envergadura de Seat, Solvay, Cerestar, piezas muy importantes para el crecimiento de la economía catalana, pero que también afecta a la península ibérica. Para nosotros, este tramo es muy importante, es importante para todos, ya que facilitaría la

salida de los productos a Europa, a la vez que se terminaría con el cuello de botella más importante de dicho corredor. Con este proyecto de ley y con este modelo que ustedes diseñan, condenan a las líneas que a sus ojos no son rentables, sin dar la posibilidad de que las autonomías puedan buscar soluciones para garantizar su futuro.

La pregunta que debemos formularnos cada vez que se tramita un proyecto de ley es cuál es su objetivo y qué se pretende. En todo caso, la pregunta que nos hacemos nosotros en Cataluña es: ¿cómo beneficia a Cataluña? ¿Cómo beneficia a los catalanes y a las catalanas? ¿Cómo se resuelve la pérdida de competitividad? ¿Qué representa para nosotros la falta del corredor mediterráneo? En definitiva, como les decía al principio de mi intervención, ¿por qué se legisla de esta manera, deprisa, rápido? ¿A quién están intentando beneficiar ustedes con este proyecto de ley? Dejo aquí la pregunta. Me gustaría que ustedes me la contestasen.

En todo caso, por estos motivos y por los que se irán exponiendo a lo largo de las intervenciones, hemos presentado veto a este proyecto de ley y solicitamos el apoyo del resto de los grupos parlamentarios. Anunciamos que daremos apoyo a los vetos que han sido presentados por el resto de grupos parlamentarios, indicando que deberían hacer una reflexión, porque es evidente que ustedes se habrán dado cuenta de que, en este devenir legislativo de este último tramo final de la legislatura, no hay ley que no lleve acompañados, excepto la de carreteras —si no recuerdo mal—, vetos de la mayoría de los grupos parlamentarios que conforman la oposición en esta Cámara. Es una reflexión que dejo en el aire por si ustedes entran en razón y se dan cuenta de que este proceder legislativo no es la mejor manera de avanzar.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senadora Capella.

Propuesta de veto número 2 del senador Iglesias. Tiene la palabra para su defensa.

El señor IGLESIAS FERNÁNDEZ: Gracias, señor presidente.

Inicio la defensa del veto, en este ambiente íntimo al que solo le falta como música de fondo «Y todo a media luz» (*Risas*), desde la perspectiva de cuestionar gran parte de las líneas maestras del Proyecto de Ley de ferrocarriles.

Como seguramente sus señorías saben, la organización que represento, Izquierda Unida, se ha manifestado en contra del proceso de liberalización del sector ferroviario por considerar que es un sector estratégico; en consecuencia, no debiera ser susceptible de sustraerse a la decisión de los poderes públicos, sin perjuicio de que, a la vez, seamos conscientes de que las directivas europeas imponen unas exigencias. Pero siendo cierto que las directivas europeas imponen exigencias respecto a la liberalización del sector ferroviario, no lo es menos que, en nuestra opinión, este proyecto de ley hace una interpretación entusiasta de esa demanda de liberalización y, además, apresurada de su concreción en el tiempo.

Presentamos este veto por considerar que, al contrario de lo que de forma expresa las directivas europeas demandan, no es imprescindible, como establece el proyecto, que se abra la posibilidad de que existan varios operadores de infraestructuras ferroviarias públicos o privados. Conocen sus señorías la situación actual después de la reestructuración de la gran empresa pública del sector ferroviario español, Renfe. Se configuró la sociedad ADIF precisamente para jugar ese papel de gestor de las infraestructuras ferroviarias. En nuestra opinión, debe mantenerse el modelo actual de un único operador público como gestor de las infraestructuras ferroviarias.

Tampoco compartimos las prisas de la liberalización del transporte ferroviario de viajeros iniciado ya hace más de un año, fundamentalmente en torno a las líneas de alta velocidad ferroviaria. Con esta decisión de abrir ya la liberalización del transporte ferroviario de viajeros se adelantan los plazos máximos fijados en las directivas europeas. Entendemos que a lo máximo que se debiera llegar es a permitir la existencia de líneas ferroviarias de titularidad privada exclusivamente cuando estas conformen el complemento de la actividad principal diferente del titular; pensemos en una gran siderurgia que necesita una línea ferroviaria para conectar con el puerto más próximo por el que exportar la producción siderúrgica.

Frente a la regulación establecida en el proyecto, que demuestra una total y absoluta obsesión por la eficiencia económica, Izquierda Unida considera que toda la estrategia ferroviaria, desde la planificación de las infraestructuras a la fijación de cánones y tarifas, ha de someterse al principio de sostenibilidad social como única garantía de la cohesión territorial, económica y social, que

dice pretender alcanzar el texto que estamos debatiendo en este Pleno. En un país como el nuestro en el que sigue habiendo grandes diferencias en los servicios ferroviarios de los distintos territorios —la senadora Capella acaba de hacer referencia a las dificultades de Cataluña; yo podría contarles a sus señorías los problemas que tenemos en mi tierra, en Asturias—, la irrupción de la iniciativa privada en ningún caso va a contribuir a superar unas desigualdades preexistentes; al contrario, la búsqueda inmediata, como es lógico, de rentabilidad de las inversiones privadas sin duda alguna las va a agravar, en tanto en cuanto se van a concentrar donde ya, hoy, hay un mayor número de infraestructuras ferroviarias porque existe una mayor demanda vinculada a la actividad económica más importante. Incluso de la lectura del proyecto pudiera parecer que el legislador acaba viendo como un estorbo para los objetivos que se ha fijado la existencia de las empresa públicas y, por ello, establece unos contenidos, una normativa, que propician que la iniciativa privada esté en condiciones de acabar arrinconando a estas empresas públicas.

Por otro lado, Izquierda Unida opina que la importancia de la seguridad quedó trágicamente desvelada con el accidente de Santiago. Aunque el proyecto establece avances sobre la situación que tenemos, no es menos cierto que esos avances resultan poco exigentes, o al menos insuficientes en esta materia, tanto en lo que hace referencia a las infraestructuras como sobre todo en material rodante y personal, donde no se establecen unas exigencias rigurosas que abunden en reforzar suficientemente las demandas de necesidades concretas relacionadas con la elevación del nivel de grado de seguridad y, además, el texto no proporciona a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria la fortaleza que precisa.

Esta posición que Izquierda Unida articula a través del veto es el colofón de nuestro posicionamiento en torno a las políticas ferroviarias desde el inicio de los procesos liberalizadores, en torno al 2006 y 2007. Nos manifestamos en contra de la apertura de operadores privados del tráfico de mercancías hace ya ocho años. Rechazamos en su día la segregación de Renfe en tres sociedades y posteriormente la desaparición de FEVE a través de la creación de Renfe Ancho Métrico. Cuestionamos presupuesto a presupuesto que las inversiones en alta velocidad se hicieran fundamentalmente a costa de no afrontar las mejoras en los servicios de Cercanías, que han perdido usuarios en los últimos años no solo por la crisis, que evidentemente significa menos trabajadores que se desplazan en ferrocarril a su puesto de trabajo porque se ven en la dramática situación de estar en el desempleo, sino también por las medidas de ajuste que se han aplicado y que en muchos casos han significado un deterioro del servicio. Igualmente, confrontamos con la introducción de mecanismos de cierre de líneas y tramos, que quedaban excluidos de la consideración de sujetos a obligación de servicio público; no es que se haya generalizado ese proceso, pero es cierto que se sentaron las bases y luego se aplicó de forma puntual en los trenes regionales. Y rechazamos que en el proyecto se plantee que la única alternativa al cierre en estas situaciones sea la asunción de costes por las comunidades autónomas o, incluso —nos parece más llamativo—, por las corporaciones locales.

Por estas razones formulamos el veto para el que solicitamos el respaldo de la Cámara.
Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Iglesias.
La propuesta de veto número 4 es de los senadores Guillot y Saura.
Tiene la palabra el senador Guillot, para su defensa.

El señor GUILLOT MIRAVET: *Gràcies, senyor president.* Buenos días, señorías.

Un proyecto más que vamos a debatir en las peores condiciones, uno más entre los 7 de este Pleno y los 33 que vamos a aprobar en menos de dos meses. Y seguimos degradando este Senado, que parece que nadie quiere reformar.

A continuación, expondré las razones del veto que el senador Saura y yo presentamos en representación de Iniciativa per Catalunya Verds.

Señorías, dentro de poco más de un mes, aproximadamente, el presidente Mariano Rajoy disolverá las Cortes. Entre tanto, discutiremos y ustedes, señorías del PP, aprobarán una ley, la del sector ferroviario, tramitada, en mi opinión, de forma muy precipitada. Una ley que no responde a las necesidades del sector, a la sostenibilidad del sector ferroviario, ni a su planificación y financiación. Una ley que no garantiza los derechos de los ciudadanos, especialmente en las zonas denominadas menos rentables. Lamentablemente, las políticas ferroviarias de los gobiernos de

España nunca han tenido en cuenta la cohesión territorial, económica y social; nunca se ha dado una apuesta por la sostenibilidad ambiental del sistema.

La ministra Pastor decía en el Congreso de los Diputados que esta ley no es una ley para esta legislatura, ni siquiera para los próximos diez años. Pues se equivoca. Vistos el número de vetos presentados, deseo que se pueda cambiar después de las próximas elecciones.

Señorías, no es excusa de esa precipitación en la aprobación de ese proyecto de ley justificarse en la urgencia de trasponer una directiva europea, y menos si hablamos de la Directiva europea 2012/34, que está sufriendo cambios en su tramitación. El informe del Consejo de Estado ya alerta de la brevedad y premura de los plazos en la tramitación del proyecto de ley; una ley, como la del sector ferroviario, que carece de su memoria económica y de su informe económico, como señala el mismo Consejo de Estado, algo realmente sorprendente.

La ministra Pastor también afirmaba en el Congreso, en la defensa de este proyecto de ley, que el sistema ferroviario no es patrimonio de ningún Gobierno, sino de todos los españoles. De ser cierta esta afirmación, yo le respondería que cada vez es menos patrimonio de todos los españoles y más de las empresas privadas tras el proceso de privatización llevado a cabo y de los que van a impulsar este mismo proyecto de ley.

Hablar en España de ferrocarriles es hablar del AVE, por los menos en los últimos treinta años; es hablar de una especie de papanatismo con el AVE que no se sostiene ni por necesidades sociales, costos económicos, intereses territoriales, ni desde una óptica de sostenibilidad territorial y ambiental. Señorías, ¿ustedes encuentran lógico que seamos el país europeo con más kilómetros de AVE, más que Alemania, de mucha mayor extensión territorial, mucho más plana, con mayor población, por no hablar de sus potenciales económicos? ¿Es lógico que seamos la segunda potencia del mundo detrás solo de China? ¿Es razonable que desde el año 2000 el despliegue de la red europea de los AVE en servicio se deba en un 50 % a España? ¿Que durante estos años de dura crisis, lo que algunos llaman la gran recesión, con sus recortes de gasto e inversión públicas, España representara el 70 % de los nuevos servicios de AVE? ¿Qué se creen, que los países de nuestro entorno son menos listos?, ¿que nosotros somos más ricos? La verdad es que desde el punto de vista del senador Saura y mío es del todo irracional. ¿No hubiera sido más útil, para modernizar nuestra red ferroviaria, invertir en Cercanías y regionales, apostar por la velocidad alta, para entendernos, Euromed, en vez de por la alta velocidad? Deben de estar muy orgullosos de sus 2515 kilómetros de AVE construidos, de los 1380 en fase de construcción y de los 1702 kilómetros que, según ADIF, restan por construir. Nos proponen para 2016 en los Presupuestos Generales del Estado que el 67 % del total de la inversión presupuestaria se destine al AVE. Llevamos gastados más de 65 000 millones de euros en el AVE y no hemos alcanzado aún el objetivo del 75 % de ocupación que se fijaba ya para el 2009; seguimos en un 63 %, que es la misma ocupación que en 2005.

Una apuesta por el AVE no sostenible, según el Tribunal de Cuentas, que señala un coste de deuda amortizada a devolver a partir de 2017 —dentro de año y medio— de 9142 millones de euros. No podía ser de otra manera; si a las reducciones a la mitad de las aportaciones de las ayudas europeas al AVE se le suman los recortes presupuestarios, la resultante es este imparable endeudamiento. A la preocupación, expresada por el Tribunal de Cuentas, de que los cánones que ADIF cobra a Renfe y cobrará a los futuros operadores privados sean suficientes para cubrir los costes de mantenimiento de la infraestructura y para garantizar su sostenibilidad económica, la respuesta que da este Proyecto de Ley del sector ferroviario es una mayor flexibilización de estos cánones.

Señorías, en España, a mi entender, se ha primado velocidad sobre seguridad y eficiencia. Esta concentración de la inversión en el AVE ha producido el desplazamiento de los proyectos de inversión de los demás modos ferroviarios con la inevitable descapitalización por no alcanzar la inversión anual, ni siquiera los valores de mantenimiento. Les quiero recordar que mientras tanto se han liquidado miles de kilómetros de red convencional. Mientras se construían 2400 kilómetros de AVE, se reducía la red convencional en 2954 kilómetros. Con las reducciones de la red convencional llevadas a cabo por este Gobierno, casi dos millones de pasajeros se han quedado sin servicio ferroviario, agravando los problemas de territorios extensos de nuestra geografía que se van despoblando. El proyecto de ley, en su artículo 4, hace referencia a las líneas que se pueden incluir o excluir en el catálogo de líneas y tramos de interés general, y en su artículo 11 abre la posibilidad de clausurar líneas o tramos siempre que no sean rentables económica y socialmente.

La ley no define en ningún momento estos conceptos de rentabilidad económica y social, y así como para los operadores la rentabilidad económica es fácil de establecer, la social solo puede ser definida desde la legislación e interpretada por los poderes públicos. Señorías, si la lógica es exclusivamente la de la rentabilidad, el impacto social y territorial será muy grave. Su propuesta de que las comunidades autónomas o los ayuntamientos puedan asumir los costes de las líneas o tramos que el Gobierno piensa suprimir, realmente es un brindis al sol, por no decir un disparate.

Es un proyecto de ley que no resuelve con claridad las cuestiones de la seguridad. Se plantea la creación de la agencia estatal de seguridad ferroviaria sin definir con claridad sus competencias y composición.

Nos presentan un proyecto de ley que tiene como uno de sus principales objetivos consolidar el rigor en la planificación y construcción de nuevas infraestructuras. Si esta afirmación se refiere al rigor con el que hasta el momento se han tomado las decisiones sobre la línea de alta velocidad, estamos aviados, y más si ya se han construido o están en fase de construcción el 70 % del total de la planificación de AVE. ¿Qué van a planificar y con qué rigor? Mucho me temo que el actual Plan de infraestructuras, transporte y vivienda, Pitvi, ha generado una especie de burbuja ferroviaria insostenible.

A nadie que haya leído el proyecto de ley se le escapa el afán privatizador de este Gobierno. En 2013 se liberalizó el transporte turístico de viajeros; en 2014, el resto de transporte de viajeros y, ahora, con este proyecto de ley se pretende blindar la entrada de capital privado para la explotación de nuestras infraestructuras ferroviarias de transporte, tanto en mercancías como en viajeros. El Gobierno del Partido Popular se adelanta a los procesos de liberalización marcados en la directiva y modificada, en parte, en el cuarto paquete ferroviario, que da de plazo hasta 2019 para la apertura del mercado ferroviario de viajeros, y, hasta 2023, para la licitación de los contratos para la obligación de servicios públicos.

Tampoco me sorprende nada, conociendo como las gasta este Gobierno, que la nueva tasa para que las empresas de transporte de viajeros contribuyan también al pago de las obligaciones de servicio público no entre en vigor hasta 2022. En privatizar, corriendo, y en qué paguen, lentísimos.

Señorías, en Europa ya tenemos una experiencia nefasta en la privatización del servicio público ferroviario: la llevada a cabo en Gran Bretaña por Margaret Thatcher. El senador Saura y yo consideramos que sería mejor atender a los plazos que marca la Unión e insistimos en no precipitarnos.

Para Iniciativa per Catalunya Verds el camino que marca esta ley no es el correcto porque no se prima el interés general ni el equilibrio territorial. La apuesta por el ferrocarril es una apuesta estratégica para el país en todos los órdenes, por lo que no puede ni medirse con criterios chatos de rentabilidad ni someterse a los intereses privados. Es demasiado lo que hay en juego, por lo que pedimos su voto favorable a este veto.

Gràcies, senyor president. Gracias, señorías.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Guillot.

La propuesta de veto número 5 es de las senadoras Almiñana y Sequera y de los senadores Boya, Bruguera, Martí, Montilla y Sabaté.

Para su defensa, tiene la palabra el senador Martí Jufresa.

El señor MARTÍ JUFRESA: Muchas gracias, señor presidente. Buenos días.

Senadores, senadoras, no hay duda de la importancia del ferrocarril para cualquier sociedad que quiera ser moderna y justa. La centralidad de este modo de transporte proporciona igualdad de oportunidades y garantiza, como ningún otro, el derecho a la movilidad. Mercancías y viajeros circulan mucho mejor en ferrocarril que en otros modos de transporte, incluso, en la cotidianeidad millones y millones de ciudadanos necesitan, y querrían todavía más, disponer de un sistema ferroviario que les permita funcionar en su vida con eficacia, puntualidad, comodidad y eficiencia medioambiental y económica, en términos de usuarios, pero también junto con la sociedad, en términos de seguridad, y, a la vez, de dinamización económica. En este sentido, el sector ferroviario dispone en España de 600 empresas que dan trabajo a 145 000 personas, un trabajo cualificado, tanto directa como indirectamente. Además, en términos de transporte genera 2150 millones de euros al año y su industria factura 4350 millones de euros anuales, 2500 de los cuales están relacionados con la exportación. Aporta una dinamización económica también clave en términos

de desarrollo turístico y, sobre todo, de competitividad para el resto de los sectores económicos. En definitiva, señorías, como he dicho, es un sector crucial para el presente y el futuro de cualquier sociedad que quiera ser moderna, competitiva y justa. Por ello, este sector debe estar bajo el amparo y cuidado del liderazgo público.

Un esfuerzo tan grande en términos sociales, económicos y presupuestarios, y tan prolongado en el tiempo como el que requieren las dotaciones y el desarrollo del sector ferroviario —que además necesita mucho cuidado en su racionalización y sistematización puesto que estas cantidades ingentes de esfuerzo después tienen poca flexibilidad para volver atrás—, insisto, solo puede tener un liderazgo público. En este país hemos hecho mucho todos, pero seguramente también convendrán ustedes, señorías, en que todavía no hemos hecho suficiente y que hay algunos errores básicos que habría que enmendar.

Por todo ello, señorías, mi grupo ha prestado una especial atención a este proyecto de ley que nos parecía, como he dicho, especialmente relevante para nuestro futuro colectivo. Y he de transmitirles nuestra profundísima decepción debido a tres discrepancias amplísimas en tres frentes que voy a exponer a lo largo de esta intervención y que nos hacen llegar a esta conclusión: nos sentimos altamente decepcionados por este proyecto de ley que es incapaz de abordar, con la suficiente amplitud de miras y con la suficiente profundidad social, un sector tan estratégico, como he dicho, para nuestro desarrollo colectivo.

Nuestra primera discrepancia tiene que ver con la forma. Ustedes son perfectamente conscientes de que esta tramitación ha sido muy deficiente, como refleja el informe del Consejo de Estado, que es inusualmente crítico con la tramitación de este proyecto de ley. Tanta urgencia en la demanda de los informes preceptivos de los órganos consultivos ha llevado a que incluso falte alguno —el del Consejo Económico y Social, por ejemplo— y también a que la memoria económica sea claramente inconsistente e insuficiente. Por tanto, la primera decepción deriva de la discrepancia por la forma de tramitación, en precario, de un proyecto de ley tan importante.

La segunda discrepancia —que también se ha formulado aquí— es la oportunidad. Este proyecto, como todos ustedes saben, se desarrolla en el marco del cuarto paquete ferroviario de la Unión Europea. Es un paquete que está todavía en discusión y sobre el que no hay consenso comunitario, entre otras cosas, sobre las fechas y las condiciones de la liberalización, por ejemplo, del transporte interior de viajeros. Se explicaba aquí también que otros socios comunitarios tienen una actitud completamente distinta, mucho más prudente, pausada y analítica sobre cuál debe ser el desarrollo de este sector en un futuro inmediato. Por tanto, señorías, esta ley puede quedar obsoleta en breves meses o años y, en este caso, insisto, eso supondría un agravante debido a la complejidad de las marchas atrás en un tema como este.

Además, señorías, cambios estructurales tan profundos como los que ustedes proponen en esta ley requieren evaluación y, sobre todo, consenso técnico, social y político. El propio ministerio encargó un informe a una comisión científico-técnica creada ad hoc para el estudio de mejoras en el sector ferroviario, y este informe dice a las claras, señorías, que ustedes no lo están haciendo bien, que el funcionamiento no es oportuno. En su punto cuarto, este informe solicita que antes de tomar cualquier decisión se desarrolle un análisis multidisciplinar sobre la experiencia del sector ferroviario en España desde 2005; análisis que el ministerio no ha llevado a cabo y, por tanto, no ha tenido en cuenta, como requeriría este asunto, el análisis de los distintos factores. Además, en el apartado siete dice muy claramente: hasta que todas estas entidades y organismos no hayan sido definidas, estructuradas y funcionen adecuadamente, y hasta que no se haya producido un retorno de experiencia mucho más consistente, si se pretende avanzar en la liberalización del transporte nacional de viajeros, más allá de lo que finalmente exija la Unión Europea, habría que analizar con cuidado las posibles implicaciones. Por el momento, existen muy pocas experiencias liberalizadoras de éxito. Por tanto, parece prudente acometer un proceso gradual de transformación. Es decir, todo lo contrario de lo que ustedes pretenden con este proyecto de ley.

Sus propios expertos, señorías del Partido Popular, recomiendan calma y prudencia en el enfoque y en las propuestas, y ustedes hacen todo lo contrario: precipitar —y de manera urgente durante este último tramo de la legislatura— el cambio de toda la estructura del sector ferroviario en España.

¿Qué necesidad había de plantear ya esta ley? ¿Qué urgencia había, teniendo tiempo, como tenemos, hasta 2019? Me temo que la respuesta tiene que ver con el tercer tipo de discrepancia que les anunciaba: discrepancias de fondo muy significativas en cuanto al enfoque de esta ley

y, sobre todo, respecto al modelo de organización propuesto del sector ferroviario. En cuanto al enfoque, señorías, esta ley traduce una apuesta solo superficial por el ferrocarril en nuestro país. Existen lagunas en aspectos clave que indican que el objetivo principal de este proyecto de ley no es, como decíamos al principio, que el transporte por ferrocarril nucleee y vertebral la apuesta por la movilidad en España sino, simplemente, un cambio de modelo al que luego me referiré.

Voy a señalar brevemente seis aspectos que este proyecto de ley no recoge. Primero: mercancías. Este es el primer reto que tenemos que afrontar en España en cuanto al transporte. Los datos son clarísimos: estamos muy por debajo de la media. Los usos mixtos de vía dificultan la clave del buen funcionamiento del transporte de mercancías: la velocidad continua; la logística, la optimización de capacidades y la interoperabilidad no están para nada reflejadas en esta ley. Segundo: la intermodalidad. Ustedes se llenaron la boca con la intermodalidad al principio de legislatura y, sin embargo, en este proyecto no encontramos nada en términos de trazados, de ubicación de las estaciones, de relación con otros modos de transporte, etcétera. Tercero: la integralidad, es decir, la relación de la Red Ferroviaria de Interés General con la red de Cercanías y otros modos de transportes, y lo que es más importante todavía: la relación del ferrocarril con otras cuestiones clave para que pueda tener un buen funcionamiento; por ejemplo, el abastecimiento de energía. Cuarto: la homologación y tecnificación respecto al ancho de vía, un asunto importantísimo que ni siquiera se menciona en este proyecto de ley. Señorías, en España conviven tres anchos de vía. Sin duda, hay que hacer un gran esfuerzo por compatibilizarlos y, sobre todo, para que la red central pueda relacionarse con el resto de Europa. Sin embargo, hay falta de señalización, de desdoblamiento, de material, de informática de gestión y cuestiones relacionadas con el desarrollo de la I+D en la investigación ferroviaria. Quinto: los derechos y deberes de participación de los usuarios. Y sexto: los profesionales del sector, pues en esta ley no se recoge nada en cuanto a su carrera, su formación o el horizonte de su desarrollo profesional.

En definitiva, este proyecto cuenta con lagunas en aspectos claves, lo que se traduce en que para ustedes el sector del ferrocarril no ocupa la posición central de la que hablábamos antes.

Pero la principal discrepancia con mi grupo, como pueden suponer, tiene que ver con el cambio y el desbarajuste en el modelo de organización del sector ferroviario que propone esta ley. En esta ley no queda clara cuál va a ser la titularidad de las vías de nuestro país. Hay una leve referencia a que puede haber una titularidad privada, pero en ningún momento se dice que la titularidad sea pública, lo cual, por comparación con la ley de carreteras que discutiremos después, llama poderosísimamente la atención, pues en esta última sí se dice explícitamente; es más, se indica que el Gobierno podrá dar facilidades de expropiación para la construcción de líneas de ferrocarril privadas. Y es lo único que se menciona en esta ley.

Segundo aspecto: fragmentación y privatización del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias de la red de interés general. Además, en un punto se habla del administrador y, en otro, del administrador general, con lo cual se genera cierta confusión sobre cómo se organiza la red.

El tercer elemento es la consolidación de la idea de la OSP, de la obligación de servicio público, que es la concepción al revés, que consiste en pensar que el mercado proveerá y que, donde el mercado no llegue, habrá un Gobierno que dirá que hay una obligación de servicio público y destinará cierta cantidad de dinero para que quede mitigado el desequilibrio del mercado, cuando, como he dicho, el sector ferroviario tiene que pensarse desde el liderazgo público. ¿Con la complementariedad del sector privado? Sin duda. ¿Entendiendo que puede haber liberalización en determinados tramos? También. Pero sin dejar nunca al mercado, al sector privado, el peso del desarrollo de este sector.

En definitiva, señorías, se trata de un modelo que está en las antípodas del que nosotros defendemos, que es el modelo de base pública, de titularidad pública, de administración de la infraestructura pública como garantía del servicio público y de operadores públicos y privados, pero con un operador público central que garantice el equilibrio entre los tramos de rentabilidad y los de no rentabilidad. Señorías, el mercado solo responde a la demanda que es solvente y, en este caso, estamos hablando de algo que va mucho más allá de una demanda. Liberalizar no quiere decir privatizar, y el sector público en esta ley queda como un mero regulador.

Por todos estos motivos, señorías, mi grupo propone este veto y votará a favor del resto porque nos parece más necesario que en muchos otros proyectos de ley, que este texto acabe aquí su tramitación, que se devuelva al Gobierno y encuentre la pausa, el análisis, el trabajo previo,

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Pleno

Núm. 172

10 de septiembre de 2015

Pág. 17000

el debate y el consenso que un tema tan sumamente estratégico para nuestro país requiere. (*El señor vicepresidente, Lucas Giménez, ocupa la Presidencia*).

Muchas gracias. (Aplausos).

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Gracias, señoría.

Para la defensa del veto del Grupo Parlamentario Vasco, tiene la palabra la senadora Iparragirre.

La señora IPARRAGIRRE BEMPOSTA: *Eskerrik asko, mahaiburu jauna. Egun on*. Buenos días, señorías.

Sin duda, compartimos las bondades del ferrocarril y en mi grupo estamos convencidos de que el futuro viaja en tren. No es la primera vez que nos lo escuchan. De ahí la insistencia de mi grupo y de esta senadora en concreto en la Y vasca, y no solamente como un proyecto importante para Euskadi y para España, sino para la conexión que supone con Europa.

Teniendo en cuenta lo anterior, deberíamos entender la importancia de esta ley. Sin embargo, consideramos que llega tarde y mal, como ya se ha manifestado anteriormente; incluso, más allá de lo que opinemos como senadores o como grupos parlamentarios, el propio informe del Consejo de Estado lo constata.

Es verdad que esperábamos que hubiera habido un mayor número de puntos de encuentro en torno a esta ley, y me baso en las palabras que la señora ministra citaba al presentar el proyecto en el Congreso. Ella hablaba de voluntad para alcanzar acuerdos, pero no es lo que ha pasado en el transcurso del trámite parlamentario.

Como decía, creemos en el modelo integral del ferrocarril pero eso sí, señorías, desde el respeto competencial, y el veto que a continuación voy a defender se basa principalmente en ese aspecto.

Mi grupo presenta el veto a este proyecto de ley y lo basa precisamente en la utilización manifiestamente abusiva del concepto de interés general. Así, en relación con las competencias sobre ferrocarriles, el artículo 149.1.21.^a de la Constitución establece que el Estado tiene competencias sobre ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una comunidad autónoma. Mientras tanto, el artículo 148.1.5.^a dice que las comunidades autónomas pueden asumir competencias cuando el itinerario de los ferrocarriles se desarrolle íntegramente en el territorio de la comunidad autónoma.

Por su parte, el artículo 10.32 del Estatuto de Autonomía del País Vasco, aprobado por la Ley orgánica 3/1979, establece la competencia exclusiva en materia de ferrocarriles, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 149.1.20.^a de la Constitución, mientras que el artículo 12.9 del Estatuto de Autonomía dispone que la comunidad autónoma tiene la competencia de ejecución de la legislación del Estado en materia de ordenación del transporte de mercancías y viajeros que tengan su origen y su destino dentro del territorio de la comunidad autónoma, aunque discurren sobre las infraestructuras de titularidad estatal a que hace referencia el artículo 149.1.21.^a de la Constitución, sin perjuicio de la ejecución directa que se reserve el Estado.

La sentencia del Tribunal Constitucional 245/2012 recuerda que la distribución de competencias en esa materia se basa en dos ejes fundamentales: el territorial y el de interés general. El primero, es decir, el territorial, no es el único pero sí es fundamental o esencial. Señorías, esto significa que a pesar de ser necesario completar este título competencial con los de obra pública e interés general, el criterio territorial sigue siendo el primordial y, por ello, no es posible desvirtuarlo con otros títulos estatales, por lo que siguiendo la doctrina del Tribunal Constitucional deberían ser aplicados solamente como excepción.

Con fundamento en todo lo anterior, no cabe la sustitución del criterio territorial por el de interés general a la hora de aplicar el reparto de competencias. De hecho, son numerosos los pronunciamientos anteriores a la importante sentencia 245/2012, que he mencionado anteriormente, que vienen a avalar dicha doctrina, entendiendo así que la materia está sometida a un doble canon sucesivamente: el de territorialidad y el de interés general, en el entendimiento de que el criterio de interés general complementa y modula el puramente territorial, pero sin excluirlo de forma sustancial. Por ello, el Estado no es competente para actuar en el ámbito interno de las comunidades autónomas y cualquier intervención se tendrá que fundamentar en otros títulos habilitantes, expresamente previstos en la propia Constitución.

En relación con las competencias sobre transporte ferroviario, la doctrina del Tribunal Constitucional ha advertido que el transporte es una materia con entidad propia y diferenciable de la infraestructura, y que la competencia sobre el transporte no afecta, en principio, a la relativa a la infraestructura, pues se trata de funciones públicas diferenciadas a los efectos de la distribución de competencias entre el Estado y las comunidades autónomas.

La principal particularidad de la distribución competencial en materia de transportes terrestres es la que resulta de la distinción que se produce entre las competencias normativas y las competencias de ejecución de la legislación estatal. Así, el objeto de la competencia autonómica de ejecución es, en principio, algo más amplio que el de la competencia autonómica exclusiva sobre transportes intracomunitarios, pues mientras la primera se refiere a los transportes ferroviarios cuyo origen y destino se hallen dentro de la comunidad autónoma, con independencia de que el recorrido rebase en algún momento, como he dicho anteriormente, el territorio autonómico, la segunda se circunscribe a los transportes que discurran íntegramente por el territorio de la comunidad autónoma, con independencia de a quién corresponda la titularidad de la infraestructura y de la reserva de la acción directa por parte del Estado.

Señorías, en reiteradas ocasiones se ha reprochado al Grupo Vasco nuestro erre que erre con la defensa del ámbito competencial; una defensa realizada siempre partiendo de un prisma político, aunque ciertamente todo lo que aquí debatimos tiene ese enfoque. Quizá por ello hoy estoy intentando esgrimir algún argumento desde un prisma más jurídico en la defensa de este veto. Como les decía, la sentencia 245/2012 del Tribunal Constitucional ha señalado que si los servicios de transporte ferroviario discurren íntegramente por una la comunidad autónoma, la entera ordenación de esos transportes ferroviarios debe corresponder a dicha comunidad, que tiene plena libertad para organizar la gestión y la financiación de los servicios y transportes ferroviarios de interés público, atendiendo a la importancia del criterio territorial en la distribución de competencias.

En cuanto a otros títulos competenciales que resultan concurrentes es preciso señalar que el carácter estratégico de los transportes en general, y del ferroviario en particular, tanto en lo que afecta a la propia infraestructura como al servicio de transporte de viajeros, tiene una indudable dimensión económica, lo que puede justificar que en su regulación entren en juego otros títulos competenciales de esta naturaleza, algo que no negamos. No obstante los puntos 13.^a y 14.^a del apartado 1 del artículo 149 de la Constitución relativos a las bases de coordinación de la planificación de la actividad económica en general, y de la Hacienda pública, deben ser definidos. No se pueden crear prestaciones patrimoniales de carácter público para uso de las infraestructuras ferroviarias, u otros conceptos, o de cualquier medida que incida en los ingresos y en los gastos del Estado sin manifestar claramente cuáles son los conceptos por los que se realizan.

No les voy a relatar una vez más la variedad de manifestaciones y de retorcidos usos del Gobierno, y que sospecho que en el tiempo que nos queda, que es breve, pretende seguir utilizando en relación con el título competencial del artículo 149.1 de la Constitución, pero hay abundantísima jurisprudencia constitucional que viene a decir que la invocación de tal competencia no puede provocar el vaciamiento de las competencias autonómicas, que en ningún caso pueden quedar vacías de contenido a causa de la intervención estatal. Señorías, creo que esto está meridianamente claro, y lo hemos defendido en reiteradas ocasiones.

Como les decía, entendemos que es absolutamente necesario, si se hace uso de este título, que se concreten los preceptos, los capítulos o los títulos a los que se refieren cada una de las materias, y ustedes en esta ley no lo hacen; hacen una referencia genérica. Esta determinación es absolutamente necesaria por una razón clara: por exigencias de seguridad jurídica que afectan al fundamento mismo del proyecto de ley que ha de partir de la correcta identificación de las competencias que el Estado tiene para aprobarla. Además, no hay que olvidar, y lo hemos mencionado a lo largo del debate sobre los diferentes temas objeto de este Pleno, que en un Estado compuesto como el español la lealtad institucional obliga a primar el escrupuloso respeto al orden de las competencias, y eso no solo significa que cada nivel territorial deba fundamentar debidamente sus competencias, sino que también debe facilitar el ejercicio de las de los demás, más aun cuando las nuestras deben ejercerse en el marco de las suyas.

Creo que al hilo de las anteriores consideraciones debemos llamar la atención, en primer lugar, sobre la definición de la red ferroviaria de interés general del artículo 4 del proyecto de ley, que es idéntica a la que recoge el número 4 de la vigente Ley del sector ferroviario, si bien con tres apartados más, el 4, el 5 y el 6, que tratan sobre el catálogo de infraestructuras ferroviarias de la

red de interés general que debe aprobar el Ministerio de Fomento y en cuya elaboración deben ser escuchadas las comunidades autónomas correspondientes, puesto que supone la puesta en servicio de nuevas infraestructuras mediante un sistema de inclusión automática en el citado catálogo.

A la vista de lo anterior podemos afirmar que en esta cuestión no se produce ninguna variación relevante, por lo menos de los criterios empleados en el precepto para considerarla como una infraestructura de interés general, y continúan siendo los mismos que en la Ley del sector ferroviario; por tanto, merecen el mismo juicio que estos. En nuestra opinión no se definen los límites precisos ni se traza una línea clara sobre la realidad a la que se refieren, al tiempo que se elude, se hace caso omiso, a los pronunciamientos del Tribunal Constitucional sobre la distribución de competencias en materia ferroviaria a la que anteriormente me he referido.

Estas son precisamente las razones que han conducido al contencioso que la Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco mantiene en la actualidad con el Ministerio de Fomento, puesto que la discusión radica en cuáles son esos tramos y esas líneas que deben tener esta consideración en el ámbito de nuestra comunidad autónoma, en Euskadi. Lo peor es que es un problema que se podía haber solucionado si en este proyecto de ley se hubiera definido el catálogo de lo que se considera interés general de otra manera, es decir, si lo hubiese delimitado de una manera más clara y respetando la doctrina que el Tribunal Constitucional ha ido elaborando en la materia.

En realidad, esto debería significar que la Administración General del Estado solo puede construir y administrar tramos o líneas de redes que en verdad tengan las características propias de la red ferroviaria y que vayan a formar parte de esta, y no a la inversa. Es decir, que todas las infraestructuras que sean de titularidad de la Administración General del Estado, o que esta construya, tengan que tener esta consideración, con independencia de que cumpla o no con los requisitos correspondientes, y parece que sigue siendo la posición ministerial a pesar del duro reproche que ha recibido este planteamiento por parte del Tribunal Constitucional. Como consecuencia creemos que subsisten las razones que en su día fundamentaron las alegaciones que fueron formuladas al proyecto de catálogo de líneas y tramos de la red ferroviaria de interés general y el recurso de inconstitucionalidad contra la Ley 11/2013, de 16 de julio, de medidas de apoyo al emprendedor y de estímulo al crecimiento y de la creación de empleo que reproduce lo dispuesto en el Real Decreto Ley 4/2013, de 22 de febrero, de medidas de apoyo al emprendedor y de estímulo al crecimiento y la creación de empleo.

Señorías, voy finalizando. Es por todo ello que el proyecto de ley del sector ferroviario debería formular una redacción alternativa de definición de la red ferroviaria de interés general cuya interpretación no deje lugar a la aplicación que de este concepto se viene realizando por el Ministerio de Fomento ya que cercena las competencias autonómicas vascas en la materia. Definición que debería ajustarse a los criterios constitucionales de distribución de competencias y sustentarse en criterios funcionales, históricos y de servicios, además de geográficos, y que esté redactada de tal manera que impida la sustitución pura y simple del criterio territorial por el de interés general, como hasta ahora ha venido realizando la Administración del Estado. Por todos estos motivos, señorías, el Grupo Parlamentario Vasco ha presentado este veto a este proyecto de ley.

Retomo uno de los comentarios que hice al principio de mi intervención del posicionamiento de la ministra en la presentación de este proyecto de ley en el Congreso sobre la búsqueda de acuerdos y reitero la manifestación que he hecho de que lo dudo, puesto que hasta ahora no ha existido. No obstante, mi grupo presenta este veto con todas las argumentaciones, quizá excesivamente jurídicas, y solicito el apoyo del resto de los grupos.

Muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Gracias, senadora Iparragirre.

Por el Grupo de Convergència i d'Unió, que presenta la propuesta de veto número 7, tiene la palabra el senador Alturo.

El señor ALTURO LLOAN: Muchas gracias, señor presidente. Señorías, muy buenos días.

Este proyecto de ley del sector ferroviario entendemos que no aborda adecuadamente ni resuelve los problemas que tiene el sector ferroviario estatal. Ello se debe en buena parte a que el proceso de elaboración de este proyecto de ley se ha hecho de una forma precipitada, con prisas,

sin que los distintos actores hayan podido participar ni en profundidad ni aportando reflexiones, no ha habido tampoco trámites de audiencia y de información, y hay que recalcar que las quejas no vienen solo de los sectores, sino también del propio Consejo de Estado que ha calificado este proyecto de ley de poco maduro. Nuestro grupo en el Congreso de los Diputados no presentó ningún veto atendiendo a que la señora ministra daba la sensación de que quería abrir un diálogo y es lo que esperábamos, pero a la hora de la verdad la precipitación y la colaboración se tradujeron en que todas las enmiendas, como las del resto de los grupos, fueron rechazadas. Por ello, nosotros, aquí en el Senado, presentamos este veto que voy argumentar con siete razones por las cuales entendemos que este proyecto de ley no resuelve los problemas del sector ferroviario.

Primera razón. En relación con el establecimiento de las bases para permitir una competencia efectiva en el transporte de mercancías de ferrocarril, este proyecto de ley presenta un gran obstáculo debido a que se mantiene a Renfe Operadora como empresa que ostenta el control sobre Renfe Alquiler de Material Ferroviario S.A. y sobre Renfe Fabricación y Mantenimiento, S.A. Es necesaria la desvinculación de Renfe Operadora debido a un claro conflicto de intereses. Estas sociedades mercantiles tendrían claros incentivos para beneficiar a otras empresas del mismo grupo empresarial en detrimento de las empresas ferroviarias privadas. Este es un conflicto grave que, en definitiva, perjudica lo que se pretende en los objetivos del proyecto de ley, que es una competencia efectiva en el sector del transporte.

Como segunda razón, un aspecto importantísimo es que se obvia el concepto de intermodalidad como cooperación de los modos de transporte, y muy especialmente entre los modos de transporte terrestre de mercancías: ferrocarril y carretera, y de éstos con el marítimo. Para favorecer el transporte de mercancías por ferrocarril hace falta que en este proyecto de ley se sienten las bases para que se establezca esta intermodalidad efectiva entre los distintos medios de transporte. Esto es clave, y este proyecto de ley no resuelve este problema y esta situación.

Tercera razón. En relación con la futura liberalización del sector del transporte de pasajeros por ferrocarril, además de esta problemática que he planteado en el primer bloque, hay otro problema, y es que el canon adicional para la utilización de las líneas ferroviarias desincentiva las economías de escala y, por tanto, que todas las empresas, tanto públicas como privadas, puedan ser más eficientes y ofrecer servicios más económicos. En definitiva, este canon va en contra del objetivo previsto en este proyecto de ley: Propiciar la apertura de la red para potenciar el uso de la alta velocidad mediante la mejora de la calidad y el aumento de la oferta. Por lo tanto, estos objetivos tampoco se cumplen.

Una cuarta razón importante que nos hace presentar este veto es la falta de respeto a las competencias y a la capacidad de gobernar y gestionar de las comunidades autónomas y entidades locales. Como es habitual en esta legislatura, en lugar de favorecer la participación y la coordinación de las distintas administraciones, el Gobierno central continúa con su ordeno y mando y punto. Un ejemplo es la ausencia en el proyecto de ley de la actuación de la Comisión bilateral Estado-Comunidades Autónomas, la cual resulta imprescindible. Es decir, esta colaboración tendría que reflejarse en este proyecto de ley, y resulta imprescindible a raíz de las competencias en materia de ordenación del territorio de la Generalitat prevista en el artículo 149.2 del Estatut d'Autonomia. Este es un elemento importante.

Otro ejemplo es que no se tiene en cuenta que, en el caso de los servicios de interés general, como son los de Cercanías y regionales, competencia de la Generalitat de Catalunya, esta institución no tiene un tratamiento y una consideración preferente a la hora de asignar la capacidad necesaria para garantizar la correcta prestación de este servicio. Entendemos que esta situación es grave y muy preocupante. Señores del Partido Popular, ponentes, tomen buena nota y esperemos que reflexionen y puedan dar respuestas claras y contundentes, puesto que ustedes saben lo que representa Cercanías y regionales para Cataluña.

Quinta razón. En la misma línea, las entidades locales y las comunidades autónomas salen malparadas a nivel de financiación, ya que en el caso de que el Gobierno central decida, por ejemplo, cerrar una línea, estas administraciones solo lo pueden evitar si se hacen cargo de su financiación. Tampoco se contempla que si una comunidad autónoma impone las condiciones de servicio público por sus competencias sobre servicios ferroviarios no se establezca ningún mecanismo en el que se acuerde la parte de financiación que deba asumir cada una de las administraciones, sino que la comunidad debe afrontar toda la parte económica que le correspondería, con lo cual esto tampoco

puede concebirse. En definitiva, es un perjuicio grave tanto para las comunidades como para las entidades locales.

La sexta razón está ligada también con la anterior y tiene mucha importancia: que dentro de los requisitos para obtener una licencia se tenga que ser una sociedad anónima, es decir, que para obtener una licencia se tiene que ser sociedad anónima; en cambio, las entidades de derecho público con una dilatada gestión del servicio de transporte de pasajeros y de ferrocarriles en sus respectivas comunidades autónomas no lo pueden hacer. Por lo tanto, evidentemente, este requisito es innecesario puesto que la legislación europea no establece requisito alguno en relación con la forma jurídica.

La última razón es que este proyecto de ley deja completamente al margen al ferrocarril histórico, olvidándose de su potencial para favorecer el turismo en las zonas rurales, las cuales requieren de este tipo de iniciativas. Señorías, hay que tenerlo presente. Les voy a poner un ejemplo, en mi tierra, en Lleida, el tren turístico que va desde Lleida a la Pobla de Segur es un ejemplo que está gestionando la Generalitat de Catalunya junto con la Diputación de Lleida. Eso supone un atractivo turístico para potenciar las zonas rurales, las zonas de montaña, el Pirineo. Ustedes deberían también considerarlo, y no lo tienen presente en ninguna de las modalidades.

Por todo ello creemos que es un proyecto de ley precipitado, que no escucha, no atiende, no soluciona; un proyecto, en definitiva, que prescinde de las comunidades autónomas y que de nuevo lleva al grupo de la mayoría a dar gas a una locomotora, prescindiendo del resto del tren. Van solos, señorías, van rápido, pero su vía también tiene final. Esperemos, de hecho confiamos, en que sepan frenar y que decidan atender las propuestas que presentamos cada uno desde el vagón que le corresponde. Hagamos que el tren funcione y no se pare porque esto es lo que interesa, lo que conviene a nuestra economía para tener una economía productiva, competente, eficaz y que nos haga crecer en los parámetros y en los sistemas que todos deseamos. Por lo tanto, creo que tienen que reconsiderar muchos aspectos en este proyecto de ley. Ya les dije que no presentamos veto en el Congreso y ahora lo hemos presentado por estas razones, que entendemos que son importantes y que ustedes tienen que atender y considerar.

Muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Gracias, senador Alturo.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, que firma la propuesta de veto número 6, tiene la palabra el senador Fernández Ortega.

El señor FERNÁNDEZ ORTEGA: Gracias, señor presidente.

El Grupo Socialista, uniéndose a lo que han hecho el resto de los grupos en esta Cámara, presenta un veto a la Ley del sector ferroviario porque estamos en total desacuerdo con la tramitación que —por la urgencia con que se ha hecho y sin escuchar a nadie— roza lo burdo, y con el fondo porque el Partido Popular aborda un cambio de modelo sin haber negociado nada con nadie, como es costumbre, con la soberbia con la que aplican su mayoría absoluta, pero que queda muy alejado de lo que sería lógico en un sistema constitucional como el nuestro, donde los gobiernos se suceden unos a otros y conviene que las leyes que regulan elementos estratégicos para nuestro país tengan, al menos, un mínimo de acuerdo.

Debería hacerles reflexionar que nadie apoye el proyecto de ley que hoy traen a esta Cámara. No solo los grupos políticos descalifican este proyecto de ley, también los usuarios, que ven recortados sus derechos; los trabajadores, que tienen una gran inseguridad con este proyecto de ley, y las instituciones, que han trasladado al Gobierno, por activa y pasiva, que este proyecto de ley tiene muchos fallos, muchas lagunas, incluso que ni siquiera tenía la madurez suficiente para haber ido al Consejo de Ministros, expresión textual recogida en el dictamen del Consejo de Estado. Yo que ustedes, lo pensaría. Soberbia, sí, pero comprensión de los demás, también. Es que no hay nadie que dé un mínimo de razón a este proyecto de ley.

Fíjese si es contundente el dictamen del Consejo de Estado, que casi podría ser un veto más a este proyecto de ley. Voy a destacar unos elementos sobre los cuales creo que merece la pena que reflexionemos todos, especialmente los senadores y senadoras de Grupo Popular. Dice el Consejo de Estado que falta la memoria económica. Todos nos hemos dado cuenta, y compartimos con el Consejo de Estado, que no haya ningún estudio económico que acompañe a esta nueva regulación; que no es estudie la incidencia que va a tener en la economía. Cualquier ayuntamiento,

cuando va a fijar una tasa, tiene que hacer un estudio económico. En esta ley estamos fijando los cánones que van a tener que satisfacer, los usuarios, las empresas que utilicen las infraestructuras ferroviarias y no hay ningún estudio económico. ¿No les llama la atención esta laguna, que es muy importante y que no se puede soslayar?

Además, dicen ustedes: hacemos esta ley para trasladar la Directiva Recast, la normativa europea. En los artículos 7 y 8 de esta directiva se habla de la sostenibilidad económica, pero ustedes no hacen ninguna referencia, cuando estamos hablando de una infraestructura en la que se han invertido ya 50 000 millones, que va a alcanzar una deuda pendiente de 24 000 millones el año que viene. ¿No hay nada que hablar sobre la sostenibilidad económica? ¿No creen que debería haber, al menos, un título completo sobre financiación en este proyecto de ley? Me parece que es una laguna lo suficientemente grave como para devolver al Gobierno el proyecto de ley.

Al Consejo de Estado le preocupa, como a todos nosotros, la precipitación en su tramitación. Se lo dije al Grupo Popular en todas las reuniones que hemos tenido: ustedes han tramitado la ley respetando el aspecto formal, pero de manera incompleta. Ustedes han jugado con las normas para decir que las cumplen, en apariencia, pero en el fondo no tenemos que escuchar a nadie, nos da igual todo el mundo, lo que queda bastante lejos de lo que debería ser el respeto parlamentario y, sobre todo, la comprensión de lo que significa nuestro sistema constitucional.

Dice el Consejo de Estado que faltan informes fundamentales que son inexcusables —aquí se ha citado alguno—, incluso faltan de los ministerios que podrían verse afectados, como el Ministerio de Defensa, así como algunos otros que ya han puesto de manifiesto los senadores de otras fuerzas políticas. Llega a decir el Consejo de Estado en su dictamen, que casi es un veto, que el proyecto de ley es inconsistente, llega incluso a dudar, como he dicho antes, de que esté lo suficientemente maduro como para ir al Consejo de Ministros, pero al Gobierno le da igual lo que le diga cualquier organismo. Es un ejercicio de soberbia absoluto. Tanto el Consejo de Estado como la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia llama la atención en cuanto a que no se ha trasladado la Directiva Recast; no se ha trasladado el reglamento que ustedes dicen que justifica hacer este proyecto de ley. Se lo dicen por escrito las instituciones del Estado, los informes que ustedes mismos han pedido, pero les da igual. No cambian nada y tampoco aceptan ninguna enmienda de los grupos políticos.

El Consejo de Estado dice que este proyecto de ley es impreciso, sobre todo en su artículo 5.3, donde dice que no hay que hacer estudios informativos cuando las modificaciones no sean significativas, y eso lo incluimos en una ley en el siglo XXI. Oiga, eso es una estupidez. ¿Cómo van a decir que no se puede hacer un estudio informativo cuando las modificaciones no sean significativas? ¿Y qué es significativo? Es absolutamente impreciso e inconcreto. Como esas, tiene unas cuantas perlas, tanto la Ley de sector ferroviario como la Ley de carreteras, de la que luego hablaremos, porque escriben unas cosas... Y dicen que si es grande o es pequeño, y con eso toman una decisión. Pero, ¿quién dice lo que es grande y lo que es pequeño? Se ve que habrán visto *Barrio Sésamo* más que los demás, porque ellos sí tienen claro lo que es grande y lo que es pequeño y no necesitan hacer comparaciones.

El Consejo de Estado dice que es inconcreto. Señorías, ahora, para clausurar una línea férrea tiene que ser altamente deficitaria. Cerrar una línea férrea supone un paso atrás, y hay que madurarlo y demostrarlo. Con la nueva ley, no. Con la nueva ley se rebaja, y lo dice el propio Consejo de Estado, a que sea altamente deficitaria. Se elimina, y se pone: que haya falta de rentabilidad. ¿Y quién decide dónde está la falta de rentabilidad? ¿Dónde está el listón? El cambio de lenguaje es importante también.

Al Consejo de Estado también le llama la atención que se habilite al ministro para todo: para la revocación de licencias ferroviarias; para la aprobación de contratos-tipo; para la regulación de condiciones y la regulación de todos los sistemas de naturaleza estructural que componen el sistema ferroviario; para el establecimiento de procedimientos de control, incluso, en los controles de alcohol y droga, para todo interviene directamente el ministro. Y recomienda el Consejo de Estado —con un criterio bastante razonable— que todo se haga vía reglamento no por decisiones del propio ministro. Pero donde hace falta reglamento, no hay ninguno y donde no hace falta, sí lo hay. La ley es prácticamente un reglamento, y llega a decir que lo que recoge esta ley en muchos casos es superfluo.

Y es hasta chocante —también califica de esta forma el Consejo de Estado al proyecto de ley— porque mientras que el ministro dispone cuáles son las condiciones para participar en los

procedimientos de licitación, el Consejo de Ministros decide cuántos títulos se adjudican y se pueden habilitar; las condiciones para habilitarlo las decide el ministro. Es chocante porque lo importante lo decide el ministro y lo accesorio lo decide el Consejo de Ministros. Se ve que el proyecto de ley está suficientemente bien pensado. En mi opinión, es sonrojante la crítica que le hace el Consejo de Estado, y hay que tener mucha soberbia para aplicar la mayoría y hacer oídos sordos a este informe.

El Grupo Socialista también se opone de manera frontal a este proyecto de ley porque supone un cambio de modelo decidido únicamente por el Partido Popular, que tiene, además, una fuerte carga ideológica detrás. Las infraestructuras y su administración también tienen carga ideológica, y el Partido Popular ha puesto toda la carne en el asador. Permite asignar a empresas privadas funciones del administrador de infraestructuras, elimina algunas de las funciones que tiene ahora el administrador. Le hemos llamado la atención por quitar el mantenimiento a las funciones del administrador, cuando el mantenimiento es una de las herramientas básicas para garantizar la seguridad, uno de los principios básicos del sistema ferroviario; eliminan el mantenimiento de las funciones del administrador de infraestructuras público. Además, ustedes adelantan la liberalización del transporte interior a la fecha prevista por la Unión Europea, que era el año 2019, pero no es algo que esté cerrado, porque la Unión Europea sigue negociando y, sin embargo, nosotros vamos a ir por delante. Y, en mi opinión —también lo repetiré al final—, considero que eso debilita la posición de Renfe frente a otros operadores internacionales que, por cierto, son todos estatales, y que van a llegar a ese año, en el momento en que se liberalice, con una posición mucho más fuerte que la de la empresa española. No hay un modelo de gestión del sistema. Ustedes abren el sistema pero no hay un modelo recogido en este proyecto de ley. Tiene unas lagunas muy importantes porque solo les importa la ideología, pero no han buscado redondear el proyecto de ley.

Nos oponemos, y por ello hemos presentado este veto, a la Ley del sector ferroviario porque se retrocede en los derechos de los ciudadanos. No se recogen los avances que, en este sentido, ha habido a nivel europeo, y porque, además, eliminan derechos que están recogidos en la ley vigente del sector ferroviario. Señorías, yo he visto despropósitos en algunas normativas, pero recoger que los ciudadanos no tengan derecho a contratar el servicio en cualquier estación donde suban y bajen pasajeros, lo único que hace es dar carta de libertad a las empresas privadas que se instalen para ir del punto de salida al punto de llegada sin paradas intermedias.

Piensen todos ustedes, señorías del Partido Popular que pertenecen como yo a muchas provincias que no son punto de salida y punto de llegada, cuál es el efecto que va a tener en nuestras economías locales y que ustedes van a apoyar al aprobar esta ley. Va a haber muchas ciudades que se van a ver empobrecidas en el movimiento de pasajeros porque a las empresas privadas no les interesará parar. A mí me preocupa el efecto que pueda tener en las estaciones intermedias.

Borra el derecho a indemnización de los ciudadanos, que está recogido en la ley actual; borra el derecho a la información, que está recogido en la ley actual y lo elimina en este proyecto de ley. Este proyecto de ley se hace para las empresas, pero no se hace para defender el interés de los ciudadanos, que debería ser nuestra prioridad, la de ustedes y la de todos nosotros. El Partido Popular está haciendo aquí un proyecto de ley a favor de las empresas exclusivamente.

Votamos en contra de este proyecto de ley porque lo que hace es dar carta de naturaleza a la arbitrariedad y discrecionalidad del Gobierno; lo han hecho ignorando los informes del Consejo de Estado, del Tribunal de Cuentas, de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, incluso la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia ha puesto por escrito que le preocupa que el Gobierno, el ministro pueda dar títulos habilitantes de manera discrecional. Lo han puesto por escrito. ¿No les da por pensar que la ley está mal hecha? Se lo están diciendo organismos que no dependen y en los que no tienen ninguna influencia el resto de los grupos políticos.

Incluso nos parece disparatada —y hemos llamado la atención en varias ocasiones sobre este asunto— la disposición adicional undécima. El Partido Popular, obsesionado, dice que todas las medidas que están en esta ley se deben aplicar sin incrementar el personal, sin incrementar las retribuciones ni los gastos de personal. ¿Y si hay que dar a alguien sueldos más altos? Aquí se dice que no se pueden incrementar las retribuciones. ¿Y si hay que contratar a alguien? ¿Tampoco? Me parece un sinsentido bloquear por ley lo que debe desarrollarse en la gestión de una empresa

o en un convenio laboral. Ustedes bloquean por ley el convenio laboral. Yo no he visto eso en la vida. Además, lo están poniendo en todas las leyes y lo hacen abusando de la mayoría absoluta.

Y me parece partidista y sesgado cómo han previsto que se administre el cierre de líneas en este proyecto de ley. Señorías, para cerrar una línea el administrador de infraestructuras, el Gobierno tiene que consultar a la empresa que esté operando, pero a ustedes —y algunos provienen de comunidades autónomas y de administraciones locales— no hay que consultarles, hay que ir con la decisión tomada y decirles: si ponen dinero, se queda abierta y si no, se cierra y no han tenido que preguntarles nada. Esa es la ley que va a aprobar el Partido Popular con su mayoría y su soberbia. No han aceptado ni una sola enmienda de las que hemos presentado, por muy sensata que sea.

Para terminar, quiero trasladarle algunas preocupaciones de reflexión, prácticamente, personal. Me preocupa que al final, con la evolución de los mercados, cuando se privatice la prestación de servicios ferroviarios, a medio plazo, acabemos pasando de un monopolio público a un monopolio privado porque no va a haber una gran cantidad de empresas que inviertan en poner líneas, que luego, para que sean competitivas, acabarán aglutinándose y no estoy yo muy seguro de que abrir el mercado de esta manera no acabe pasando de un monopolio público a un monopolio privado o a un oligopolio, donde queden 3, 4 o 5 grandes empresas a nivel europeo que sean las que nos presten los servicios en toda Europa y entonces habremos hecho un pan como unas tortas los políticos de toda Europa. Es una reflexión que queda ahí de fondo.

Le he dicho antes, y quiero subrayarlo, que me preocupa mucho que se dañen las ciudades intermedias en las líneas. Se ponen condiciones para que los operadores puedan decidir dónde paran y no los ciudadanos, con lo cual restaremos servicio a los ciudadanos y pondremos en riesgo uno de los modos de transporte de las ciudades que son del futuro. Con el Libro Blanco del transporte del año 2011 estamos diciendo que queremos que en el 2050 más de la mitad de los viajeros utilicen el tren. Pues no sé cómo lo vamos a hacer. Con esta ley no estamos andando el camino para que eso ocurra.

Para terminar, quiero hacer una reflexión. Si nosotros adelantamos el proceso de liberalización del transporte ferroviario al resto de Europa y el resto de Europa —los otros grandes países, como Francia y Alemania— lo que tienen son empresas estatales, la empresa estatal española llegará en una posición más débil al momento en el que se abra el mercado, competiremos con más dificultad para entrar en otros países y tendrán más facilidad para venir esas otras empresas estatales a España. Sigo pensando que con esta ley se hace un pan como unas tortas. De hecho, de ser los más listos de Europa, podemos acabar siendo los más tontos. Por eso, hemos puesto este veto a esta ley, que nos parece un error grave, que va en contra de los intereses de los ciudadanos y de los territorios.

Muchas gracias. (*Aplausos*).

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Gracias, señoría.

Turno en contra.

Tiene la palabra el senador Mateu, por el Grupo Popular.

El señor MATEU ISTÚRIZ: Señor presidente, señorías, buenos días.

Estamos debatiendo sobre la tramitación de una ley importantísima, una ley de futuro, que por ser de futuro no olvida todo lo hecho también por los restantes Gobiernos que tuvieron la responsabilidad en infraestructuras ferroviarias. Como bien dijo la ministra, y ha sido repetido aquí, no es una ley para los diez próximos años, es una ley que va a plasmar en el seno de la sociedad una tarea bien hecha, aunque todo, por supuesto, sigue siendo susceptible de ser perfeccionado.

Cuánto han cambiado los tiempos, señorías, desde aquella primera línea férrea que se estableció entre Stockton y Darlington, allá en el año 1825. Después se siguió en las colonias españolas, en La Habana-Güines en el año 1837; y en España, Jerez-Puerto de Santa María o Barcelona-Mataró. Todo eso trajo un cúmulo de desarrollo legislativo que tuvo un principio no solo fáctico, sino de arropo a los ciudadanos usuarios. Pasamos por las leyes del año 1924, del año 1926, del año 1941, del año 1987, para desembocar en la Ley 39/2003, de 17 de noviembre. Esta ley, por supuesto, se aprobó bajo el Gobierno del Partido Popular y en su momento fue muy controvertida por la oposición, pero el Partido Socialista, que gobernó posteriormente, no tuvo la necesidad, por lo visto, de derogarla, sino sencillamente de modificarla.

Pues bien, ahora, dentro del programa de actividad legislativa y de mejora de la condición de vida para los ciudadanos, el Partido Popular ha decidido emprender su mejora y modificación, fundamentalmente porque ha sido objeto de grandes modificaciones que hacen que ahora mismo sea difícil hasta su consulta, porque hay que hacer una refundición de todos los textos que la afectan. Otro motivo es que hay que trasponer al derecho nacional la Directiva Recast, la 2012/34, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de noviembre, que refunde a su vez las tres directivas anteriores relativas al servicio de transporte ferroviario. También hay que adaptar esta ley a la nueva configuración, es decir, ADIF como administrador y ADIF Alta Velocidad como constructor de infraestructuras dentro del traspaso de las líneas férreas de interés general del Estado a ADIF Alta Velocidad. Un tema importante que también ha motivado la modificación de esta ley es que no disponía de un título específico dedicado a la seguridad. Por último, los tiempos también aconsejan la modificación de esta ley por la existencia del reglamento sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera, por el que se derogan los reglamentos anteriores que regulaban esta materia.

Señorías, por eso les voy a postular los principios fundamentales que tiene esta ley con objeto de rebatir, creo además que con éxito, todos los argumentos que ustedes han empleado en los siete vetos formulados. Comencemos por el proceso de liberalización, que ha sido objeto de comentarios por parte de prácticamente todos los grupos. La disposición transitoria primera de la ley es muy clara en cuanto a que no va a distorsionar en absoluto el sistema actual tanto de empleo como de garantía y de comodidad para los ciudadanos. Esta disposición transitoria establece que el proceso de apertura a la competencia de los servicios de transporte ferroviario interior de viajeros de competencia estatal se realizará con el fin de garantizar la prestación de los servicios, la seguridad y la ordenación del sector. Ahí están incluidas las relaciones laborales que, desde luego, van a seguir siendo iguales. Asimismo, este procedimiento, para su tranquilidad, va a ser público, garantizando la efectiva competencia de todos los operadores concurrentes.

Esta planificación de infraestructuras no solamente incorpora —ustedes han hecho hincapié en ello— aspectos puramente económicos, sino que esta ley, básicamente, ha retomado y viene a implementar dentro de ella el aspecto social. Luego, si me da tiempo, hablaremos sobre el artículo 11 a efectos de esa clausura de líneas ferroviarias que se han empeñado en que se va a producir. Bien, entiendo que todavía no somos adivinos.

Esta ley, en definitiva, constituye un marco general que articula mecanismos para concretar después la planificación específica de los objetivos que marca la política del Gobierno. En el caso concreto de estas infraestructuras se establecen directrices para que los instrumentos de planificación más generales garanticen una red común equilibrada y desarrollada no solo bajo criterios económicos, sino también, señorías, bajo criterios sociales.

Es la primera vez que en una ley del sector ferroviario se hace una programación bajo la denominación de estrategia indicativa, a la cual nos ha obligado la Directiva Recast. Se trata de una estrategia indicativa y participativa sometida a trámite de audiencia de las demás administraciones y de todos los interesados. Insisto, no solamente se elaborará bajo la perspectiva o el prisma de los aspectos económicos, sino también de los sociales.

Esta apertura a la competencia en el transporte de viajeros no se está realizando con prisas, sino con un sentido progresivo de la anticipación. ¿Para qué? Para garantizar que, por parte de la Administración, se realiza con un control de aspectos fundamentales, como la calidad y seguridad con la que se prestan los servicios, de forma que el proceso de adaptación o de transición se realice con todas las garantías posibles y para, en definitiva, disponer de un periodo suficientemente amplio para que todos los agentes, incluyendo Renfe, ADIF y el nuevo operador, puedan adaptarse y que se optimicen los resultados.

No se ha hablado aquí con mucha profundidad de la obligación pública de servicios, que son, básicamente, los que garantizan la prestación de estos servicios esenciales para la ciudadanía. Me refiero a cercanías y media distancia, tanto por la red convencional —ancho métrico— como por la de ancho ibérico. Efectivamente, seguimos trasponiendo de las directivas europeas el concepto de OSP, obligación de servicio público. No tengan ustedes temor, porque eso nunca se va a privatizar, como ustedes dicen, sino que la propia Renfe, en tanto la Unión Europea no establezca la apertura total, se hará cargo de esos servicios.

Competencia. Entendemos que es buena y la ley así lo establece. No es una privatización del sector, sino una herramienta para mejorar los servicios a los ciudadanos a precios más competitivos,

porque no olviden, señorías, que Renfe, Adif y Adif Alta Velocidad seguirán siendo de propiedad pública y administradores generales de infraestructuras, como establece el propio artículo 22 del proyecto de ley.

Se ha hablado también de un *holding* público ferroviario, pero esto no es objeto de tratamiento en la ley.

Seguridad. Aspecto fundamental en el que el Gobierno de España quiere llevar a cabo todo lo que se tiene que hacer a este respecto. Los principios básicos de seguridad están establecidos, como todos ustedes saben, señorías, en directivas comunitarias. Por eso, este proyecto de ley recoge el contenido de la Directiva 2004/49, de 29 de abril, sobre seguridad en los ferrocarriles comunitarios, que es el marco de referencia en el que la legislación nacional debe desarrollarse. Seguridad atendida al ciento por ciento en todos los sentidos por parte del Gobierno de España. Estas directivas europeas se han desarrollado con mucho más detalle mediante reglamentos de aplicación directa a nivel nacional, y las directrices, tanto en el proyecto de ley como en la ley vigente, se han desarrollado a través de otros instrumentos o vehículos de carácter legal como, por ejemplo, el Real Decreto 810/2007, de 22 de junio, por el que aprobó el Reglamento sobre seguridad en la circulación de la red ferroviaria de interés general, o las diversas órdenes ministeriales sobre personal, puesta en servicio, líneas, etcétera. Señorías, en esto últimos años el Gobierno de España no ha descuidado en absoluto la seguridad, sino que se ha seguido dictando normativa, como el Real Decreto 623/2014, modificaciones de la orden del Ministerio de Fomento sobre títulos habilitantes, la orden del Ministerio de Fomento por la que se regulan las condiciones para la entrada en servicio de subsistemas de carácter estructural o el Real Decreto de 19 de diciembre de 2014, por el que se creó la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y se aprobó su estatuto. Por eso la ley —insisto y no me cansaré de remacharlo— pone su foco de atención en la seguridad ferroviaria. Para ello dedica un título específico por el que se dota a esta Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria de los mecanismos y de la financiación necesaria para que ejecute sus funciones con eficiencia y con eficacia. Para ello se mejora el régimen sancionador, para que sea más proporcional y más efectivo.

Los administradores generales de infraestructuras, señorías, sí se ocupan de la formación de las personas que forman parte de su cuerpo para desarrollar sus propias tareas. Está establecido específicamente así en el artículo 64 del Proyecto de Ley del sector ferroviario y, además, les recuerdo que ya existía en el artículo 56.3 de la ley actual, del año 2003.

Quiero hacer una pequeña alusión a los cánones para que vean que no son una carga para la mejora de la conectividad ni para la entrada de competidores en el ámbito ferroviario. Esta ley no tiene el objetivo de rebajar los cánones ferroviarios que establece el administrador de infraestructuras con criterios basados nada más que en los costes de producción, sino que dota de flexibilidad suficiente, mediante bonificaciones, para incentivar —no para obstaculizar— el crecimiento del tráfico ferroviario. Es un principio que todos entenderán: no se trata de pagar más o menos, sino de pagar mejor.

El artículo 19 —al que también se han referido en alguno de sus vetos al proyecto de ley— habla de que el administrador de infraestructuras también se tiene que encargar del mantenimiento de las líneas de interés general. El artículo 11 se refiere al cierre de las líneas, y ahí se ha introducido un avance con respecto a la legislación actual, que nada más se refería a que la clausura de las líneas se podría producir cuando hubiera un déficit de alta intensidad o de alto calado. Señorías, el Gobierno del Partido Popular ha mejorado esa redacción con este proyecto de ley al incorporar el aspecto social. Además, tienen todos ustedes el ejemplo de lo que ha sido ese proyecto de racionalización en la utilización de las líneas férreas, que precisamente el Gobierno declaró en Consejo de Ministros como de obligación de servicio público. El Gobierno de España está ahí al quite para financiar los déficits de explotación que pueda haber en ellas.

Señorías, les quiero recordar también el artículo 2 de la ley, en el que queda muy gráficamente expuesto cuál es el objetivo que tiene el Ministerio de Fomento con la publicación y entrada en vigor de esta ley. Son principios resumidos que, por el tiempo del que dispongo, creo que puedo leerse textualmente. En principio, trata de garantizar un sistema común de transporte ferroviario en el territorio del Estado; satisfacer las necesidades de la sociedad en el ámbito del transporte ferroviario con la máxima eficacia; y asegurar la eficiencia del sistema ferroviario estatal mediante una adecuada utilización de los recursos disponibles. Recursos tenemos muchos, señorías, pero hemos de ser muy escrupulosos en su utilización para que los ciudadanos vean el esfuerzo que se

ha hecho por su parte, esfuerzo que hay que devolverles con unas líneas férreas eficaces que les aproximen de sus casas al centro de trabajo o a otros ámbitos de cualquier tipo que sirvan para su desarrollo personal.

Tratamos de asegurar con esta ley la eficiencia del sistema ferroviario estatal mediante una adecuada utilización de los recursos disponibles. Promovemos —objetivo básico de la ley— la prestación de servicios ferroviarios en condiciones de seguridad, definiendo las responsabilidades que en dicha materia incumben a todos los agentes que intervienen u operan en la red ferroviaria de interés general. Asimismo, determinamos las atribuciones de la autoridad nacional responsable de la seguridad ferroviaria.

Por último, y muy importante —relacionado, como diré luego, con el artículo 62—, se busca proteger los intereses de los usuarios, con atención especial a las personas con discapacidad o con movilidad reducida, garantizando sus derechos al acceso a los servicios de transporte ferroviario de viajeros en adecuadas condiciones de calidad y seguridad y a la elección de la empresa que los preste, así como —es un tema desagradable y desgraciado, pero que estamos ya preparando y preparados, como lo estuvimos en otros tiempos— la prestación de una asistencia integral a las víctimas en caso de accidente ferroviario.

En cuanto al respeto competencial en este proyecto de ley, hemos de afirmar, *mutatis mutandis*, lo que el dictamen del Consejo de Estado ratifica, es decir, que la ley es plenamente respetuosa con la competencia de las comunidades autónomas. El texto del dictamen así lo establece cuando dice: Examinado el contenido del anteproyecto consultado, a la vista de lo expuesto por el Tribunal Constitucional, el Consejo de Estado considera que respeta el reparto constitucional de competencias y que sus previsiones se ajustan a la interpretación del bloque de constitucionalidad en materia ferroviaria hecha por aquel. El informe aprovecha también para aprobar la Orden del Ministerio de Fomento 710/2015, de 30 de enero, que es la que establece el catálogo de las líneas de interés general, recurrido precisamente por el Gobierno vasco, como bien ha expuesto la senadora María Eugenia Iparragirre.

Con respecto al catálogo de interés general, el texto de la ley es muy claro en su articulado cuando dice —y podemos colegir de lo dicho en el texto del proyecto de ley— que no todas las infraestructuras que sean de titularidad estatal han de formar parte de la red ferroviaria de interés general. Sí lo serán las nuevas que se construyesen y se pongan en servicio en el marco y de acuerdo con las directrices de este proyecto de ley. Por tanto, señorías, no ha de considerarse impropio su inclusión automática en el catálogo de la red.

Además, este proyecto de ley prevé, a modo de cautela o garantía, la revisión periódica de este catálogo cada tres años, pudiendo dejar de formar parte de él las que hayan perdido las condiciones por las cuales se incluyeron. Este plazo de tres años debemos entenderlo, lógicamente, como un plazo máximo que no es incompatible con que la Administración lo reduzca para proceder a su revisión.

En cuanto a la liberalización, repito —y no me cansaré de hacerlo—, esta se hace con las garantías suficientes y necesarias para asegurar la calidad, la eficacia y la eficiencia, y los ciudadanos deben entenderla como un método para mejorar las líneas férreas.

Por lo que se refiere a la incorporación o trasposición de la Directiva Recast, el Gobierno de España no puede esperar más, señorías, porque era en junio cuando se tenía que haber hecho. La directiva ha sido traspuesta considerando lo ya existente hasta el momento. Se trata de una ley que establece los parámetros generales en cuanto a la regulación de un ámbito tan importante como el sector ferroviario. No obstante, señorías, no olviden que durante la tramitación legislativa existe otro estadio normativo, el reglamento, así como posteriores disposiciones de rango jurídico inferior que permiten mayores desarrollos. Por tanto, existe la posibilidad —de hecho, así se hará— de elaborar un reglamento, que siempre estará abierto a las novedades que se puedan producir de aquí hacia el futuro en relación con este cuarto paquete ferroviario —que discutimos en enero de 2013 y que contiene tres medidas—, sobre el cual podremos seguir discutiendo si llega la ocasión, pues se ha aprobado ya en primera lectura.

Señorías, ha habido muchas críticas en cuanto a la premura y falta de informes de este proyecto de ley, y hasta cabría decir que el dictamen del Consejo de Estado puede considerarse como el octavo veto. Sin embargo, yo les puedo decir lo que señala también en su informe el Consejo de Estado: El anteproyecto remitido a las Cortes Generales recoge expresamente todas aquellas observaciones esenciales —se hicieron nada más a dos artículos, el 3 y el 5—, teniendo

convenientemente en cuenta el resto de observaciones que se han realizado en el informe. No voy a interpretar estas palabras, pues creo que es muy explícito el texto del dictamen del Consejo de Estado. Además, continúa diciendo, concretamente en su página 61: El anteproyecto de ley sometido a consulta puede elevarse al Consejo de Ministros para su aprobación —cosa que hizo el Gobierno de España— y su posterior remisión a las Cortes Generales. Esta es la razón por la que hoy estamos tramitando este proyecto de ley.

También se ha hablado aquí de cómo puede afectar el proceso de liberalización del transporte ferroviario a la relación entre Renfe Operadora y las empresas Renfe Alquiler de Materiales y Renfe Fabricación y Mantenimiento, que forman parte del conjunto de cuatro empresas en las que se escindió Renfe para poder atender a lo que establecen las directivas europeas; medida tomada por el Gobierno de España con gran acierto. En definitiva, dicha estructura empresarial no puede ser objeto de debate, pues está al margen del ámbito de esta ley.

Se hablaba también de que esta ley no respeta uno de los principios básicos de actuación en materia de infraestructuras: la intermodalidad. Señorías, les recuerdo, a modo de *flash*, que esta ley se rige básicamente por tres elementos: una planificación para el futuro, una financiación sostenible, y todo ello bajo el prisma de la intermodalidad. A esta intermodalidad se hace plena alusión en la disposición adicional tercera, que se refiere precisamente a la interconexión e interoperabilidad de las redes e intermodalidad de los servicios que establece. No se la voy a reproducir para no hacer muy cansina la intervención, pero les aconsejo a todos ustedes, que sé que se han estudiado el texto del proyecto de ley, que la lean. Porque todo lo que se articula se realizará garantizando la interoperabilidad e intermodalidad, y luego tendrá su desarrollo posterior mediante un real decreto en el que se establecerá la puntualidad de los requisitos técnicos así como los medios para determinar y hacer posible esta interconexión e interoperabilidad de las redes y la intermodalidad de los servicios ferroviarios.

Insistiendo en el respeto a las competencias de las comunidades autónomas, no voy a repetir lo mismo que he dicho anteriormente, pero sí quiero manifestar que siempre se han respetado y siempre se respetarán los bloques constitucionales derivados de una Carta Magna que nos dimos entre todos los españoles, que ha sido muy útil y que tiene que seguir siéndolo para nuestra convivencia. En absoluto ha habido ninguneo de ninguna institución, de ninguna comunidad, señorías. Todo lo contrario. Ya saben que el Gobierno de España tiene siempre la mano abierta. Que siempre tiene preparada su boca y su lengua para establecer un diálogo fructífero que sea percibido por los ciudadanos en el sentido de que los partidos políticos no están nada más que para satisfacer sus propios egos y sus propias necesidades, sino que están al servicio de todos los ciudadanos. Por eso, señorías, pleno respeto a las competencias de las comunidades autónomas, tal y como indicó el informe del Consejo de Estado.

Voy a ir terminar con otro temita que trataré brevemente. En cuanto a los derechos de los usuarios, señor Fernández Ortega, esta ley no restringe en absoluto lo que establecía la anterior norma. Si usted lee el artículo 59 de la ley —y sé que lo ha leído— verá que se refiere a lo que establezcan las disposiciones comunitarias, y como en este supuesto siempre es de aplicación el Reglamento 1371/2007, del Parlamento y del Consejo Europeo, de 23 de octubre, ahí están establecidos los derechos y garantías que tienen todos los usuarios cuando utilizan estos medios públicos de transporte. Por eso, no confundamos a la opinión, a los usuarios, con que esta ley restringe sus propios derechos. Otra cosa es que no haga una enumeración exhaustiva de ellos, pero hay una remisión expresa. De hecho, usted que tanto menciona el dictamen del Consejo de Estado, sabrá que acepta esta situación diciendo que podrían haber sido relatados pero que es perfectamente aceptable lo que en él se contiene.

Un aspecto último y final es el título VI de esta ley, que se refiere a los aspectos económicos. Aluden ustedes a la ausencia de memoria económica. Si esta no se hubiera considerado como tal, no hubiera podido pasar el anteproyecto de ley a la aprobación del Gobierno y a la posterior tramitación legislativa. Le recuerdo que en el apartado 3.2 del informe de impacto normativo están descritos los cánones, las tarifas y las tasas. Y si ustedes se leen las disposiciones adicionales del proyecto de ley, verán que se refieren al principio de legalidad al que están sometidos tanto los cánones como las tasas y las tarifas.

Por todo ello, señoría, por estas razones que han sido expuestas, muy elaboradas sobre la base de los argumentos por ustedes esgrimidos, el Grupo Parlamentario Popular en el Senado ha llegado al convencimiento de que el texto legislativo sometido a debate en la mañana de hoy es el

que va a permitir consolidar la tarea —como he dicho en el comienzo de mi intervención— realizada por todos los Gobiernos anteriores de cara al sector ferroviario y continuada por el Gobierno del Partido Popular, así como de que va a ser una base de futuro, una base de desarrollo y una base con la que los ciudadanos españoles van a tener garantizados los principios de cohesión, de conectividad y de aproximación, procurando su bienestar en sus desplazamientos en tren, al igual que a las empresas en el transporte de mercancías por ferrocarril.

Por eso, el Grupo Parlamentario Popular en el Senado va a rechazar los siete vetos planteados contra el Proyecto de Ley del sector ferroviario.

Señorías, muchas gracias por su atención.

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

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Muchas gracias, señoría.

Pasamos al turno de portavoces. ¿Senadora Capella?

La señora CAPELLA I FARRÉ: Intervendré rápidamente, presidente.

Insisto en la pregunta: ¿por qué el Reino de España ha sido rápido y veloz en legislar cuando otros países europeos, como Grecia, Portugal, Holanda, Irlanda y Austria se han opuesto a la directiva y, como decía, Francia y Alemania están a la expectativa?

En este paseo que ha hecho usted por los motivos y las bondades del proyecto de ley, no contesta tampoco a la indignante situación del servicio de cercanías, en el que he insistido en la defensa del veto, mientras se invierte a destajo en la red de alta velocidad, en la insostenibilidad de una red que es la más extensa, cara y deficitaria de toda Europa. Mientras tanto, lo que realmente importa e interesa en materia de competitividad y sostenibilidad, como es el corredor del Mediterráneo, *el més calent a l'aigüera*. Hay grandes retrasos en la construcción de estaciones importantes, como la Sagrera. Este es el timo de la estampita, porque no hay ministro o ministra de Fomento que se precie que no haya prometido su construcción y finalización.

Insisto en preguntas que no contesta el proyecto ni tampoco el portavoz del Grupo Parlamentario Popular. ¿Cómo resuelve esta ley la situación que diariamente se padece en cercanías? ¿Cómo beneficiará esta ley a los ciudadanos? ¿Cómo resuelve esta ley el perjuicio que representa para la economía catalana, la de los Països Catalans y también la del Estado español al no tener una red ferroviaria a la altura de la productividad y del potencial productivo de los Països Catalans?

La inversión más importante del Estado en cercanías, por lo que respecta a Cataluña y en estos últimos cuarenta años, ha sido la línea de mercancías del Vallés, y ustedes y los que les han precedido, mientras tanto, han continuado renunciando a sus obligaciones inversoras. Con este proyecto de liberalización, en el que no se sientan las bases, ¿cómo esperan que inviertan un solo euro en el mantenimiento y mejora del servicio empresas que buscan el puro y duro interés económico y no, evidentemente, el interés general?

Por estos motivos nosotros hemos presentado veto y tampoco nos ha convencido el portavoz del Grupo Parlamentario Popular para que lo retiremos.

Gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Gracias, señoría.

También por el Grupo Mixto, tiene la palabra el senador señor Iglesias.

El señor IGLESIAS FERNÁNDEZ: Gracias, señor presidente. Si me lo permite, también intervendré desde el escaño.

Este maratón legislativo ofrecía hoy, por la coincidencia de la tramitación del Proyecto de Ley de carreteras y del Proyecto de Ley del sector ferroviario, sentar unas bases legislativas que contribuyeran a definir el papel estratégico y trascendental del ferrocarril frente a la historia de las comunicaciones en nuestro país, que está basada, fundamentalmente, en la apuesta y en las inversiones en la carretera y en la que el ferrocarril ha jugado un papel secundario. Con estos dos proyectos no se avanza nada en la corrección de ese error histórico.

Por el contrario, en opinión de Izquierda Unida, la preocupación fundamental de este proyecto de ley es engrasar la apuesta del Gobierno en el sentido de acelerar la liberación del transporte ferroviario de viajeros, fundamentalmente con el compromiso de que antes de que acabe la legislatura —y ya queda muy poco— se pueda lograr que al menos los corredores de alta velocidad, fundamentalmente los de Levante, sean operados también por operadores privados. Por eso, en el

texto legal se sale al paso de las objeciones que los operadores privados han puesto a las ofertas que ha realizado el Gobierno en esa dirección.

Finalmente, este proyecto de ley, en el que se devalúa el papel de la empresa pública Renfe, está alentando decisiones que no nos gustan. Nos decía el señor portavoz del Grupo Popular que no va a afectar al personal, pero acabo de leer en un diario digital que Renfe tiene ya en fase de estudio un proyecto de externalización del mantenimiento, lo que pondrá en riesgo 3000 puestos de trabajo. Esa decisión de Renfe encaja perfectamente y es alentada por la filosofía de este proyecto.

Muchísimas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Gracias, senador Iglesias.
Por el Grupo Vasco, tiene la palabra la senadora señora Iparragirre.

La señora IPARRAGIRRE BEMPOSTA: Muchas gracias, señor presidente.

Intervengo también desde el escaño, únicamente para hacer una valoración sobre alguno de los comentarios del portavoz del Grupo Popular.

En primer lugar, quisiera constatar que sin duda somos muy diversos, y no solo por lo que aquí se ha visibilizado a la hora de presentar los vetos a este proyecto de ley que ustedes de manera tan vehemente defienden, sino por la diferencia que tenemos, ya no a la hora de opinar, sino también de interpretar. Porque llama la atención esa reiterada alusión a la página 25 en la que el informe constata la no invasión en el ámbito competencial, pero no hacen referencia con la misma insistencia a otras páginas del informe de las que, como la valoración no es favorable al proyecto, se hace otra interpretación por su parte. Creo que decía el senador Mateu algo así, *mutandis mutandis* —seguramente no lo haya dicho bien—, aludiendo a la interpretación que realiza el informe sobre el ámbito competencial. Como digo, somos también diversos en cuanto a la interpretación.

Hablaba también del respeto, pero, señor Mateu, respeto es una cosa y cumplimiento otra, y a los hechos nos remitimos. Su interpretación del respeto no coincide con la nuestra, de lo contrario no tendríamos que estar llevando continuamente al ámbito judicial los incumplimientos que durante tantísimo tiempo se han producido.

Por todo ello y porque el eje principal del argumentario de nuestro veto ha sido este al que he hecho alusión y que usted me ha repetido tanto en comisión como hoy mismo, nos reafirmamos en la presentación de este veto y votaremos a favor del resto de los vetos presentados.

Muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Gracias, senadora Iparragirre.

Por el Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya, tiene la palabra el senador Martí.

El señor MARTÍ JUFRESA: Gracias, señor presidente.

Senador Mateu, usted no me ha dicho una sola palabra de por qué en el informe de la Comisión técnico-científica para el estudio de las mejoras del sector ferroviario de junio de 2014 se dice que hay que hacer todo lo contrario de lo que ustedes han hecho, que es, primero, realizar una evaluación sistemática de los procesos fruto de la Ley 2003 puestos en marcha básicamente a partir de 2005 antes de plantear ningún cambio legislativo de enjundia; de por qué, como se señala en este informe, no siguen ustedes la recomendación de acompasar el desarrollo del sector ferroviario con las disposiciones, los debates y los impulsos que llegan de la Unión Europea. (*El señor presidente ocupa la Presidencia*).

Segunda cuestión sobre la que usted tampoco me ha comentado nada, senador Mateu. Yo estoy dispuesto a concederle que el tema de la seguridad está bien tratado en esta ley, es más, me parece lo único sustantivamente bien tratado en ella, pero no me ha contestado por qué ni mercancías, ni intermodalidad, ni integralidad, ni homologación y tecnificación, ni derechos y deberes, ni participación de usuarios y profesionales aparecen en esta ley. Bueno sí, me ha dicho que en la disposición adicional tercera hay un párrafo que dice que ya se hará. En seguridad no hay un párrafo que diga que ya se hará o que ya se ha hecho, hay un título entero. ¿Por qué esta ley no se ocupa de otras cuestiones que no son estrictamente la organización del funcionamiento del sector? Es decir, administración, explotación, planificación y gestión de los servicios. ¿Por qué

el resto de las cuestiones que son tanto o más nucleares al desarrollo y la vertebración del servicio ferroviario en España no están en absoluto desarrolladas en esta ley? Pues me atrevo a contestar que es porque lo que realmente les interesa es lo otro, porque realmente la fijación que ustedes tienen, como aquí se ha dicho y yo suscribo, es simplemente intentar hacer lo más dificultosa posible la marcha atrás en el proceso de liberalización que ustedes interpretan como privatización del sistema del sector ferroviario español. Y creo que hay que volver a decirlo en esta tribuna: ya conocemos la privatización que deja al sector público únicamente en tareas de regulación en un sector socioeconómico; y la hemos vivido en el sector de las telecomunicaciones y sabemos lo que ha dado de sí; la hemos vivido en el sector de la energía, y sabemos de manera todavía más cruel lo que ha dado de sí. Señorías del Partido Popular, cuando el mercado es el único que se preocupa de un sector económico solo hay dos circunstancias: o hay beneficio potencial y entonces se desarrolla o el Estado acaba pagando a las empresas privadas, lo cual no deja de ser un contrasentido. ¿Qué sentido tiene que el Estado acabe pagando a las empresas privadas para que hagan aquello que no da beneficio? Cuando si lo hace directamente el Estado donde hay y no hay beneficio se compensan estos con los sitios donde no hay beneficio y no hay coste para los Presupuestos Generales y para la sociedad.

Por tanto, en términos de eficiencia económica y de reparto de los costes, sigue siendo profundamente injusto privatizar sectores estratégicos. Además, y usted lo ha dicho, ¿cómo empezó el ferrocarril en Europa? Privado. ¿Cómo es que ciento cincuenta años después la inmensa mayoría de las líneas férreas en Europa son públicas? ¿Por qué? Porque cuando algo deviene de forma estratégica, troncal y central para el desarrollo de una sociedad el liderazgo pasa a ser público, como mínimo en nuestras sociedades europeas en el desarrollo de nuestros países occidentales en Europa.

El ferrocarril garantiza mucho mejor que cualquier otro modo, que el coche, el autobús, el avión, a la vez la igualdad de acceso a la movilidad y la eficiencia general del sistema, por eso requiere un liderazgo público y, por tanto, ¿se puede contemplar la presencia del sector privado? Sí, pero en el ámbito de la prestación y no en el de la administración, y mucho menos en el de la titularidad, y solo en términos de complementariedad, que es cuando adquiere su auténtica funcionalidad la relación y la organización público-privada.

Insisto, ustedes hacen al revés, piensan que el mercado proveerá y que si hay algunas lagunas muy agudas se dictarán OSP, Obligaciones de Servicio Público, el Estado pagará y al final no resolveremos el problema y será todo mucho más caro para los Presupuestos Generales del Estado.

Frente a este modelo suyo, insisto, nosotros defendemos un modelo completamente distinto, de base pública, en red y descentralizado, con participación de las comunidades autónomas en el que la titularidad y la administración general corresponde al Estado y la gestión es compartida, pero con un operador público fuerte y capaz de compensar, con los beneficios de las líneas rentables, las deficiencias de las líneas que no lo son y que, por tanto, efectivamente, haya una igualdad de prestación del servicio público en todos los territorios y para todos los ciudadanos y ciudadanas de España.

Frente a esto ustedes tienen un modelo, y voy a utilizar una palabra que quizá no sea conveniente, esquizofrénico. ¿Por qué? Porque en puertos y carreteras suscriben un modelo público, y en aeropuertos y ferrocarriles un modelo absolutamente privatizado. En aeropuertos centralizado y privatizado, en ferrocarriles privatizado y descentralizado en distintas empresas privadas. ¿Por qué? ¿Cuál es la diferencia sustantiva entre la red de aeropuertos y la de puertos, y entre la red de carreteras y la red de vías férreas y de ferrocarriles? Me temo lo peor, señorías, creo que su política en aeropuertos y en el sector ferroviario es simplemente la avanzadilla de lo que realmente piensan también para puertos y carreteras, lo que se entrevé en la ley de carreteras, que después discutiremos, y sobre todo sus declaración al respecto.

Por tanto, reitero nuestra enorme decepción por lo que representa esta ley, por su precipitación, por su cambio encubierto de modelo hacia un futuro mucho más ineficiente, mucho menos clave para la centralidad del ferrocarril en el sistema de movilidad y transporte y de comunicaciones en nuestro país. El Pitvi, ese plan que no hemos aprobado, ese plan que después de cuatro años no existe, no ha sido formalmente aprobado, y una serie de promesas sobre la intermodalidad, etcétera, que ustedes no han cumplido, vienen acompañadas de este proyecto de ley absolutamente impropio y desajustado con el presente y con las necesidades de futuro de nuestro país.

Muchas gracias. (*Aplausos*).

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Martí.

Por el Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i d'Unió, tiene la palabra el senador Alturo.

El señor ALTURO LLOAN: Muchas gracias, señor presidente.

Señor Mateu, no voy a reiterar los argumentos que he planteado. Yo creo que no ha dado respuesta a los argumentos que nuestro grupo ha manifestado aquí y, en definitiva, entiendo que hay algunos aspectos que considero claves que ustedes no atienden y deberían atender.

He hablado de la intermodalidad, por ponerle un ejemplo. Supongo que estará de acuerdo en que la cooperación entre el transporte de mercancías terrestre, marítimo, ferroviario es clave. ¿Lo estamos potenciando con este proyecto de ley? No, no lo potenciamos, y esto es clave para la economía y es un aspecto importantísimo.

Otra cuestión relevante: las competencias. Las competencias autonómicas y las competencias locales se ven erosionadas con este proyecto de ley. Esto también está clarísimo. Evidentemente, usted ha hecho una argumentación contra los vetos y a favor del proyecto de ley, pero nos gustaría que nos hiciera aportaciones claras e importantes en este sentido, que no las ha hecho, señor Mateu, no las ha hecho.

Por otro lado, para nosotros hay un punto también sumamente importante como Cercanías y regionales, que es competencia de la Generalitat, pero esta institución —y esto es un bien de interés de servicio público— no tiene ninguna preferencia ni mención destacada en este proyecto de ley. Por lo tanto, los argumentos que usted ha dado no son válidos y entendemos que usted no ha debatido correctamente esto.

Asimismo, usted ha dicho que el Gobierno y su grupo, es decir, el Grupo Parlamentario Popular, tienen siempre preparada su boca y su lengua para el diálogo. Pues bien ¿dónde está el diálogo, señor Mateu? Está muy bien hablar, presentar argumentos, pero el diálogo se traduce en la aceptación de enmiendas. No puedo hablar todavía, porque no sé lo que va a suceder, pero lo intuyo, y es que no van a aceptar ninguna enmienda, como sucedió en el Congreso de los Diputados, por lo tanto, no hay diálogo. Está muy bien hablar, pero eso no es escuchar, eso no es tener boca ni lengua para escuchar y para debatir y, en definitiva, aceptar propuestas que son positivas, que son de interés general, que son buenas y que ustedes no tienen en cuenta.

Por lo tanto, reiteramos nuestro veto y votaremos a favor de los otros vetos que se han presentado. Estamos totalmente en contra de este proyecto de ley y decepcionados por la actitud, pues en un principio la ministra afirmó que habría diálogo y se hablaría y todo esto no ha tenido lugar ni se ha producido.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Alturo.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el senador Fernández Ortega.

El señor FERNÁNDEZ ORTEGA: Gracias, señor presidente. Gracias, señorías.

Señor Mateu, entre educación y respeto hay diferencias. Por supuesto, yo no le discuto la educación con la que empieza usted su discurso diciendo que todo es susceptible de mejora, pero sí echo en falta el respeto al trabajo y al compromiso del resto de los grupos políticos al no aceptar ninguna de las que hemos presentado, algunas bastante sensatas, como hemos dicho todos. Podría ser casi embaucador eso de las buenas palabras y de que estamos dispuestos a debatir, pero no consigue embaucarnos, porque al final queda patente que ustedes no están dispuestos a escuchar a nadie, por muy sensato que sea lo que se diga.

Señorías, dice el Partido Popular, en esta línea de decir una cosa y hacer justo la contraria, que no es privatizar lo que han hecho. Cada vez que vamos a un procedimiento de privatización el PP intenta darle otro nombre. Hoy nos dicen que no es privatizar. Yo les quiero llamar la atención sobre un detalle que me parece importante en esta ley: cuando nos dice el Partido Popular que transpone la directiva, esa directiva, el cuarto paquete ferroviario, busca avanzar en la liberalización de los operadores, pero el Gobierno de España, la derecha ideológica, porque esta es una ley ideológica de derechas, privatiza no solo el operador, sino también el Administrador de infraestructuras. No pareciéndole suficiente privatizar el Administrador y el operador, la ley contempla también explícitamente que el Administrador de infraestructuras público puede privatizar sus funciones,

para que no haya la menor duda de que se privatiza todo. Eso es lo que el Partido Popular refleja en este proyecto de ley, que yo considero muy ideológico.

Dice usted que el mantenimiento está recogido. Las funciones están en el artículo 23, si no recuerdo mal, no en el 19, el 19 es una declaración de intenciones y luego está el artículo 23, que relata cuáles son las funciones. Hay una enmienda en la que nosotros le decimos que recojan el mantenimiento entre las funciones explícitas del Administrador de infraestructuras, y no está recogido. Hay una intención clara de vaciar de contenido al Administrador de infraestructuras, y esta ley lo va a permitir. Dice el Partido Popular que no afecta al empleo, y yo les llamo la atención sobre lo que piensan los afectados. Ustedes nos dicen que hacen leyes que son maravillosas, pero la gente que las tiene que sufrir y padecer discrepa radicalmente. En el Eurobarómetro la opinión de los usuarios es justamente la contraria; piensan que con este procedimiento los usuarios se van a ver perjudicados en los precios y en la seguridad. Es lo que piensan los ciudadanos. Lo que a mí me preocupa como representante político, y creo que deberíamos ocuparnos todos en ello, no es lo que piensa usted personalmente, sino lo que piensan los ciudadanos en una encuesta europea. Los sindicatos y los trabajadores trasladan una grave preocupación por el deterioro de los salarios y de las condiciones de trabajo, que es lo que ha ocurrido en otros sectores que se han privatizado, como el aéreo, sin ir más lejos. No estamos especulando, nos estamos basando en hechos reales.

Dice usted que con las obligaciones de servicio público se transpone la normativa europea. Se lo he dicho en mi primera intervención y debería llamarles a la reflexión a ustedes, la ley recoge que cuando el Gobierno decida cerrar una línea lo consultará con las empresas y tomará la decisión y, una vez tomada, le ofrecerá las lentes a las comunidades autónomas, y, o pagan y es obligación de servicio público sostenida por los ayuntamientos y las comunidades autónomas o se cierra, no dice que tenga que oír primero a los usuarios, no dice que tenga que oír a las comunidades autónomas; no hay que oír a nadie, solo a las empresas. Señorías, ¿está clara o no está clara la ideología de esta ley?

En cuanto al Consejo de Estado usted, después de que todos los grupos hayamos recurrido al Consejo de Estado por la contundencia y la dureza que ha utilizado en la crítica a este proyecto de ley, viene a decir que el Consejo de Estado lo que ha hecho ha sido santificarlo. El Consejo de Estado le ha dado el visto bueno a la ley. Ha dicho que ustedes han cumplido todo el procedimiento formal —se lo he dicho en mi primera intervención—, nadie discute que hayan cumplido el procedimiento formal, pero en el fondo lo que han hecho ha sido impedir que haya esos informes por los plazos que han dado. Lo pone por escrito, ¿o es que usted se lee a saltos los informes? Lo pone por escrito, no ha dado tiempo para que se puedan hacer los informes o se han hecho ligeros y superficiales.

Dice usted que los derechos de los usuarios están recogidos en los reglamentos de la Unión Europea, que no es necesario transponerlos, que por eso ya se puede eliminar el derecho a reclamar, el derecho a ser indemnizado... No está recogido en la ley, le he llamado la atención, les hemos presentado enmiendas para corregir esto y usted dice que no es necesario, que como está en los reglamentos de la Unión Europea es suficiente. Señorías, como el Partido Popular es muy vigilante de las directivas europeas se ha dado cuenta de que tiene que haber un libro de reclamaciones, y que las directivas europeas no lo recogen. En consecuencia, en la ley que nos traen aquí nos dicen explícitamente que el libro de reclamaciones tiene que ponerlo la empresa. ¡Qué bien que se han leído ustedes las directivas y qué atentos han estado para recoger en la ley española lo que es sustantivo e importante: que haya un libro de reclamaciones, pero que los ciudadanos tengan derecho a contratar en cualquier estación, eso no es necesario decirlo en la ley! Espero que hayan entendido la ironía de mis palabras, que creo que es bastante clara. La ley recoge los derechos de los usuarios con la existencia de un libro de reclamaciones. Eso sí lo recoge la ley que han presentado ustedes, pero se han dejado lo importante, que es el derecho a reclamar, a ser informado, a comprar un billete en cualquier estación. Muchos de ustedes viven en provincias pequeñas. Expliquen en su provincia que no importa que no pare el tren. Eso, van y lo explican luego. Los socialistas, desde luego, no vamos a tener que explicarlo porque vamos a votar en contra de este proyecto de ley. Por eso hemos presentado el veto.

En la ponencia hemos hablado con bastante sensatez, por lo que no entendemos la obcecación del Gobierno en no aceptar ni un punto ni una coma de lo que plantean los demás grupos políticos. Respeten el trabajo de los demás. A veces decimos algo inteligente. No hace falta que apliquen el rodillo de la soberbia continuamente, que llevamos cuatro años soportándolo. ¿No va a haber

ningún respiro al final? ¡Ya está bien! Decimos cosas que son inteligentes; al menos, respeten nuestro trabajo.

Para ustedes, las infraestructuras —y esta ley lo refleja con claridad— siguen siendo un fin en sí mismo; en este caso, un negocio. Esa es la imagen que nosotros sacamos de este proyecto de ley. En un negocio quien manda, señorías, es el dueño de la empresa. Los clientes no tienen que tomar decisiones, porque los usuarios son clientes en este proyecto de ley; por lo tanto, en cuanto a su opinión, si se tiene en cuenta por el que manda en alguna encuesta, dirá: tampoco hay que oírlos más. En este proyecto de ley no se les escucha para nada.

En la directiva que ustedes dicen transponer se recogen explícitamente los derechos de los ciudadanos. La CNMC les recuerda a ustedes la obligación de consultar a los ciudadanos periódicamente. Esta ley no lo recoge. Les piden que corrijan el proyecto de ley recogiendo lo que dice la directiva europea, y ustedes no lo hacen.

Asimismo, en la directiva europea que se está negociando se recoge explícitamente que se cree un comité de coordinación entre el Administrador de infraestructuras y los que se puedan ver afectados por sus decisiones. Como políticos, tenemos que explicarnos. Por lo tanto, en ese comité de coordinación que dice la Unión Europea que tenemos que crear estaría el Administrador de infraestructuras, los usuarios y los trabajadores. A ustedes se les ha olvidado recogerlo.

Usted ha venido a decir que los derechos de los usuarios están suficientemente recogidos. Pues no, porque ustedes han convertido a los ciudadanos en clientes puros y duros, en mercancía para un negocio, el de las infraestructuras públicas. Ideología de derechas pura y dura. (*Aplausos*). Por eso los socialistas estamos enfrente, y todos los grupos políticos. Luego algo irá en contra del interés general, que es lo que percibimos todos los grupos políticos, porque, siendo de derechas o de izquierdas —aquí también hay otros partidos de derechas—, nos preocupan los ciudadanos y defender sus intereses, que es para lo que nos han elegido, no para favorecer el negocio privado y los beneficios. Esa no debe ser nuestra prioridad. No es que estemos en contra de que haya negocio, como decía el senador Martí, pero no es la prioridad de la política ni de las decisiones que nosotros debamos tomar.

Con sus decisiones, ustedes han puesto en riesgo además las empresas públicas porque, al separarlas, las han vaciado de contenido. También lo dicen los informes de las instituciones. Y les preocupa qué puede pasar con Renfe ya que, al no tener patrimonio, no puede acceder a la financiación. A ustedes eso no les preocupa. Ustedes toman las decisiones y, con su mayoría absoluta, no necesitan dar explicaciones. La verdad es que nosotros, aunque ustedes levanten un muro en la frontera entre la razón y el Partido Popular, seguiremos atacando ese muro de hormigón armado para que la razón penetre en sus filas. Les estamos diciendo cosas sensatas, están dañando a los territorios, y vamos a seguir insistiendo en las cosas que creemos que son verdaderamente importantes.

Esta ley no ayuda en nada a alcanzar los objetivos que nos hemos planteado a nivel europeo. Para el año 2050 queremos que la mitad de los pasajeros viajen en tren. Y, ¿qué medidas se están tomando para promocionar el uso del tren? ¿Qué artículo lo recoge? ¿Qué apartado? Toda la Unión Europea embarcada en pasar pasajeros de las carreteras a los trenes y nosotros justamente lo contrario. Cuanto antes salgan del Gobierno, mejor para España y mejor para los ciudadanos.

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

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Fernández Ortega.
Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el senador Mateu.

El señor MATEU ISTÚRIZ: Gracias, señor presidente.

Señor Fernández Ortega, respeto absoluto a todo su trabajo; se lo he dicho en todas mis intervenciones. Otra cosa es que usted, cuando discrepamos de lo que ustedes quieren plasmar en una ley, lo lleve al terreno de la falta de respeto. Quítese ese temor, señoría, que el respeto es extremo y absoluto, y se reconoce el trabajo que todos ustedes han realizado, independientemente de que luego el Gobierno del Partido Popular, el Ministerio de Fomento, tenga otro concepto de cómo tiene que ser la regulación del sector ferroviario.

Señorías, antes no tuve tiempo de responder al senador Guillot cuando habló de papanatismo con respecto al AVE. Senador Guillot, ¿por qué habla ahora de papanatismo cuando su comunidad, su magnífica región, ya está comunicada por alta velocidad? Eso lo tenía que haber dicho usted

antes, no ahora, cuando ya están conectados con la alta velocidad. Y, sobre todo, ¿por qué, con su expresión, trata de evitar que España tenga el liderazgo en alta velocidad? ¿A usted le molesta que en el Foro internacional de Davos, por ejemplo, España sea reconocida como la cuarta potencia mundial en infraestructuras ferroviarias? ¿Que ocupe ese ranking en alta velocidad en Europa? No lo entiendo, señoría. Tendría que ser un orgullo de país, un orgullo de patria, pero, claro, ahora mismo, ustedes están enzarzados en otros asuntos y creo que no les interesa tener ese sentimiento o ese orgullo de patria, evidentemente. Eso se lo quería decir muy claro y muy alto. (*Aplausos*).

Con respecto al infatigable senador Iglesias, le quiero decir que siempre agradezco —y cómo no, a todos ustedes— su tono en las conversaciones que hemos mantenido y en el debate. Se ha referido a los corredores de alta velocidad. Pues bien, en concreto el corredor mediterráneo, le diré que siempre ha tenido un impulso espectacular en la Ley de presupuestos. Este año se destinan, precisamente, unos 1323 millones de euros para que suponga, efectivamente, una línea de dinamismo económico para la conexión de nuestro sur de España con el resto del corredor mediterráneo, que discurre también por otros países.

Senadora Iparragirre, hoy no he mencionado el artículo 25, como usted me recriminó en la comisión el otro día. Mejor dicho, no me recriminó, sino que me dijo que, como lo había utilizado un diputado nacional, no le extrañaba que lo fuéramos a mencionar hoy. Yo he utilizado lo que son las páginas 1 a 61 del dictamen del Consejo de Estado y, casualmente, en la página 25 habla del respeto absoluto al bloque constitucional derivado del artículo 149 de la Constitución que, en materia de competencia ferroviaria, ha sido interpretada y determinada la situación por varias sentencias del Tribunal Constitucional, en concreto, la última, que abordó la disposición adicional décima de la Ley del año 2003, en la cual se obligó a que no todas las líneas férreas estuvieran incluidas en la Ley de interés general por su datación tiempos atrás a gobiernos anteriores. Pero, evidentemente, está ratificado y, si usted me lo permite, santificado, el respeto absoluto a las competencias en cada actuación legislativa del Gobierno de España.

Respeto y cumplimiento. Usted dice que yo hablo de respeto pero que luego no cumplimos. Vamos a ver, siempre tiene que haber un punto de entendimiento, y el respeto es la norma básica de actuación entre personas, primero, y después, entre partidos políticos, para conseguir el bien de los ciudadanos, no única y exclusivamente con intereses espurios de los propios partidos políticos, algo que nos ha recriminado la sociedad en las últimas, digamos, asambleas que hemos celebrado para ratificar la actuación de los partidos políticos. Por eso, insisto, respeto siempre, y su cumplimiento nunca se hace con carácter o intención torticera.

Senador Martí Jufresa, le agradezco que haya reconocido algo de este estupendo Proyecto de Ley del sector ferroviario cuando ha hablado de la seguridad. Agradezco que ustedes tengan también esa sensibilidad por la seguridad, que el Partido Popular consagra con un título específico, como dije anteriormente. Y me preocupa que al leer la ley no haya visto o entendido, más bien yo creo que usted no ha entendido que, a efectos del transporte de mercancías por ferrocarril, se han adoptado una serie de medidas, como las medidas liberalizadoras de los servicios que se prestan en las terminales ferroviarias públicas; precisamente, el papel de los puertos se impulsa cuando tienen terminal ferroviaria como administradores de las infraestructuras ferroviarias dentro de su dominio público. Ese es un grado de potenciación de la intermodalidad, fundamentalmente por la importancia que tienen los puertos en España. También se imponen nuevas condiciones de transparencia para la actuación de los administradores de infraestructuras y se simplifica el régimen tarifario y las autorizaciones necesarias. Por eso, señor Martí Jufresa, creo que estamos en la línea del impulso del transporte de mercancías por ferrocarril, algo que el Gobierno de España considera importante por el desfase que tenemos de un 3 %, prácticamente, con respecto a una media del 20 % en el ámbito europeo.

En cuanto a la liberalización, no privatización, diré que el Gobierno del Partido Popular añade a la prestación de los servicios un plus de mejora, abriendo la posibilidad a operadores privados para que puedan participar. Pero esa posibilidad no se regala ni se da sin ningún marchamo de calidad en las actuaciones. No, se somete siempre a un riguroso procedimiento de licitación, regido por una ley que todos conocemos, la Ley de contratos del sector público, que establece las garantías para la adjudicación de lo que sea en ese momento adjudicable según los principios de publicidad, concurrencia y no evitación de participación de nadie en esos procesos.

La senadora de Esquerra Republicana habla de Cataluña con ese sentimiento, que no sé por qué lo tienen ustedes, de victimismo, de recibir maltrato del Gobierno de España. No lo entiendo.

Pregúntenles a todos los españoles por el tratamiento que se hace en todas las comunidades autónomas. Le quiero recordar, como última cuestión económica con Cataluña, los 27 millones de euros de acceso al puerto de Barcelona, unas obras que entran de lleno plenamente en la concepción de la intermodalidad como aspecto fundamental en el sector de los transportes. Por eso, de verdad, no tengan ese victimismo, ya que el Gobierno de España no les maltrata; el Gobierno de España trata de ayudarles con una mano tendida hacia el diálogo; otra cosa es que no pueda haber un monólogo.

Senador Fernández Ortega, en cuanto a la falta de respeto, ya se lo he dicho, no la conciba como tal porque no lo era. Con respecto a la privatización, volvemos otra vez al concepto de liberalización o privatización. Ustedes entienden per se que la privatización es mala. Ustedes, senador Fernández Ortega, ustedes fueron, como dije cuando debatimos el asunto de AENA, de la entrada de capital privado en AENA, no de la privatización —se privatiza cuando la mayoría de un capital se ostenta por empresas privadas y en AENA el 51 % lo ostentaba el Estado español—, los campeones de las privatizaciones en los gobiernos de los presidentes González y Zapatero. Las empresas que eran las joyas de la corona fueron privatizadas con el afán de hacer caja y, si hacemos cuentas, la caja en aquellos momentos fue ridícula. Pero también hay que decir que gracias a ese impulso privado esas empresas han salido delante de una manera muy brillante, poniendo el pabellón de España muy alto en todos aquellos países donde están radicadas.

Le vuelvo a recordar que el artículo 19 se refiere al mantenimiento y al contenido y alcance de la administración de las infraestructuras ferroviarias. La administración de las mismas tiene por objeto el mantenimiento y la explotación de aquellas. Aquí está muy claro. En el artículo 23 no se tiene que mencionar, porque es un procedimiento de técnica legislativa. En cuanto a los derechos de los usuarios, el usuario sigue siendo un ciudadano. No es ninguna mercancía; y la expresión que ha utilizado usted no ha sido buena. El usuario del ferrocarril es un ciudadano amparado en toda su actuación, en sus riesgos y en sus venturas, por el Gobierno de España y no por el Gobierno del Partido Popular, sino por todos los gobiernos. De hecho, las garantías del transporte en ferrocarril están plenamente amparadas no solamente por la legislación española, sino también por las directivas europeas que se han transpuesto, como la de 2007, que es de la que le he hablado.

Usted se empeña en que, dada la existencia del artículo 11 del proyecto de ley, se van a tener que cerrar líneas ferroviarias. Esa es una obsesión que tienen ustedes, pero la tienen para perjudicar el buen hacer y la buena redacción que se ha dado a este artículo, porque este artículo ha incorporado no solamente las razones económicas, sino también las razones sociales, y esas razones sociales son las que siempre van a primar. Tengan ustedes en mente todo lo que hemos hecho, nuestra experiencia con los proyectos sobre las obligaciones de servicio público.

El impulso al uso del tren está plenamente garantizado con esta ley y está garantizado por esa nueva política comercial que ha establecido el Gobierno de España. Analicen ustedes los datos de la gente que nunca había subido en un tren de alta velocidad y en otros trenes de cercanías. Piensen ustedes el incremento de usuarios que han tenido. Eso, señor Fernández Ortega, señorías, será por algo; será por el buen hacer del Gobierno de España, que ha mejorado lo que se heredó, lo que se trajo de otros gobiernos. Hay que ser justo y decirlo.

Por eso, señorías, les apremio a que voten con nosotros este proyecto de ley, que marcará el futuro de España en la mejora, defensa y competitividad de nuestro sector ferroviario.

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

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Mateu.

Llaman a votación. *(Pausa)*.

Cierren las puertas.

Señorías, vamos a proceder a la votación de las propuestas de veto al Proyecto de Ley del sector ferroviario. La senadora Cunyat ha hecho uso de la votación telemática; ha votado que sí, afirmativamente, a todas las propuestas de veto. Comenzamos votando la propuesta de veto número 1, de la senadora Capella.

Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 226 más 1 voto telemático, 227; votos emitidos, 225 más 1 voto telemático, 226; a favor, 80 más 1 voto telemático, 81; en contra, 144; abstenciones, 1.

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Pleno

Núm. 172

10 de septiembre de 2015

Pág. 17020

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.
Votamos la propuesta de veto número 2, del senador Iglesias.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 226 más 1 voto telemático, 227; votos emitidos, 225 más 1 voto telemático, 226; a favor, 81 más 1 voto telemático, 82; en contra, 144.

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.
Votamos la propuesta de veto número 4, de los senadores Guillot y Saura.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 226 más 1 voto telemático, 227; votos emitidos, 224 más 1 voto telemático, 225; a favor, 80 más 1 voto telemático, 81; en contra, 144.

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.
Votamos la propuesta de veto número 5, de los senadores del Grupo Parlamentario de la Entesa, menos los senadores Guillot y Saura.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 225 más 1 voto telemático, 226; votos emitidos, 223 más 1 voto telemático, 224; a favor, 80 más 1 voto telemático, 81; en contra, 142; abstenciones, 1.

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.
Votamos la propuesta de veto número 3, del Grupo Parlamentario Vasco.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 226 más 1 voto telemático, 227; votos emitidos, 225 más 1 voto telemático, 226; a favor, 81 más 1 voto telemático, 82; en contra, 144.

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.
Votamos la propuesta de veto número 7, del Grupo Parlamentario de Convergència i d'Unió.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 226 más 1 voto telemático, 227; votos emitidos, 225 más 1 voto telemático, 226; a favor, 77 más 1 voto telemático, 78; en contra, 147; abstenciones, 1.

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.
Y, finalmente, votamos la propuesta de veto número 6, del Grupo Parlamentario Socialista.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 225 más 1 voto telemático, 226; votos emitidos, 224 más 1 voto telemático, 225; a favor, 81 más 1 voto telemático, 82; en contra, 143.

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.
Rechazadas las propuestas de veto, pasamos al debate de las enmiendas. En primer lugar, veremos las enmiendas presentadas por el senador Iglesias 1 a 71.
Tiene la palabra el senador Iglesias para su defensa.

El señor IGLESIAS FERNÁNDEZ: Gracias, señor presidente. *(Rumores)*.

El señor PRESIDENTE: Señorías, guarden silencio, por favor.

El señor IGLESIAS FERNÁNDEZ: Retiro la enmienda número 53. El resto las doy por defendidas e intentaré, con la mayor brevedad, explicar el contenido de las mismas.

La enmienda 1 plantea que se sustituya en todo el proyecto de ley la referencia a diversos administradores de infraestructuras por la de un único administrador público de infraestructuras ferroviarias.

Enmendamos el preámbulo en el primer párrafo porque el objetivo último no puede ser convertir el ferrocarril en un modo de transporte competitivo; el objetivo fundamental debe ser que el ferrocarril preste un servicio de máxima eficacia social tanto en el transporte de viajeros como en el de mercancías.

Modificamos el párrafo veinteaño del preámbulo porque nos parece necesaria la cohesión territorial, la calidad y la seguridad. Asimismo, enmendamos el artículo 2, apartado b), porque las necesidades de transporte ferroviario de la sociedad deben ser satisfechas por el sector público.

Planteamos una modificación del artículo 5.1, que habla de la planificación de infraestructuras ferroviarias integrantes de la red ferroviaria de interés general para que tal planificación esté basada en la sostenibilidad social y económica en vez de la referencia que se hace a la eficiencia económica y social.

Modificamos el artículo 5.5, que se refiere al PIF, para ampliar las observaciones que se puedan realizar al estudio informativo sobre aspectos globales y de explotación y no solo, como plantea el texto, a la concepción global del trazado.

Enmendamos el apartado 2 del artículo 11, relativo a la clausura de líneas o tramos de las infraestructuras ferroviarias, porque no consideramos que las comunidades autónomas y, sobre todo, los ayuntamientos deban asumir la financiación de las líneas o tramos con el objetivo de que estos no sean clausurados.

Enmendamos el artículo 19.1 que alude al contenido y alcance de la administración de las infraestructuras ferroviarias. La enmienda plantea que no podrá encomendarse a terceros la realización de funciones inherentes a la gestión del sistema de control de circulación y de seguridad, así como tampoco el mantenimiento de los elementos claves de los mismos ni la gestión sobre el conjunto del mantenimiento de las infraestructuras ferroviarias.

Se suprime el apartado 4 del artículo 19, que permite al ministerio que asigne a una entidad pública o privada, en virtud de un contrato, las funciones propias del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias para la construcción y administración, o solo la administración, de una infraestructura ferroviaria que forma parte de la red ferroviaria de interés general.

Se suprime el artículo 21, que regula el cambio de administración de una infraestructura ferroviaria por entender que, como ya tuve oportunidad de reiterar en la defensa del veto, solo debe existir un único administrador público de infraestructuras.

Modificamos el primer párrafo del artículo 22, sobre la Administración General de Infraestructuras de la red ferroviaria de interés general, para que dicha administración general y la construcción correspondan a una entidad pública empresarial adscrita al Ministerio de Fomento y nos abra la posibilidad de que tales funciones sean asumidas por varias entidades públicas. Reitero que creemos que debe existir un único administrador público de las infraestructuras ferroviarias.

Enmendamos el artículo 23.1.e), relativo a las funciones de los administradores generales de infraestructuras ferroviarias, para añadir, como una de esas funciones, el mantenimiento de las infraestructuras ferroviarias que administren.

En el artículo 23, apartado 1, queremos que se explicita que se prestarán también servicios adicionales, además de los auxiliares y complementarios contemplados en el texto del proyecto.

Modificamos el artículo 25 con cuatro enmiendas. En el primer apartado, que hace referencia a las aportaciones económicas del Estado a través de convenios, suprimimos la referencia a los mecanismos de colaboración público-privada. Planteamos que en el apartado 2 se diga que el conjunto de medidas incluidas en el convenio debe garantizar la adecuación económica para alcanzar la sostenibilidad social de las infraestructuras ferroviarias. Proponemos la supresión del artículo 25.3 en tanto en cuanto exige el equilibrio financiero de pérdidas y ganancias. En el apartado 4 del artículo 25 proponemos la supresión de la expresión «asegurando al mismo tiempo el equilibrio financiero», en relación con el programa de actividad que desarrolle el administrador de infraestructuras.

Modificamos el número 6.º del artículo 26, que se refiere a los recursos de los administradores generales de infraestructuras, para que se incluyan los percibidos por la prestación de servicios adicionales. Planteamos modificar el apartado 2 del artículo 32, contenidos y elaboración de la declaración sobre la red, para que la declaración sea sobre la red a través de un administrador único

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Pleno

Núm. 172

10 de septiembre de 2015

Pág. 17022

y no sobre los ámbitos respectivos de cada uno de los diversos administradores. Al artículo 36, que concierne al procedimiento de adjudicación de capacidad, planteamos una enmienda de adición para este se realice atendiendo al interés general y para que la empresa pública tenga preferencia en tal adjudicación.

Proponemos dos enmiendas al artículo 40, una al apartado 1, régimen aplicable a las líneas ferroviarias de titularidad privada, para limitar la posibilidad del transporte ferroviario privado a los supuestos en que este sea complementario de otra actividad principal, y otra que suprime el apartado 3 de este mismo precepto para que las empresas que desarrollen la actividad ferroviaria tengan dedicación exclusiva a esta función.

Planteamos modificar el artículo 42, apartado 3, para explicitar que el explotador de las instalaciones de servicios de transporte de viajeros, de logística de mercancías, de las vías de apartado, de las instalaciones portuarias y del aprovisionamiento de combustible debe encontrarse bajo control directo o indirecto de una Administración pública. También proponemos la modificación del apartado 5 del artículo 42 para que no se pueda mantener una instalación de servicios públicos por un periodo superior a 20 meses consecutivos sin buscar una solución de integración de dicha instalación en la empresa pública. El proyecto lo que plantea es que se ofrezca a un tercero esa privatización.

Hemos presentado dos enmiendas al artículo 44 para que figuren entre las competencias, como en enmiendas anteriores, los servicios adicionales y para modificar el apartado 1 explicitando que también se prestarán servicios adicionales además de los auxiliares y complementarios. Asimismo, proponemos la modificación del artículo 45.1 para suprimir que los servicios auxiliares y complementarios puedan ser asumidos por otros operadores públicos o privados que no sean el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias; y que se exima, en el apartado 2 de este artículo, la posibilidad de que la prestación de servicios auxiliares pueda establecerse en régimen de colaboración con otras empresas ferroviarias.

Modificamos el apartado 2 del artículo 47 para especificar que el servicio de transporte ferroviario se prestará en régimen de libre competencia solo en aquellos casos en los que por razones de evidente interés social y económico se demuestre que otros operadores externos pueden prestar servicios más eficientes.

A los artículos 59 y 60, que regulan la obligación de servicios públicos, hemos presentado 5 enmiendas. En lo tocante a los servicios de transporte ferroviarios sujetos a obligaciones de servicio público, artículo 59.1, proponemos que la declaración sea obligatoria cuando concurren las circunstancias previstas en el proyecto y no sea potestativa, como este establece. Modificamos también el apartado 1 del artículo 59 para que diga que los servicios sujetos a obligaciones de servicio público se prestarán en régimen de exclusividad, sin que el Consejo de Ministros pueda determinar otro régimen de prestación. Modificamos también el apartado 2 de dicho artículo, suprimiendo la posibilidad de adjudicación prevista en el proyecto para cuando el coste anual de la prestación de servicio no supere el millón de euros. Y modificamos este mismo apartado 2 del artículo 59 para que no solo en los supuestos de adjudicación directa, sino en todos, las empresas cumplan con los principios de eficiencia y buena gestión.

En relación con el artículo 60, enmendamos el apartado 2, para que el Ministerio de Fomento, cuando el procedimiento de licitación para otorgar una autorización para la prestación de servicios sujetos a obligación de servicio público fuera declarado desierto, preste dicho servicio, en vez de que pueda imponerse a una empresa que opere en la zona.

El artículo 62 se refiere a los derechos de los usuarios. A él proponemos añadirle un nuevo apartado, 1 bis (nuevo), para reconocer que los usuarios tendrán derecho a acceder con la suficiente antelación a las publicaciones de horarios y tarifas de las empresas.

El artículo 64.3 del Título V, que se refiere a la seguridad, dice que se dará prioridad a las actuaciones. Nuestra enmienda añade que no solo a las actuaciones, sino a las inversiones necesarias para que estas se desarrollen, para que no queden meramente en el papel. Modificamos también el apartado 4 del artículo 64 para que la responsabilidad de la seguridad, además de al Administrador de infraestructuras ferroviarias, y no a los administradores y a las empresas ferroviarias, también compete al Ministerio de Fomento, al Gobierno y a los demás organismos con competencias sobre el sistema ferroviario.

Con relación a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria hemos presentado 4 enmiendas. La primera de ellas al artículo 65, para explicitar que las funciones de la agencia en materia de

seguridad son intransferibles. La segunda, para reducir de 4 meses a 3 el plazo de adopción de decisiones de la agencia ante las solicitudes que se le plantean. Y las restantes para que las asociaciones y sindicatos participen en la misma en la elaboración del marco normativo de seguridad y para que sea preceptivo y no potestativo, como establece el precepto, que la agencia lleve a cabo las investigaciones e informes que sean necesarios para cumplir sus funciones y para que sus decisiones no sean interferidas por la labor de la comisión de investigación de accidentes ferroviarios. Con ello tratamos de respaldar de alguna forma su actuación independiente.

En el artículo 67, relativo a la autorización de seguridad, proponemos que, a la hora de concederla, se contemplen las mismas condiciones que ha de cumplir el material rodante. En el apartado 4 del artículo 67 añadimos que el incumplimiento de las condiciones de seguridad establecidas en la autorización conlleve en todo caso —y no, en su caso, como dice el texto— la revocación de esa autorización.

Enmendamos el artículo 69.2, que regula el régimen aplicable al personal ferroviario, para que se incluya, entre las condiciones exigibles para obtener el título habilitante para desarrollar las funciones propias del personal ferroviario, un reconocimiento psicofísico, lo que a nuestro entender es mejor que el reconocimiento médico que se exige en el texto del proyecto.

Al artículo 69.5 planteamos una adición, con la intención de que se protocolicen las medidas de fomento del uso responsable de medicamentos que puedan alterar las facultades psicofísicas del personal ferroviario en el desempeño de las funciones. En la enmienda de modificación al artículo 72.3, que regula la comisión de investigación de accidentes ferroviarios, proponemos que los miembros de la misma no puedan solicitar o aceptar instrucciones de ninguna persona o autoridad, con la finalidad de reforzar su independencia.

Al artículo 75 hemos presentado dos enmiendas para añadir la retirada de documentos, grabaciones de vídeo, audio e incluso la paralización del material rodante o instalaciones ferroviarias para su examen cuando ello resulte necesario, previa autorización del juez competente.

Para ir más rápido pasaré ya al artículo 106, relativo también a la seguridad, que regula las infracciones muy graves; nosotros proponemos incluir que lo sea no cumplir la normativa laboral creando tensiones que pongan en riesgo la seguridad; proponemos asimismo, que el incumplimiento, por el personal de seguridad de la circulación, de la normativa de seguridad se exija directamente a la empresa de la que dependa la responsabilidad. En cuanto a las infracciones en materia de transporte ferroviario del mismo precepto, queremos que se añada un nuevo apartado para que sea infracción el incumplimiento por parte de la empresa de la obligación de disponer de su plan de asistencia a las víctimas y familias. Coherentemente, planteamos la supresión del artículo 107.2.6 del proyecto, que en vez de calificar de muy grave este comportamiento al que acabo de hacer referencia, lo califica de grave.

Enmendamos el artículo 109.7 para que cuando, como consecuencia de una infracción, se produzcan daños a las infraestructuras o a los medios de transporte respondan las empresas titulares de tal función. Enmendamos también la disposición adicional cuarta, que concierne a los servicios internos de transporte ferroviario de viajeros, para que el Ministerio de Fomento pueda rechazar, recoger y dejar viajeros en estaciones distintas a las de origen y destino, cuando esta situación conlleve la sustitución de servicios que se estén prestando por la empresa pública. Enmendamos la disposición adicional quinta para suprimir el calificativo «indicativa» referido a la estrategia de infraestructuras ferroviarias, que debe publicarse antes del 16 de diciembre de 2016. *(La señora vicepresidenta, Vicente González, ocupa la Presidencia).*

Enmendamos asimismo la disposición adicional sexta, que regula los trenes históricos, para que además de por la normativa propia también se rijan por esta ley y no excluirlos como plantea la misma. En cuanto a la disposición adicional undécima, que es la que plantea que no haya incremento de gasto, en vez de seguir la estrategia habitual de plantear la supresión, proponemos una modificación que diga expresamente que sí cabe. Asimismo, planteamos una disposición adicional nueva para que a las infraestructuras ferroviarias se les aplique la normativa de accesibilidad universal para las personas con discapacidad. Planteamos una modificación a la disposición transitoria primera para que se agoten los plazos de la liberalización del transporte de viajeros a partir de enero de 2020, aprovechando el margen que concede la normativa europea. Formulamos una nueva disposición transitoria para establecer un plazo de seis meses para desarrollar reglamentariamente el funcionamiento de los servicios de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria; otra nueva disposición transitoria para que se apruebe, en el plazo de

un año, el reglamento de circulación ferroviaria. Y, finalmente, proponemos la modificación del Anexo II, relativo a los parámetros de los convenios a suprimir entre el ministerio y el Administrador de infraestructuras ferroviarias, para que en el apartado 5 también se incluyan los incentivos para la penetración en trayectos con potencial económico o social, donde hay que promocionar el ferrocarril de viajeros como una apuesta clara por su generalización, así como fomentar el transporte ferroviario de mercancías.

Muchísimas gracias.

La señora VICEPRESIDENTA (Vicente González): Gracias, señoría.
Enmiendas del Grupo Vasco, senadora Iparragirre.

La señora IPARRAGIRRE BEMPOSTA: *Eskerrik asko, mahaiburu andreak.*

Señorías, las razones que nos han llevado a formular estas enmiendas parciales, sin duda, son la voluntad de mejorar el proyecto de ley. Porque consideramos, como dije en la comisión, que es posible trabajar de manera colaboradora y armoniosa entre el Estado y las comunidades autónomas, con lealtad política e institucional y con respeto al bloque de constitucionalidad, que al fin y al cabo, es el marco jurídico que nos hemos dado; con respeto también —señor Mateu, comparto con usted la valoración que ha hecho sobre el respeto— a las personas, aunque discrepemos, aunque los diferentes grupos tengamos diferentes planteamientos acerca del proyecto de ley que en este momento estamos debatiendo o de cualquier otro tema que tuviéramos que debatir, porque si no les tenemos respeto a las personas es imposible que respetemos las ideas. Pero está claro que la idea que cada uno defendemos con respeto abarca también la defensa de los intereses que cada uno de nosotros representamos. Estaba intentando rescatar el término que ha utilizado al final pero creo que hablaba de una postura excesivamente partidista. Sin duda. Yo insisto en el ámbito competencial y en el del bloque constitucional puesto que yo represento a los guipuzcoanos y, en definitiva, a los vascos. Por lo tanto, nuestras enmiendas reflejan la postura que mi grupo mantiene en la defensa del ámbito competencial, y las presentamos, insisto, con voluntad de entendimiento, con voluntad de colaborar y con la lealtad institucional en la que, reiteradamente, mis compañeros insistían ayer en los proyectos de ley que también debatimos en esta Cámara.

Hemos presentado las enmiendas 72 a 81, que doy todas por defendidas. Me atrevo a decir que intentábamos que alguna de ellas tuviera algún éxito. Incluso, podría ser que no fueran aceptadas las del Grupo Vasco, por esa discrepancia ideológica que podemos tener puesto que están mayoritariamente sustanciadas en el ámbito competencial, pero sí podrían ser aceptadas las de alguno de los otros grupos, por ese respeto al trabajo que se ha mencionado anteriormente o por esa voluntad de acuerdo que la ministra manifestó en el comienzo del debate de esta ley, o como usted mismo ha mencionado, senador Mateu, cuando hablaba de la boca y la lengua para poder ponernos de acuerdo. Como decía, deberíamos encontrar la posibilidad de que alguna fuese aceptada.

Las enmiendas 72, 73 y 74 están basadas, principalmente, en la utilización del concepto de interés general y, como ya me he extendido en la defensa del veto, no reiteraré argumentos. (*El señor presidente ocupa la Presidencia*).

La enmienda número 75 al artículo 69.2 la presentamos porque entendemos que es necesaria una adecuación del texto al régimen de cooficialidad lingüística vigente en algunas comunidades autónomas.

En la enmienda 76, también al artículo 69.2, creemos que es necesario introducir la audiencia a los sindicatos que tienen mayoría sindical en el ámbito autonómico.

La enmienda 77 al artículo 73.1 señala que la configuración de la comisión de investigación de accidentes ferroviarios debe incluir la participación de las comunidades autónomas que hayan asumido competencias en materia ferroviaria.

La justificación de las enmiendas 78, 79 y 80 es que estimamos que es conveniente ir adecuando el régimen de reparto competencial al esquema ferroviario europeo. La integración del trazado de la red global que afecta a líneas y tramos de competencia autonómica precisará del oportuno consentimiento de la comunidad autónoma. Señorías, ya se ha fijado en el año 2020 la fecha para esta adecuación y, dado que el Mecanismo Conectar Europa tiene una franja temporal de 2014 a 2020, nos parece oportuno que para dicha fecha pueda identificarse la red básica europea.

En la enmienda 79 consideramos conveniente aprobar una delegación de transferencia del artículo 150.2 de la Comunidad Europea, a fin de facilitar que sea la Comunidad Autónoma de Euskadi la que desarrolle las funciones ejecutivas sobre la infraestructura ferroviaria y los servicios de alta velocidad, sin perjuicio de adoptar las medidas de coordinación necesarias para garantizar el buen funcionamiento y gestión de la red estatal ferroviaria de interés general.

La enmienda 80 pretende introducir otra disposición adicional, al igual que las enmiendas 78 y 79. Entendemos conveniente aprobar una delegación de transferencia del artículo 150.2, al que hacía referencia, a fin de facilitar que sea la comunidad autónoma vasca la que desarrolle las funciones ejecutivas sobre la infraestructura ferroviaria que discurra por ella respecto a aquellas líneas que posean su origen y destino en una comunidad autónoma y, en particular, las que hayan sido construidas por la propia comunidad autónoma en virtud de la encomienda del Estado. Todo ello sin perjuicio de adoptar las medidas de coordinación necesarias para garantizar el buen funcionamiento y gestión de la red estatal ferroviaria de interés general.

Para finalizar, la enmienda 81 introduce otra disposición adicional porque creemos que, de acuerdo con la Constitución, las delegaciones de competencias previstas en el artículo 150.2 deben poseer naturaleza de ley orgánica.

Señorías, como les decía, la presentación de estas enmiendas por parte de mi grupo no obedece más que a la voluntad de trabajar de manera colaboradora entre el Estado y las comunidades autónomas; en ese ámbito se enmarcan y las justificamos en nombre de quienes representamos y por quienes venimos aquí a solicitar que sean tenidas en cuenta.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senadora Iparragirre.

El Grupo Parlamentario de Entesa ha presentado dos bloques de enmiendas 82 a 159 y 231 a 234. Para la defensa del primero, tiene la palabra el senador Martí Jufresa.

El señor MARTÍ JUFRESA: Muchas gracias, señor presidente.

Ciertamente, en este más que en otros muchos proyectos de ley nos habría gustado presentar una enmienda a la totalidad. Como he explicado antes en el debate de los vetos, consideramos que se parte de una equivocación radical en cuanto al enfoque y al modelo que se construye. Aun así evidentemente no hemos renunciado a presentar un conjunto de 81 enmiendas por si se pudieran introducir algunas mejoras parciales que modificaran de manera sustancial algunos de los principales errores que en nuestra opinión contiene la ley. Las doy todas por defendidas y paso a presentar las más significativas agrupadas en nueve bloques.

En primer lugar, hay dos bloques que, como digo, tienen que ver con el núcleo de nuestro veto: lo referido al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y a la puerta que se abre en esta ley a su desmembración y a su privatización. A este respecto hemos presentado las enmiendas 82, 84, 112 y 114. El segundo bloque, que nos parece crucial, tiene que ver con el desarrollo de la ley y con ese imprescindible acompañamiento a las directrices, los debates y las conclusiones a las que se llegue en relación con el cuarto paquete ferroviario en el seno de la Unión Europea. Las enmiendas referidas a esta cuestión serían las 156, 157 y 158.

El resto de los bloques tienen que ver, en primer lugar, con la participación de las comunidades autónomas. No hemos hecho especial hincapié en esta cuestión en la defensa de nuestro veto, pero compartimos con algunos de los otros grupos el hecho de que la presencia en la toma de decisiones, en la articulación del entramado institucional para el funcionamiento del sector ferroviario está claramente desequilibrado en contra de las comunidades autónomas, y proponemos algunas enmiendas para reequilibrar esta cuestión en algunos casos particularmente sensibles. Son las enmiendas 89, 129 y 131.

Hay también un conjunto de enmiendas referidas a los usuarios y los ciudadanos, que, como hemos dicho, nos parece deficientemente tratado en este proyecto de ley. Se refieren, como digo, a los derechos y deberes de los usuarios y a su participación en el conjunto del sistema. Son las enmiendas 137, 134, 147 y 148.

En relación con los ciudadanos, hemos planteado un conjunto de enmiendas bastante amplio para intentar contrastar la arbitrariedad del administrador de infraestructuras en relación con las afecciones en el entorno de viviendas y lo que se llama el efecto barrera. Serían las enmiendas 99, 101, 107, 100 y 109.

Hay también una enmienda sustancial para nosotros que se refiere a la clausura de líneas. En este sentido, y como ha explicado muy elocuentemente el senador Iglesias, el enfoque nos parece absolutamente equivocado, pues ninguna a las administraciones locales, a los ciudadanos y a los potenciales usuarios de estas líneas. Para contrarrestar esta situación hemos presentado la enmienda 105.

Otro conjunto de enmiendas se refiere al desarrollo de los estudios de viabilidad y los estudios informativos. En relación con la transparencia están las enmiendas 98 y 100, y en relación con las garantías para que su desarrollo y su tramitación permitan cumplir los objetivos por los cuales son creados los estudios informativos, que es para dar garantías de correcta adecuación de los diseños y los proyectos a las necesidades sociales y económicas, están las enmiendas 93, 94, 96, 97, 98 y 117.

Finalmente, quería comentar dos últimas cuestiones: una para reforzar el criterio del acceso universal a todas las personas, incluso las que tengan dificultades añadidas de movilidad o alguna discapacidad, enmienda 153, y otras sobre algunos matices a la seguridad, en particular a la comisión de accidentes, que serían las enmiendas 138, 139, 140 y 141.

En definitiva, señorías, un paquete amplio de enmiendas que denota la preocupación y la voluntad de nuestro grupo, el Grupo Socialista, por entrar a fondo en esta materia, pero aunque se aprobaran todas —cosa que desgraciadamente no va suceder—, mejoraría sin duda el texto pero no cambiaría ese radical y equivocado enfoque que hemos denunciado en el veto y que, como he dicho antes y repito ahora, nos produce un especial desasosiego.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Martí.

El segundo bloque de enmiendas de la Entesa va de la 160 a las 230. Para su defensa tiene la palabra el senador Guillot.

El señor GUILLOT MIRAVET: *Gràcies, president.*

Señorías, después de una defensa tan pormenorizada como la que ha realizado el senador don Jesús Iglesias, no voy a reiterar ni repetir los argumentos de un bloque de enmiendas que son idénticas a las que ha presentado él. Quería hacer solo un par de comentarios.

El primero es que yo creo que uno de los graves problemas de la política en España es no aceptar a España tal como es, una potencia media, con sus debilidades y fortalezas, que está atravesando desde hace unos años gravísimos problemas. Esta no aceptación de nuestra realidad, de cómo es el país, de sus potenciales y sus capacidades económicas, nos ha llevado a graves errores. Les recordaré uno. ¿Se acuerdan de la foto de las Azores cuando jugábamos a ser una gran potencia militar? Esto es no entender qué país tiene uno entre las manos.

Senador Mateu, ¿por qué no estoy yo orgulloso de que España sea la potencia europea del AVE, o la segunda potencia mundial después de China? Por dos razones: la primera es que nuestra apuesta habría sido por la red convencional, por la velocidad alta en vez de la alta velocidad. Creíamos y creemos que esto es lo más racional y lo que realmente necesitaba España. Y la segunda gran razón es porque no podemos permitirnoslo; no nos lo podemos permitir. ¿Creen ustedes que los ministros de Fomento de Alemania son más torpes que los españoles? No. ¿Creen ustedes que Alemania tiene menor potencial económico que España? Evidentemente no. La orografía alemana es aún menos dificultosa que la española.

Nos hemos embarcado en un proyecto del AVE, que ya criticamos antes de que existiera la línea, para su tranquilidad, Madrid-Barcelona, Barcelona-Madrid, porque para nosotros no tiene sentido en relación con las necesidades y capacidades que debe tener nuestro país. Insisto, por esto, mi partido, el senador Saura y yo, hemos sido y somos críticos con la apuesta del AVE.

Termino diciendo por qué estoy preocupado. Creo que ustedes tienen un problema con los políticos catalanes: son independentistas, o para independentistas, o pasivamente independentistas, excepto, evidentemente, el Partido Popular catalán. Esto tiene una lectura tan simplona que llega a preocupar. ¿Sabe por qué estoy preocupado? Permítame que parafrasee a Unamuno: Me duele España, y me duele especialmente la España que nos van a dejar.

Gràcies, president.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Guillot.

El Grupo Parlamentario de Convergència i d'Unió ha presentado las enmiendas 318 a 381. Para su defensa, tiene la palabra el senador Alturo.

El señor ALTURO LLOAN: Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, voy a dar por defendidas las 62 enmiendas que hemos presentado. Atendiendo a los argumentos expuestos en nuestra propuesta de veto, es evidente que van en la dirección de los objetivos principales que nosotros entendemos debería cumplir este proyecto de ley. Voy a agruparlas en cuatro bloques para no entrar en un análisis pormenorizado y haré una exposición más global.

Un primer bloque hace referencia a toda la invasión competencial que se está produciendo, especialmente en las corporaciones locales, y en algunos otros casos se refieren a mejorar la coordinación, puesto que no se tiene en cuenta que hay comunidades autónomas con competencias importantes, que tienen un sistema ferroviario propio y otras tienen, por ejemplo, competencias en Cercanías. El proyecto de ley no acaba de tener en cuenta estas circunstancias, y por ello hemos presentado enmiendas en este sentido.

Un segundo bloque de enmiendas va encaminado a perfeccionar algo que para nosotros es de vital importancia, que es la competitividad y la productividad de nuestro sector ferroviario. Introducimos un número muy importante de enmiendas que pretenden mejorar, por ejemplo, los cánones, a lo que me he referido en la intervención en los vetos. En la actual redacción, los cánones perjudican al más eficiente. Sería muy grave que saliera de aquí una ley que invitara a los operadores a ser ineficientes. Me consta que para todos los operadores, incluso para el público, esta es una gravísima preocupación. Deberíamos decir con toda claridad que estaríamos aprobando un proyecto de ley que no hace competitivo el ferrocarril y que prima la ineficiencia. Repito, sería de suma gravedad hacer una ley que perjudique la competitividad del sector.

Un tercer bloque de enmiendas hace referencia a algo que nos parece sorprendente en algunos artículos, y es que se castigue a las empresas públicas. Es realmente impresionante; resulta que solo podrán competir las sociedades anónimas y no las empresas públicas. Considero que para temas menores podrían competir sociedades limitadas e incluso cooperativas; el hecho de que se prohíba competir a las empresas públicas me parece preocupante. Esta es otra línea roja que podría solucionarse muy fácilmente de atender a nuestras enmiendas que, desde nuestro punto de vista, podrían resolver estos aspectos que son realmente preocupantes.

Un cuarto bloque, al que también hemos hecho referencia en líneas generales en la propuesta de veto, hace referencia a que el proyecto de ley no toma decisiones sobre algo que nos parece importantísimo: España es un país en el que se hace una apuesta turística, el turismo es muy importante. En algunas regiones, especialmente de interior —por citar algunas, en mi tierra, Lleida, por ejemplo en el Pirineo—, hay comarcas, regiones y autonomías de interior, en las que el turismo es un sector muy importante, que tendría su expansión utilizando las líneas ferroviarias para potenciar justamente estas comarcas, como se está haciendo en Francia o en Inglaterra. Ya hemos dicho en varias ocasiones que este es un sector económico importante al que deberíamos prestar atención, pues implicaría también un desarrollo rural, aspectos claves para el progreso.

Por tanto, estas son, resumidas, las enmiendas que hemos presentado, en bloques para que puedan atenuar este proyecto de ley en la línea de los objetivos que para nosotros son claves e importantes. Repito: Comunidades autónomas, invasión de competencias, intermodalidad, potenciación del turismo rural, en definitiva, invasiones competenciales en el ámbito de las autonomías y en el ámbito local. Esperamos que estas enmiendas las miren bien. Ojalá alguna de ellas se aceptara, porque mejorarían la competitividad, que es lo que pretendemos con este proyecto de ley.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Alturo.

El Grupo Parlamentario Socialista ha presentado las enmiendas 235 a 254 y 256 a 317. Para su defensa, tiene la palabra el senador Sanz.

El señor SANZ CARRAMIÑANA: Gracias, señor presidente.

Señorías, el Grupo Socialista ha presentado a este proyecto de ley 82 enmiendas, concretamente la 235 a la 317. A este proyecto de ley del sector ferroviario se han presentado 41 enmiendas al título II, que corresponde a infraestructuras ferroviarias; 10 enmiendas que corresponden al título IV, en relación con el transporte ferroviario; 7 que tienen que ver con la seguridad ferroviaria, aparte de la famosa enmienda 310, que ya se comentó amplia y detalladamente en la comisión.

Además, presentamos algunas enmiendas que recogen los derechos de los usuarios, también en relación con la mayor transparencia, mejores técnicas y coherencia. En definitiva, son bloques que ha defendido mi compañero en la propuesta de veto.

Podemos estar de acuerdo con los principios fundamentales de esta ley, pero vemos que de los principios fundamentales a lo que recoge la propuesta del proyecto de ley hay un abismo. La presentación de estas enmiendas corresponde, con todo nuestro respeto, a una ley inadecuada, que no da solución a ninguno de los problemas de la sociedad y de los sectores implicados.

Si me permiten, voy a enumerar los bloques que justifican la presentación de las citadas enmiendas, y que podrían mejorar el texto del proyecto de ley, ya que ignoran los objetivos que se quieren conseguir y además obvian la falta de informes importantes, así como las recomendaciones del informe del Consejo de Estado y de la Directiva Recast.

El primer bloque es la sostenibilidad. Del texto del proyecto se desprende que no se garantiza la sostenibilidad ni el saneamiento financiero. Hay que recordar que la directiva tiene como objeto fundamental la sostenibilidad del proyecto. Pues bien, en este sentido, tengo que decir que el texto del proyecto no hace ni una sola referencia al mismo.

Segundo bloque, planificación. Vemos que el proyecto entiende las infraestructuras como un fin, no como un medio que garantice la movilidad de forma sostenible.

Tercer bloque, liberalización y preparación de la apertura del mercado a la competencia. Llama la atención que el ministerio sigue apostando por un título habilitante para el corredor de Levante que, al parecer, según los medios de comunicación, se va a producir este mismo mes, según el ministerio y la ministra, puesto que se acordó en el Consejo de Ministros de junio de 2004 sacar a concurso la liberalización y ahora se lleva a efecto. Para que luego digan ustedes que de prisa, nada, cuando aquí se ha repetido a lo largo de la mañana que se está negociando el cuarto paquete y la obligación es trasponer hasta el año 2019.

Cuarto bloque, financiación del administrador de infraestructuras. Se proponen unos cánones que son insuficientes para cubrir los costes. Si los costes son inferiores a los actuales de ADIF, ya me dirá qué va a ocurrir después. Quiero recordar una vez más que la directiva determina que los cánones tienen que ser equivalentes a los costes y también que en la memoria económica de Renfe del año 2013 los cánones supusieron en torno al 30 % de los costes. La entrada de la iniciativa en los corredores más apetecibles económicamente hablando solo ayuda a una privatización pura y dura. Como van a ser deficitarios de todas las maneras, lo que va a suceder es que el déficit de las empresas privadas lo vamos a pagar los contribuyentes, es decir, todos los españoles.

Otro tema importante es la posibilidad de la entrada de administradores de infraestructuras privados, asumiendo funciones propias de la Administración. Señorías, esto es un despropósito, por no utilizar una palabra más fuerte. Es trocear la red para que la gestione no sé quién y con qué interés. Esto conllevaría, como todos sabemos, recortes de personal en el sector público, tanto en ADIF como en Renfe-Operadora. Lo quieran reconocer o no, ustedes tienen vocación privatizadora. Reconózcanlo, no pasa nada; no pasa nada por reconocerlo. ¡Si es que privatizan todo! Privatizan los aparcamientos, la fibra óptica..., todo lo que está a su alcance lo privatizan. Ustedes han entendido que bajo el paraguas de la liberalización se persigue la privatización. Díganlo claramente. No pasa nada. Es lo que va a suceder en el corredor Madrid-Levante con la entrada de nuevos operadores, como he dicho antes. Como el corredor va a ser deficitario, una vez que se instalen los nuevos operadores, solicitarán a ADIF precios por debajo del que está pagando ahora Renfe y, al final, tendrá que ir papá Estado a pagar el déficit. Ya sabemos cómo suceden estas cosas. Al final, aparecen los fondos de inversión, que lo único que buscan es rentabilidad, y la seguridad, a la que tanta importancia ha dado el señor Mateu —y que la tiene—, la dejan apartada. Tenemos experiencia en los años setenta en Europa, o sea, que no vamos a descubrir nada.

Tampoco facilita el transporte intermodal. Hay que recordar que el transporte de mercancías por ferrocarril en España representa solo el 3 %, mientras que en Europa es el 10 %. También hemos presentado enmiendas en ese sentido.

Antes de pasar a la defensa de las enmiendas, me gustaría reconocer el trabajo realizado por los senadores Mateu e Ibarrondo por tratar de aceptar alguna de estas enmiendas, aunque ya sabemos cómo funciona el Ministerio. Por tanto, quiero reconocer la intención y el trabajo realizado.

Voy a hacer referencia a unas cuantas enmiendas de los bloques que ha defendido mi compañero en la propuesta de veto.

En la enmienda 235 —lo comentamos ya en la comisión— proponemos que en todo el proyecto de ley se sustituya el término administradores generales de infraestructuras ferroviarias por Administrador General de Infraestructuras ferroviarias. Me dijo el senador Ibarondo: Esto lo hemos puesto porque hay dos administradores. Efectivamente, está ADIF y ADIF Alta Velocidad. ¿Sabe por qué pasó? Para que no computase el déficit, no por otra cosa. Quiero que lo sepan. Presentamos esta enmienda porque entendemos que no puede haber un ferrocarril con proyectos, inversiones y cuya sostenibilidad garantiza la ley, y otro carente de inversiones, sometido a su suerte, a la obligación de servicio público, que, como saben, hay hasta el 2023 para su implantación, por lo que se creará una dualidad de ciudadanos.

La enmienda 237 propone mantener la unidad de mercado. Dice usted que viene en la Constitución. De acuerdo. También viene en la actual ley la unidad de mercado. La pregunta es por qué no se mantiene la unidad de mercado en todo el territorio español. No lo entiendo. Lo que dice el Tribunal Constitucional es que garantiza la libertad de circulación sin trabas por todo el territorio nacional de bienes, capitales, servicios y mano de obra. No entiendo, de verdad, por qué no lo aceptan.

En cuanto a la enmienda 236, le he dicho que en los principios fundamentales estaríamos de acuerdo. El objetivo de esta ley —por lo menos, tiene que serlo— es conseguir un transporte por ferrocarril que contribuya a la cohesión social y territorial con los mayores niveles de seguridad y fiabilidad, con los menores costes medioambientales y la mayor eficiencia económica. Ese tiene que ser uno de los fines, es lo que intenta. Creo que el Grupo Popular compartía al menos esta idea, pero dista mucho a la hora de trasponer y de ponerlo en papel en el proyecto de ley.

Enmienda 239. Se omite toda referencia a la Administración General del Estado, quitan al Estado para poner empresas privadas. Si leen el informe del Consejo de Estado, observarán que en su página 33 ya lo dice: «Se aprecia una omisión en su tenor de las referencias al administrador ferroviario del Estado». Por tanto, en mi opinión, se debe incluir esta referencia.

Enmienda 240 —y también se ha hablado de la intermodalidad—. Estamos de acuerdo en que hay que potenciar la intermodalidad, y parece que en los presupuestos del próximo año hay una inversión importante para el corredor de Levante. Pero, señorías, no hacemos nada con mejorar las conexiones con los puertos si luego se produce el estrangulamiento. Le voy a poner un ejemplo: existe una reivindicación no del Partido Socialista, que también, pero de la Cámara de Comercio y de la asociación de empresarios de Valencia y Castellón, relativa al estrangulamiento en el trayecto Valencia-Tarragona con vía única, y el Ministerio de Fomento se descuelga y dice que va a poner un tercer hilo del ancho internacional. Esa no es la solución. ¿Saben cómo la han calificado las asociaciones que he comentado anteriormente? Con mucho respeto, como chapuza. Ahí lo que se necesita es desdoblarse la vía y que sea vía doble, no un tercer carril por dentro. Por tanto, nosotros apostamos por potenciar este sistema de transporte, pero, insisto, primero Dios y luego los santos.

La enmienda 243 avala que las infraestructuras garanticen un sistema común de transporte ferroviario. Por tanto, proponemos incorporar a la Red Ferroviaria de Interés General los enlaces a las terminales logísticas de carácter supralocal.

La enmienda 244 de modificación, relativa a las comunidades autónomas, dice: «Corresponde al Gobierno acordar en cada momento, de común acuerdo con las comunidades autónomas afectadas,...» —e incluimos una moción—, exigiendo el previo acuerdo de aquellas administraciones que tienen atribuidas constitucionalmente competencias en materia de transporte.

La enmienda 245 es la relativa a la transparencia. Nosotros consideramos que se debe publicar el catálogo en un plazo de seis meses a contar desde la fecha de entrada en vigor de la ley.

La enmienda 246 —esto es gordo también— dice que corresponde al Ministerio de Fomento, oído el Consejo de Obras Públicas y las comunidades autónomas. Lo que viene a decir es que se sustituye toda referencia al Consejo Asesor de Fomento por el Consejo de Obras Públicas. Pues bien, el Consejo Asesor de Fomento no existe en el organigrama del ministerio. Por tanto, lo que proponemos es que se ajuste.

He de decir que, a lo largo de la mañana, no le he oído hablar de la estrategia indicativa de desarrollo. (*Asentimiento*). ¿Sí? Pues perdóneme. Nosotros proponemos en la enmienda 247, de adición, la definición de las nuevas líneas de construcción. En mi opinión, tiene que haber un criterio básico en la planificación de infraestructuras, señorías. Eso es lo que proponemos en esta enmienda.

En la enmienda 248, relativa a la redacción del estudio previo de viabilidad, nosotros proponemos establecer la obligatoriedad de un estudio de viabilidad económica como paso previo para planificar una nueva infraestructura, de forma que no pueda redactarse un estudio informativo que no cuente con un estudio de viabilidad económica favorable. Se establece la excepción de realizarlo por motivos de interés social, pero deberá acordarlo el Consejo de Ministros, no el Ministerio de Fomento.

Enmienda 249. Motivación: el proyecto de ley es contrario a la ley vigente, se limita la exigencia del estudio informativo en caso de modificaciones. ¿Qué es una modificación significativa, sustancial o de tamaño reducido?

Coincidiendo con la opinión del Consejo de Estado, se deberían mantener los términos de la previsión de la ley vigente, no resultando conveniente flexibilizar la exigencia de la aprobación de un estudio informativo en los casos de modificación de las líneas ferroviarias y menos aún cuando la delimitación de los supuestos se hace mediante el uso de conceptos indeterminados e imprecisos «como modificación significativa», «que no suponga una modificación sustancial» o «de reducido tamaño». Eso es lo que dice el informe del Consejo de Estado.

La enmienda 256 está relacionada con el bloque de transparencia. Dice que, una vez aprobados los proyectos básicos, estos tendrán carácter público y deberán ser accesibles de forma libre y gratuita en formato editable a través de la página web del ministerio.

La enmienda 261 —y también se ha hecho referencia a lo largo de la mañana aquí— dice que cuando la explotación de una línea ferroviaria sea altamente deficitaria desde el punto de vista económico, social y medioambiental, el Consejo de Ministros, a instancia del Ministerio de Fomento, previa solicitud motivada, podrá acordar su clausura y, consiguientemente, su exclusión del Catálogo de la Red Ferroviaria de Interés General. Mediante esta enmienda se trata de evitar la flexibilización que introduce la nueva normativa proyectada para acordar la clausura de nuevas líneas.

En la enmienda 262, a la que ya ha hecho referencia la portavoz del Grupo Vasco, se propone que, si unas u otras asumieran la financiación de líneas o tramos, el Ministerio de Fomento debería asumir la financiación y suscribiría un convenio en el que se fijaran los términos de mantenimiento de la línea o el tramo de la línea, o bien —y este es el motivo de la enmienda— su traspaso a la comunidad autónoma correspondiente. (Eso lo dice una sentencia del Tribunal Constitucional.)

La enmienda 267, también de modificación y a la que ha hecho referencia mi compañero, dice: «La administración de las infraestructuras ferroviarias integradas en la Red Ferroviaria de Interés General tiene por objeto el mantenimiento y explotación de aquellas, así como también la gestión del sistema de control, de circulación y de seguridad», y nosotros añadimos: «... y la gestión de los activos inmobiliarios y logísticos que tengan tal consideración.» La motivación es facilitar el equilibrio económico-financiero de la administración y reducir la aportación de fondos públicos.

La enmienda 268 —lo he dicho antes un poco por encima— es de supresión. Con ella se pretende suprimir el punto 4, del artículo 19. Viene a decir: «Suprimir la posibilidad de que el Ministerio de Fomento pueda asignar a una entidad privada las funciones propias de una administración de infraestructuras ferroviarias.» Tal posibilidad no viene impuesta por la normativa comunitaria, que es objeto de trasposición mediante este proyecto de ley, con lo cual tampoco vemos mayor inconveniente en la no aceptación del Grupo Popular.

La enmienda 273, la famosa de mantenimiento, propone que se modifique el apartado e) del artículo 23, quedando de la siguiente manera: «e) El mantenimiento, control, vigilancia e inspección...» La motivación es la siguiente: que el mantenimiento de la red se debe recoger entre las funciones de la Administración general de infraestructuras, ya que consideramos que es un elemento determinante para garantizar la seguridad.

Enmienda 286: «Para la prestación de servicios ferroviarios sujetos a obligaciones de servicio público, las empresas deberán disponer de una autorización otorgada por el Ministerio de Fomento, previo informe de los ministerios de Economía y Competitividad y de Hacienda y Administraciones Públicas y las comunidades autónomas y entidades locales cuando participen en su financiación...» Si tienen la posibilidad de participar en su financiación, yo creo que también podrán participar en la toma de decisiones, máxime cuando se trata de un diseño de infraestructuras.

La enmienda 291 se refiere a los derechos de los usuarios, y no me voy a detener mucho porque creo que ya está muy mareada y existe otra similar. Recoge concretamente los derechos de los usuarios de los servicios de transporte ferroviario como acceder a la publicación, contratar

la prestación del servicio, recibir el servicio satisfecho, celebrar un contrato de transporte con la empresa, ser indemnizados y ser informados, y cualesquiera otros que vengan recogidos en las normas vigentes.

La enmienda 294 habla de velar por el mantenimiento general de la seguridad en la circulación sobre la Red de interés general. Nosotros creemos que esto se consigue mediante la inspección y supervisión del cumplimiento de las obligaciones de los actores y de todos los elementos del sistema ferroviario.

De acuerdo con el criterio de la Secretaría General Técnica y del Consejo de Estado, se debería establecer que los métodos para velar por la obligación del mantenimiento general de la seguridad en la circulación se ampliaran a la inspección de las obligaciones de todos los actores.

Enmienda 298. También se ha hecho aquí referencia a la composición de las comisiones de investigación en caso de accidente y a que se debe garantizar en todo momento su independencia. Por lo tanto, nosotros proponemos que el presidente y los vocales no podrán haber recibido remuneración alguna, ni directa ni indirectamente, de ningún administrador de infraestructuras ferroviarias ni de empresas ferroviarias en los tres años anteriores a su designación, ni en el ejercicio de su mandato, ni en los tres años posteriores a su cese, para garantizar en mayor o menor medida su independencia.

El tema de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria. Antes de prestar servicio cualquier empresa, se deberá otorgar la correspondiente autorización —en este caso se incorpora el órgano a expedir los certificados de seguridad— a la Agencia Estatal de Seguridad.

La enmienda 299 se refiere a la cuantía de la tasa regulada en esta sección. Estoy hablando del punto 1 del artículo 83, cuya modificación quedaría como queda: «... se determinará por primera vez y podrá ser modificada a través de las leyes de Presupuestos Generales del Estado.» Tal y como señala el informe del Consejo de Estado, no existen razones objetivas que justifiquen la atribución al Ministerio de Fomento de facultades para modificar los importes y para excepcionar por la vía de la deslegalización el principio de legalidad tributario. No se puede atribuir el Ministerio de Fomento estas facultades cuando no le corresponden, sino a la Agencia Tributaria.

La famosa enmienda 310, que también se comentó en la comisión. La disposición adicional undécima dice —ese es el título—: «Ausencia de impactos en costes de personal. Las medidas incluidas en esta ley se llevarán a cabo sin incremento de dotaciones de personal, de sus retribuciones ni de otros gastos de personal.» Eso es lo que dice el proyecto de ley. El senador Ibarrondo me comentó que la disposición y la ley no impiden ninguna clase de mejoras salariales, se limita a indicar que la ley no las establece, por lo tanto, la ley no entra en ello. Eso es lo que comentó el senador Ibarrondo, salvo error. Si es así, lo tienen fácil: admítanos esta enmienda y se disipan toda duda y toda clase de interpretaciones. Fíjese usted si lo tiene fácil.

Enmienda 311, disposición adicional (nueva). Garantía de accesibilidad para personas con discapacidad. Como ya se ha hecho aquí referencia a ello por algunos portavoces, no me voy a detener.

Enmienda 312: aprobar un plan de supresión de pasos a nivel por seguridad. (Me estoy refiriendo lógicamente a la red convencional porque en los trenes de alta velocidad —como saben— no hay.)

Señorías del Partido Popular, han dejado pasar una oportunidad única para conseguir un ferrocarril europeo seguro, fiable, moderno y competitivo. No puede ser que una ley tan importante como esta —que lo que pretende es establecer un espacio único ferroviario europeo con la trasposición de una directiva, la 2012/34, sus reglamentos, y la liberalización del transporte interior de viajeros— se realice de una forma tan precipitada, inconsistente, con falta de consenso, en nuestra opinión, con falta de rigor. Les voy a poner solo un ejemplo. Como recordarán, el Ministerio de Fomento suprimió la Dirección General de Ferrocarriles y mediante real decreto se creó la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria —en 2014—. Posteriormente, en una orden, la orden 769 del Ministerio de Fomento, se determina la integración e incorporación de personal de la Dirección General de Ferrocarriles a entidades públicas como ADIF y ADIF-Alta Velocidad. El personal de la extinguida Dirección General de Ferrocarriles es funcionario de carrera y al ser transferido, lo hace en situación de excedencia voluntaria por prestación de servicio en el sector público en régimen distinto al de funcionarios de carrera. El 75 % aproximado del personal se incorpora a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, el resto —como he comentado—, el 25 %, pasa a ADIF y a ADIF-Alta Velocidad, es decir, pasan de ser funcionarios de carrera a ser personal

laboral del sector público. Asimismo, a este personal transferido es de aplicación, según la Orden Ministerial 7/2007, el Estatuto Básico del Empleado Público, que, en su disposición cuarta.3, recoge que los funcionarios que hayan sido transferidos podrán integrarse como propios en la ciudad donde hayan sido transferidos. ¿Saben ustedes de qué ciudades estamos hablando? De Ceuta y Melilla, de ciudades que no tienen ni ferrocarril. Este es el rigor, la seriedad y los ritmos —y digo los ritmos, porque también en comisión nos recriminaron y nos dijeron que no había prisas, que eran ritmos—. Ha dicho antes alguna compañera que las prisas no son buenas consejeras y esto es producto de ello. Así lo entendemos.

También consideramos que ha habido una falta de respeto institucional a las comunidades autónomas y a las entidades locales. En este sentido hemos presentado enmiendas y las damos por defendidas.

Es una ley que no contempla ni en sus objetivos ni en sus fines la sostenibilidad del sistema ferroviario, a pesar de la deuda de ADIF, que pone de manifiesto los problemas de seguridad y fiabilidad —son las dos señas de identidad del ferrocarril, seguro y fiable; de siempre, no de ahora— debido a la falta de financiación para la mejora y conservación de la red convencional. No sé cuántos de sus señorías viajan por la red convencional, yo creo que pocos. (*Rumores*). Digo por la red convencional. Hay que recordar que casi tenemos 13 000 kilómetros de vía férrea convencional y cada vez se destinan menos recursos a estos menesteres —no hay más que ver el informe de fiscalización, donde se observa la disminución de la aportación del Ministerio de Fomento año tras año—. Insisto, hay que mejorar el mantenimiento. No hay que ver más que lo que ha sucedido estos días de verano, con las tormentas, en una línea general, Madrid-Ávila —lo digo por la cercanía—, con desprendimientos de trinchera. Eso es falta de mantenimiento y conservación, no es otra cosa. Si como dice el senador Mateu, viaja en la red convencional, habrá observado la cantidad de limitaciones temporales de velocidad que existen. Una barbaridad. Eso es como consecuencia de falta de inversión en mantenimiento y conservación, señoría. Si no se consigue atajar eso, al final, nos llevaremos algún susto con algún accidente.

Para lograr todo esto, lo que deseamos, la cohesión social y territorial y la seguridad de un ferrocarril moderno y competitivo se tienen que sustentar en tres ejes. Primero, seguridad. Miedo me da que en estas fechas que entramos, la señora ministra no inicie una *tournée* de inauguraciones y cortes de cinta. Creo que ya ha anunciado que va a poner en conexión distintas capitales, que asimismo, estarán conectadas a la red de alta velocidad —Granada, Castellón, Cádiz, Murcia, además de Zamora—. Nosotros no estamos en contra de eso, ni mucho menos, pero sí exigimos que el funcionamiento de estos tramos se realice en condiciones de máxima seguridad, con todos los mecanismos tecnológicos disponibles y operativos y en concordancia con el tipo de vía a utilizar, dada la triste experiencia ya acumulada. Segundo eje: calidad y confortabilidad. Se consigue con inversiones y mantenimiento. Tercer eje, y no menos importante: fiabilidad y puntualidad.

Todos ellos tienen un denominador común: inversión, prevención y mantenimiento, que son los pilares que reclama la Unión Europea. Se debe actuar para conseguir eso que tanto reclama la sociedad, es decir, ofrecer garantías de un ferrocarril seguro, moderno y fiable. Asimismo, los cánones son insuficientes para cubrir gastos y garantizar la sostenibilidad económica. ¡Qué les voy a decir a ustedes de la liberalización que pretenden llevar a cabo este año! Es vaga, imprecisa y la despachan con una disposición transitoria y con una falta de estudio de la demanda. Como ya hemos comentado, nosotros consideramos que, antes de realizar una nueva infraestructura, se deben hacer estudios de demanda para ver realmente la necesidad o no.

En fin, señorías, a estas alturas del debate, está todo dicho y escrito para el que lo quiera ver, leer, escribir y, sobre todo, escuchar, que buena falta les hace.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Sanz Carramiñana.
Para turno en contra, tiene la palabra el senador Ibarrondo.

El señor IBARRONDO BAJO: Presidente, señorías, muy buenos días.

Senador Carramiñana, le diré en primer lugar que, sobre todo, se han estudiado con muchísima atención y cuidado todas estas 381 enmiendas que se han escuchado y sobre las que se ha hablado. Comprenderán la dificultad que voy a tener para poder contestar a todas y cada una de ellas, pero voy a intentar reducir las explicaciones; muchas de ellas ya se han dado en la Comisión

de Fomento, en una sesión muy interesante en la que se debatió creo que satisfactoriamente, al menos para unos cuantos grupos.

Tenemos una dificultad de entendimiento con el Grupo Mixto —también con otros grupos— sobre los administradores generales de infraestructuras ferroviarias. Es una tontería, pero lo ponemos en plural porque ya hay varias administraciones generales.

Les diré respecto al artículo 5.5 que las alegaciones a la información pública solo son para el trazado, no para la explotación. La enmienda que hace el Grupo Mixto al artículo 19 crearía controversias con la sección internacional, por ejemplo, en el tramo Perpiñán-Figueras; esta enmienda no se puede admitir.

Tampoco quieren entender esa diferencia de concepto entre ADIF y ADIF-Alta Velocidad. Nosotros apostamos por esa segregación. Sería un debate inútil hablar sobre por qué realizamos esta actuación, porque es evidente que tenemos un patrimonio muy grande de alta velocidad para el que ya tenemos más de 5000 millones de inversión. Se merece un gestor.

Respecto a un concepto que repiten varios de ustedes —los servicios adicionales, que ahora los llamamos servicios básicos—, les diré que en el artículo 20, en sus siete apartados, están muy bien regulados. En el artículo 25 se establece que el convenio para la financiación de las inversiones en infraestructuras debe garantizar la sostenibilidad económica de estas —se debe garantizar—, pero parece que no llega a convencerle que esa conservación y construcción puedan ser cofinanciadas para esa sostenibilidad.

Dicen que es muy restrictiva la contabilidad de pérdidas y ganancias, y nosotros decimos que es una exigencia de la Directiva 2012/34.

Respecto al artículo 36 se dice que no se puede dar prioridad de adjudicación a las empresas ferroviarias públicas en procesos de adjudicación —me parece más que evidente— y en lo concerniente al artículo 42.3, que no puede imponerse por ley controlar a los explotadores de las instalaciones de servicio, no se puede regular.

En cuanto a las OSP, no puede establecerse taxativamente que deben concitarse ciertas circunstancias —que es el texto que quieren poner ustedes—. La adjudicación de las OSP puede ser directa siempre que cumpla con la legislación comunitaria, con la disposición transitoria octava y con el Reglamento 1370/2007.

Se podría admitir lo que plantean en el artículo 62.1 (nuevo) sobre la información y horario de servicios, pero lo queremos gestionar durante la tramitación del reglamento.

Le diré respecto al asunto de la seguridad que aquí se consulta a todo el mundo, y está implícita la consulta a las asociaciones de usuarios y a los sindicatos.

Artículo 65.4. Quiero decirle que la independencia de la comisión de investigación está garantizada en el artículo 72.

Nos parece más completo el concepto de retirada de los restos que aparece en el artículo 75.

Lo que se ha dicho respecto al artículo 106 es una mezcla entre infracciones en materia de transportes e infracciones laborales, cuando son dos tipos de infracciones distintas. (Aquí estamos tratando las infracciones en materia de transportes, lógicamente.)

La propuesta al artículo 109.7 impediría la indemnización cuando la infracción no fuera cometida por una empresa o por persona alguna.

La disposición adicional decimoprimera: las dotaciones de personal serán las que cada año se reflejen en los Presupuestos Generales del Estado.

El Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i d'Unió ha presentado sus enmiendas en varios bloques y, senador Alturo, le agradezco su simplificación. En líneas generales, como ya le dije en comisión, perseguimos cosas muy parecidas. Pero quiero decirle que muchos de los temas relacionados con las competencias —como los abordados, por ejemplo, en el artículo 4.2, 4.6 o en el artículo 5— de las comunidades autónomas que abordan estos artículos se consideran suficientemente resueltos. Lo mismo le diré al Grupo Parlamentario Vasco. Partimos de un principio de solidaridad y colaboración, en la medida en que esas líneas de ferrocarril van a atravesar distintos territorios. Por lo tanto, tiene que existir sintonía entre todas ellas. Por otra parte, quiero señalar que respetamos lo manifestado en la página 25 del informe del Consejo de Estado.

Respecto al bloque de las aportaciones económicas del Estado y sobre el equilibrio financiero, parece razonable que en los supuestos a los que se refiere este párrafo el Gobierno pueda exigir —y no solo atender— a las administraciones que equilibren sus cuentas sin financiación estatal.

Diré que no procede la inclusión del párrafo propuesto en la enmienda en el artículo 25.4 —aportaciones económicas del Estado, convenios y programas de actividad— puesto que en el proyecto se establecen reglas de carácter general y no transitorias objeto de desarrollo pormenorizado en la disposición transitoria primera del proyecto.

Un bloque muy importante al que ustedes se han dedicado de forma extraordinaria es al de los ferrocarriles históricos. No es que nosotros despachemos este punto de un solo golpe —pues vemos que ustedes han preparado una batería, un reglamento interesantísimo respecto al concepto del tren cultural, turístico e histórico—, pero es que este asunto de los trenes históricos —como señalamos en la disposición adicional sexta— queda excluido del ámbito de aplicación de esta ley. Por lo tanto, no es que no queramos regularlo, es que no corresponde a esta ley sino a otra.

Muchas de las enmiendas presentadas por Grupo Parlamentario Socialista, Entesa y Els Verds coinciden, tal y como ellos mismos han reconocido,...

Perdóneme, me parece que me he saltado las enmiendas del Grupo Parlamentario Vasco.

Enmiendas presentadas por el Grupo Parlamentario Vasco. Aunque la senadora Iparragirre ha tenido una exquisita atención durante todas estas discusiones y debates, cuando desciende a las enmiendas vuelve al tema competencial. Nosotros queremos decirle que una infraestructura ferroviaria podrá tener interés general con independencia de que sobre la misma se desarrollen algunos tráficos estrictamente intraautonómicos. También le decimos que no corresponde a la Ley del sector ferroviario definir el alcance de la cooficialidad lingüística vigente en algunas comunidades. Asimismo, en la legislación estatal, la audiencia a los representantes de los trabajadores debe hacerse a los sindicatos más representativos del sector. Y, luego, que el carácter técnico de la investigación de accidentes ferroviarios y el perfil estrictamente profesional de los miembros de la comisión aconsejan no introducir factores territoriales en su composición. Respecto a la adicional nueva, que se propone en la enmienda 80, no resulta posible aceptar esta nueva disposición, ya que no es materia de ley. Lo mismo ocurre respecto a la enmienda 81.

Por lo tanto, volviendo a esa famosa página 25, nosotros respetamos esa lealtad, esa complicidad institucional y esas competencias autonómicas que nos hemos dado hace años. Yo le digo la dificultad con que nos encontramos en estos momentos al gestionar tres anchos: el métrico, el estándar y el ibérico, así que no hagamos el ancho nacionalista, por favor. Está claramente demostrado por todos los informes y por la voluntad de esta redacción que no queremos ancho nacionalista. Queremos, como decía usted, que el futuro vaya en tren y movernos con esos anchos que nos hemos dado: el estándar, el ibérico y el métrico. Dejemos de hacer más anchos y, en cambio, tengamos más amplitud de miras respecto a la gestión de este gran proyecto que es la alta velocidad. Y, por cierto, en cuanto a la complicidad, una vez más, la ministra se va a reunir con la consejera de Infraestructuras del País Vasco —creo que el 20 de este mes o el 2 del próximo mes—, por lo que sí existe dicha complicidad.

Reinicio las enmiendas del Grupo Socialista y de Entesa. El señor Guillot ha hecho unas reflexiones. Nos ha dicho que después de una inversión de más de 45 000 millones de euros y bien servida y bien actualizada la red de Cataluña, dice que no nos la merecemos, o me lo ha dado a entender, o que parece que es excesivo, que hay muchos ministros fuera, en Europa, que son tan listos como los que hay aquí, pero que van a otro ritmo. Pues mire, yo reivindico la Y vasca y reivindico la alta velocidad en ese proyecto europeo de hacer una actuación transeuropea, lógicamente, pues creo que nos lo merecemos. Si estamos marcando unas políticas en el sentido de que aquello que queremos hacer, si se puede pagar, lo hagamos, ¿por qué nos ponemos puertas, balizas o pasos a nivel para evitar conseguirlo? Además, respecto a su reflexión, si estuviésemos todos más unidos, si tuviésemos el concepto de unidad nacional y de ir todos en la misma línea, en la misma vía, conseguiríamos que estos resultados fuesen mucho más eficientes y no tendríamos que entrar en discusiones que no están aportando nada a estos proyectos de alta velocidad.

En cuanto a la enmienda 235 del Grupo Socialista, que comparten todos ustedes, se considera más adecuada la utilización del término en plural —y vuelvo al comentario de antes— de administradores de infraestructuras ferroviarias.

Respecto a la enmienda 236, no es necesaria la adición, pues el artículo 2 ya recoge la cohesión territorial, económica y social.

Respecto al artículo 2, no están de acuerdo con los fines de la ley. Hablan de meter la Constitución dentro de ese artículo. Nosotros creemos que la Constitución está ahí, que se reconoce en esa famosa página 25 y, por lo tanto, no viene al caso.

Enmienda 239. No parece que la determinación de los órganos que integran la Administración ferroviaria y su régimen jurídico haya de formar parte de la relación de fines generales perseguidos por la ley.

Enmienda 243, sobre la red ferroviaria de interés general. El artículo 4 en su punto 1 no se refiere a instalaciones concretas de viajeros o mercancías, sino al sistema común del transporte ferroviario y su funcionamiento.

Enmienda 244. Se considera más adecuado que la inclusión en la red ferroviaria de interés general corresponda al Ministerio de Fomento y al Gobierno.

Enmienda 247. Nosotros creemos que la cuestión se encuentra suficientemente resuelta en el apartado 1 de este artículo y que, por lo tanto, no es necesario volver en el artículo 2 sobre lo que decimos en el 1. La viabilidad económica se considera mejor resuelta, de forma menos casuística y con menos rigideces respecto a este artículo.

En cuanto a la petición que se realiza en la enmienda 250, ya está recogida en el artículo 5.5.

El artículo 5.7, el derecho a la información, está reglado en la Ley 19/2013.

Se plantea también una enmienda de adición al artículo 5. El estudio informativo no entra al detalle de cuestiones que deberían ser resueltas en el proyecto de construcción. Vayamos por fases, una cosa corresponde al de construcción y otra a los estudios informativos.

Hay varias enmiendas respecto a la redacción en las que no voy a entrar. Creemos que la enmienda 262 está bien resuelta en el artículo 4.3. Habla sobre un componente en el límite de edificación sobre el ruido. Yo creo que eso es más competencia de planeamiento urbanístico y, por lo tanto, es más un tema municipal.

Enmienda 267, al artículo 19.1, sobre el contenido y alcance de la Administración de las infraestructuras ferroviarias. Resulta innecesario hacer referencia particular a los activos inmobiliarios y logísticos que formen parte de la red ferroviaria de interés general. ¿Por qué? Porque ya están incluidos al hacerse referencia general a las infraestructuras ferroviarias que forman parte de aquella.

En el artículo 24, administración y construcción de las infraestructuras ferroviarias por los administradores generales de infraestructuras ferroviarias, el apartado 2 ya regula esos criterios de actuación. Y respecto del artículo 25.3, el equilibrio entre ingresos y gastos de los administradores de infraestructuras ferroviarias es una exigencia de la Directiva 2012/34, que aquí se transcribe prácticamente igual.

Enmienda 286, intervención administrativa en la prestación de servicios de transporte ferroviario y en la explotación de infraestructuras, las OSP. La adjudicación de los servicios OSP podrá hacerse de manera directa en todo mientras no sea contraria a la legislación comunitaria en los términos establecidos en la disposición transitoria octava. A partir de ese momento, fecha en la que la legislación de la Comunidad Europea acuerde la plena apertura al mercado del transporte ferroviario de viajeros, únicamente podrán realizarse adjudicaciones directas en los términos previstos en dicha normativa. Parece razonable que estas estén suficientemente motivadas.

Respecto a los derechos de los usuarios, solamente hay que decir que estos derechos están regulados de forma muy detallada en la Directiva 1371. Aquí es donde entran los famosos libros de reclamaciones, que por supuesto no desaparecen.

En el artículo 64.3, seguridad viaria, les decimos que el precepto enmendado no atribuye competencias, es el artículo 65 el que, por ley, enumera las competencias de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.

Voy a terminar con tres enmiendas y creo que así podré dar una contestación razonable a todas sus peticiones.

La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, tal como resulta del artículo 104 del proyecto de ley, no es el único organismo responsable de la inspección de las actividades ferroviarias. Por eso es más adecuado mantener la redacción actual.

Respecto al certificado de seguridad, se considera que la inclusión del inciso que ustedes proponen en la enmienda 297 no mejora sustancialmente este proyecto de ley. *(El señor vicepresidente, Lucas Giménez, ocupa la Presidencia).*

Y respecto a la enmienda al artículo 83, el proyecto de ley no impide, en ningún caso, que la cuantía de la tasa pueda modificarse en los presupuestos generales. Se lo vuelvo a repetir porque se lo dije en comisión, la disposición undécima no impide ninguna clase de mejoras salariales y

se limita a indicar que la ley no las establece; se establecerán en otra ley, en esta no, pero no las impide.

En cuanto a la enmienda 311, a la disposición adicional nueva, no resulta necesaria dicha regulación, ya que está en el contenido del Real Decreto 1/2013.

Para finalizar, sobre la enmienda a la disposición adicional nueva —última—, es necesario que los pasos a nivel cuenten con una regulación específica en el texto de la ley y, para su supresión, las inversiones también tienen que estar previstas en la ley de presupuestos. Todos los años hay una partida incluida dedicada a los pasos a nivel.

Por lo tanto, como diré en mi segundo turno, creo que esta ley consigue satisfacer altamente los objetivos que nos habíamos marcado.

Muchísimas gracias, presidente. (*Aplausos*).

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Gracias, señoría.

Pasamos al turno de portavoces.

¿Grupo Parlamentario Mixto? (*Denegaciones*).

Por el Grupo Vasco, tiene la palabra la senadora Iparragirre.

La señora IPARRAGIRRE BEMPOSTA: Muchas gracias, señor presidente. Seré muy breve.

Señor Ibarrondo, ancho nacionalista vasco, evidentemente. Usted ha hecho alusión a ello.

Amplitud de miras. Con el respeto del que al principio hablábamos, le diré que no implica mayor o menor amplitud de miras elegir una u otra opción. Me alegra que nos traiga usted otra vez a colación la próxima reunión que el día 22 va a mantener la ministra con la consejera, así como con los alcaldes de las ciudades donde tiene que entrar el tren de alta velocidad a Euskadi. Esperemos que esa sea una reunión fructífera y que, dentro de esa amplitud de miras que tenemos, se cumpla lo que hace tantísimo tiempo se tenía que haber cumplido y tengamos el tren de alta velocidad en Euskadi como usted mismo, como alavés y vitoriano, sin duda querrá que ocurra. Decía que hay discusiones que no aportan nada, y es verdad, algunas no lo hacen.

Reiteramos nuestra posición ante este proyecto de ley. No voy a insistir en los matices que ha hecho usted a la página 25, y así como también harán otros, manifestamos nuestro voto en contra del proyecto de ley que estamos debatiendo.

Muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Gracias, senadora Iparragirre.

Por el Grupo Parlamentario de Entesa, tiene la palabra el senador Guillot.

El señor GUILLOT MIRAVET: Gracias, señor presidente. Seré brevísimo.

Senador Ibarrondo, mi partido y yo estábamos en contra del AVE Madrid-Barcelona, Barcelona-Madrid antes de que se realizara. No es que una vez que ya lo tenemos no quiera otros para otras comunidades autónomas; no, señoría. Es que nosotros estamos en contra del AVE porque apostamos por la red convencional y por los trenes de velocidad alta, no por la alta velocidad. ¿Queda claro? Lo digo para que no me sigan insistiendo en que defiendo una postura egoísta porque no queremos la Y vasca o el AVE a Galicia. No: queremos otro modelo ferroviario más sostenible, que ligue el territorio y que sea económicamente viable.

Gracias, señor presidente.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Gracias, senador Guillot.

Por el Grupo de Convergència i d'Unió tiene la palabra el senador Alturo.

El señor ALTURO LLOAN: Muchas gracias, señor presidente.

Señores Ibarrondo y Mateu, supongo que estaremos de acuerdo en que, cuando hablamos de objetivos, un objetivo clave e importante en estos momentos es la generación de empleo y, por tanto, levantar la economía en la que estamos inmersos por esta crisis económica. Muy bien, señorías, objetivos compartidos.

Ahora bien, las infraestructuras tienen que ser un elemento clave para el desarrollo de esta economía que deseamos, una economía productiva, una economía competitiva. Por tanto, debe haber inversiones eficientes; no cualesquiera inversiones, señorías, sino, insisto, inversiones eficientes.

En estos momentos estamos hablando del sistema ferroviario y yo le voy a poner simplemente dos ejemplos para dejar constancia de la importancia que tiene esto que le digo y de la intermodalidad, es decir, la comunicación entre el transporte de mercancías terrestre, ferroviario, por carretera y marítimo. Esto es clave.

Primer ejemplo. Puerto de Barcelona. Una empresa importante en el campo de la logística hace una inversión tremenda en contenedores. Condición: los accesos ferroviarios al puerto de Barcelona. ¿Están hechos? No, no lo están. Por tanto, no hemos cumplido en una cuestión importantísima.

Segundo ejemplo de 3 de abril. La empresa Daimler descartó una inversión multimillonaria en el puerto de Tarragona al no disponer este del ancho de banda europeo. Hemos perdido inversión, hemos perdido economía y hemos perdido puestos de trabajo. Una empresa que exporta 200 000 vehículos; casi nada. Por ello, nosotros venimos reclamando en este campo que las inversiones en infraestructuras tienen que ser eficientes, y en este caso hablamos también del eje mediterráneo que tiene que unir todo el litoral, y además, los puertos de Tarragona y Barcelona con Europa. Con lo cual hacemos un proyecto de ley de instalaciones ferroviarias y no tenemos en cuenta todas estas cuestiones. Por lo tanto, este es un proyecto de ley que no nos hace avanzar en la creación de ocupación ni en la economía productiva. En consecuencia, nosotros no daremos apoyo a este proyecto de ley.

Muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Gracias, senador Alturo.
Por el Grupo Socialista tiene la palabra el senador Sanz Carramiñana.

El señor SANZ CARRAMIÑANA: Gracias, señor presidente.

Telegráficamente, si me permiten, haré seis reflexiones, pero antes quería lamentar la falta de aceptación de algunas enmiendas que modestamente entendemos podrían haber mejorado el texto del proyecto. *(El señor presidente ocupa la Presidencia)*.

Una de las reflexiones es que no vemos suficientemente articulada la autonomía de la gestión de la Administración general de infraestructuras ferroviarias respecto a la tutela del Estado. También observamos que el nuevo proyecto de ley del sector ferroviario abre la vía para el establecimiento de negocios jurídicos de gestión de infraestructuras ferroviarias o, lo que es lo mismo, para la privatización en la gestión de las infraestructuras, no recogiendo en cambio la regulación del control de dichas concesiones para garantizar la eficiencia y seguridad de la prestación de los servicios. Tampoco vemos desarrollado un sistema de financiación suficiente para la Administración general de infraestructuras ferroviarias. No creemos que los sistemas de cánones y adjudicación de capacidad dibujada en el proyecto de ley vayan a estimular a los administradores generales de infraestructuras ferroviarias para que optimicen la utilización de las infraestructuras e inviertan en ellas. En cuanto al desarrollo de la estrategia, no vemos suficientemente articulado este tema. Poco se ha hablado de la falta de regulación para la implantación de dichas políticas y las aportaciones económicas, por lo que corremos el riesgo de que se conviertan en meras intenciones. Respecto a la financiación de la Administración general de infraestructuras ferroviarias, creemos que no está suficientemente desarrollada la participación pública privada. Finalmente, con respecto a la seguridad en la circulación, si bien reconocemos que se han dado pasos importantes derivados del nuevo escenario normativo europeo, consideramos que no se impulsa lo suficiente la investigación y desarrollo de la prevención de riesgos en esta materia.

Por esto y por lo expuesto anteriormente, votaremos en contra del proyecto de ley.
Muchas gracias, señor presidente. *(Aplausos)*.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Sanz.
Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el senador Ibarrondo.

El señor IBARRONDO BAJO: Gracias, presidente.

Señorías, senadora Iparragirre, ojalá en el 2019, con esa complicidad que aquí nos hemos marcado, consigamos tener la Y vasca.

Señor Guillot, luego me cuenta, cuando utiliza el tren de alta velocidad, cómo llega, cómo viene aquí, cómo lo usa y qué modelo de ferrocarril coge; porque yo quiero el mismo y, verdaderamente, en eso estamos trabajando, como le he dicho a la senadora Iparragirre.

Señor Alturo, respecto a las inversiones, de los presupuestos de este año 27 millones son para el acceso al puerto de Barcelona y 134 concretamente para todo ese puerto. Van a ser ustedes la segunda comunidad en inversión en los presupuestos, y ya lo veremos. Son 1343 millones para todo el corredor mediterráneo, en el que Barcelona es prioridad absoluta y eje vertebrador.

Por último, quería decirles que hemos cumplido el primer paquete ferroviario, 2001, mercado único; segundo paquete ferroviario, 2004, directiva de seguridad; tercer paquete, 2010, apertura al tráfico internacional viajero; y el cuarto, en el que estamos trabajando y que también estamos cumpliendo gracias, en parte, a esta ley, es la mejora del reparto modal del transporte de viajeros. Muchísimas gracias, presidente. *(Aplausos)*.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Ibarondo.

Llamen a votación. *(Pausa)*.

Cierren las puertas.

Señorías, vamos a votar las enmiendas presentadas al Proyecto de Ley del sector ferroviario.

Empezamos con las enmiendas del senador Iglesias. En primer lugar, votamos la enmienda 16.

Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 223; votos emitidos, 222; a favor, 5; en contra, 143; abstenciones, 74.

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.

Votamos la enmienda 68.

Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 223; votos emitidos, 222; a favor, 64; en contra, 143; abstenciones, 15.

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.

Votamos la enmienda 22.

Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 223; votos emitidos, 222; a favor, 67; en contra, 148; abstenciones, 7.

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.

Votamos las enmiendas 47 y 49.

Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 223; votos emitidos, 222; a favor, 74; en contra, 143; abstenciones, 5.

El señor PRESIDENTE: Quedan rechazadas.

Votamos la enmienda 66.

Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 222; votos emitidos, 221; a favor, 77; en contra, 141; abstenciones, 3.

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.

Votamos las enmiendas 8, 31, 40 y 64.

Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 222; votos emitidos, 221; a favor, 73; en contra, 143; abstenciones, 5.

El señor PRESIDENTE: Quedan rechazadas.

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Pleno

Núm. 172

10 de septiembre de 2015

Pág. 17039

Votamos las enmiendas 1 a 7, 10, 12 a 14, 17, 18, 23 a 26, 32, 34, 35, 38, 39, 41 a 46, 48, 50, 51, 52, 54, 58 a 62, 65 y 69 a 71.

Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 222; votos emitidos, 221; a favor, 67; en contra, 141; abstenciones, 13.

El señor PRESIDENTE: Quedan rechazadas.

Votamos las enmiendas 9, 11, 15, 19 a 21, 27 a 30, 33, 36, 37, 55 a 57, 63 y 67.

Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 222; votos emitidos, 220; a favor, 8; en contra, 139; abstenciones, 73.

El señor PRESIDENTE: Quedan rechazadas.

Enmiendas del Grupo Parlamentario Vasco.

En primer lugar, votamos la enmienda 74.

Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 222; votos emitidos, 221; a favor, 74; en contra, 145; abstenciones, 2.

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.

Votamos la enmienda 76.

Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 223; votos emitidos, 221; a favor, 75; en contra, 142; abstenciones, 4.

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.

Votamos las enmiendas 72 y 73.

Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 223; votos emitidos, 222; a favor, 73; en contra, 141; abstenciones, 8.

El señor PRESIDENTE: Quedan rechazadas.

Votamos las enmiendas 75 y 77.

Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 223; votos emitidos, 222; a favor, 18; en contra, 200; abstenciones, 4.

El señor PRESIDENTE: Quedan rechazadas.

Votamos las enmiendas 79 a 81.

Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 222; votos emitidos, 221; a favor, 12; en contra, 202; abstenciones, 7.

El señor PRESIDENTE: Quedan rechazadas.

Votamos la enmienda 78.

Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 223; votos emitidos, 222; a favor, 5; en contra, 205; abstenciones, 12.

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Pleno

Núm. 172

10 de septiembre de 2015

Pág. 17040

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.
Enmiendas del Grupo Parlamentario de la Entesa.
En primer lugar, votamos las enmiendas 90, 141 y 153.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 223; votos emitidos, 222; a favor, 72; en contra, 144; abstenciones, 6.

El señor PRESIDENTE: Quedan rechazadas.
Votamos la enmienda 154.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 222; votos emitidos, 221; a favor, 67; en contra, 144; abstenciones, 10.

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.
Votamos las enmiendas 92, 93, 125, 147 y 148.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 222; votos emitidos, 221; a favor, 61; en contra, 143; abstenciones, 17.

El señor PRESIDENTE: Quedan rechazadas.
Votamos las enmiendas 106, 113, 118, 122, 129, 131 y 155.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 223; votos emitidos, 222; a favor, 65; en contra, 142; abstenciones, 15.

El señor PRESIDENTE: Quedan rechazadas.
Votamos las enmiendas 111, 119, 123, 152 y 156 a 159.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 222; votos emitidos, 220; a favor, 62; en contra, 141; abstenciones, 17.

El señor PRESIDENTE: Quedan rechazadas.
Votamos las enmiendas 82 a 89, 91, 94 a 105, 107 a 110, 112, 114 a 117, 120, 121, 124 a 128, 130, 132 a 140, 142 a 146, 149 a 151 y 231 a 234.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 222; votos emitidos, 220; a favor, 67; en contra, 139; abstenciones, 14.

El señor PRESIDENTE: Quedan rechazadas.
Votamos la enmienda 181.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 222; votos emitidos, 221; a favor, 66; en contra, 145; abstenciones, 10.

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.
Votamos las enmiendas números 206, 208 y 225.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 223; votos emitidos, 222; a favor, 70; en contra, 142; abstenciones, 10.

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Pleno

Núm. 172

10 de septiembre de 2015

Pág. 17041

El señor PRESIDENTE: Quedan rechazadas.
Votamos la enmienda número 223.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 223; votos emitidos, 222; a favor, 62; en contra, 141; abstenciones, 19.

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.
Votamos la enmienda número 226.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 222; votos emitidos, 221; a favor, 4; en contra, 141; abstenciones, 76.

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.
Votamos las enmiendas números 160, 168, 170, 174, 175, 178, 179, 180, 186 a 189, 192, 195, 196, 214 a 216 y 222.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 223; votos emitidos, 220; a favor, 8; en contra, 143; abstenciones, 69.

El señor PRESIDENTE: Quedan rechazadas.
Votamos las enmiendas números 161 a 167, 169, 171 a 173, 176, 177, 182 a 185, 190, 191, 193, 194, 197 a 205, 207, 209 a 213, 217 a 221, 224 y 227 a 230.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 223; votos emitidos, 222; a favor, 66; en contra, 144; abstenciones, 12.

El señor PRESIDENTE: Quedan rechazadas.
Enmiendas del Grupo Parlamentario de Convergència i d'Unió.
Votamos la enmienda número 323.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 223; votos emitidos, 221; a favor, 11; en contra, 141; abstenciones, 69.

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.
Votamos la enmienda número 325.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 223; votos emitidos, 222; a favor, 14; en contra, 147; abstenciones, 61.

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.
A continuación votamos la enmienda número 328.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 223; votos emitidos, 222; a favor, 70; en contra, 148; abstenciones, 4.

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.
Votamos la enmienda número 336.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Pleno

Núm. 172

10 de septiembre de 2015

Pág. 17042

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 223; votos emitidos, 220; a favor, 11; en contra, 208; abstenciones, 1.

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.
Votamos la enmienda número 366.
Comienza la votación. (Pausa).

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 223; votos emitidos, 222; a favor, 10; en contra, 210; abstenciones, 2.

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.
Votamos la enmienda número 375.
Comienza la votación. (Pausa).

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 222; votos emitidos, 220; a favor, 10; en contra, 147; abstenciones, 63.

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.
A continuación, votamos la enmienda número 378.
Comienza la votación. (Pausa).

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 223; votos emitidos, 222; a favor, 11; en contra, 205; abstenciones, 6.

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.
Votamos las enmiendas números 343 y 377.
Comienza la votación. (Pausa).

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 223; votos emitidos, 222; a favor, 12; en contra, 144; abstenciones, 66.

El señor PRESIDENTE: Quedan rechazadas.
Votamos las enmiendas números 380 y 381.
Comienza la votación. (Pausa).

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 222; votos emitidos, 221; a favor, 11; en contra, 148; abstenciones, 62.

El señor PRESIDENTE: Quedan rechazadas.
Votamos las enmiendas números 331, 356 y 360.
Comienza la votación. (Pausa).

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 223; votos emitidos, 222; a favor, 72; en contra, 144; abstenciones, 6.

El señor PRESIDENTE: Quedan rechazadas.
Votamos las enmiendas 364, 365 y 367.
Comienza la votación. (Pausa).

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 223; votos emitidos, 222; a favor, 11; en contra, 149; abstenciones, 62.

El señor PRESIDENTE: Quedan rechazadas.
Votamos las enmiendas números 332 y 362.
Comienza la votación. (Pausa).

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Pleno

Núm. 172

10 de septiembre de 2015

Pág. 17043

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 223; votos emitidos, 222; a favor, 76; en contra, 143; abstenciones, 3.

El señor PRESIDENTE: Quedan rechazadas.
Votamos las enmiendas números 370, 373 y 379.
Comienza la votación. (Pausa).

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 223; votos emitidos, 222; a favor, 11; en contra, 148; abstenciones, 63.

El señor PRESIDENTE: Quedan rechazadas.
Votamos las enmiendas números 329, 342 y 357.
Comienza la votación. (Pausa).

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 222; votos emitidos, 221; a favor, 11; en contra, 146; abstenciones, 64.

El señor PRESIDENTE: Quedan rechazadas.
Votamos las enmiendas 335, 348, 351 y 363.
Comienza la votación. (Pausa).

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 223; votos emitidos, 222; a favor, 73; en contra, 143; abstenciones, 6.

El señor PRESIDENTE: Quedan rechazadas.
Votamos las enmiendas números 330, 339, 344, 346 y 376.
Comienza la votación. (Pausa).

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 223; votos emitidos, 222; a favor, 77; en contra, 143; abstenciones, 2.

El señor PRESIDENTE: Quedan rechazadas.
Votamos las enmiendas números 368 y 369.
Comienza la votación. (Pausa).

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 223; votos emitidos, 222; a favor, 73; en contra, 145; abstenciones, 4.

El señor PRESIDENTE: Quedan rechazadas.
Votamos las enmiendas números 334, 337, 349, 350 y 361.
Comienza la votación. (Pausa).

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 223; votos emitidos, 221; a favor, 73; en contra, 144; abstenciones, 4.

El señor PRESIDENTE: Quedan rechazadas.
Votamos las enmiendas números 327, 333, 340, 341, 345 y 359.
Comienza la votación. (Pausa).

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 222; votos emitidos, 221; a favor, 13; en contra, 144; abstenciones, 64.

El señor PRESIDENTE: Quedan rechazadas.
Votamos las enmiendas números 318 a 322, 338, 347, 352 a 355, 358, 371, 372 y 374.
Comienza la votación. (Pausa).

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Pleno

Núm. 172

10 de septiembre de 2015

Pág. 17044

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 223; votos emitidos, 221; a favor, 78; en contra, 140; abstenciones, 3.

El señor PRESIDENTE: Quedan rechazadas.
Del Grupo Parlamentario Socialista, votamos las enmiendas números 287 y 309.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 223; votos emitidos, 222; a favor, 64; en contra, 144; abstenciones, 14.

El señor PRESIDENTE: Quedan rechazadas.
Votamos la enmienda número 245.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 223; votos emitidos, 222; a favor, 73; en contra, 141; abstenciones, 8.

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.
Votamos las enmiendas números 298 y 311.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 223; votos emitidos, 221; a favor, 76; en contra, 141; abstenciones, 4.

El señor PRESIDENTE: Quedan rechazadas.
Votamos la enmienda número 312.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 223; votos emitidos, 222; a favor, 75; en contra, 141; abstenciones, 6.

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.
Votamos las enmiendas números 237, 280 y 304.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 223; votos emitidos, 222; a favor, 63; en contra, 143; abstenciones, 16.

El señor PRESIDENTE: Quedan rechazadas.
Votamos las enmiendas números 247, 248 y 305.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 223; votos emitidos, 221; a favor, 67; en contra, 141; abstenciones, 13.

El señor PRESIDENTE: Quedan rechazadas.
Votamos la enmienda número 250.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 223; votos emitidos, 220; a favor, 69; en contra, 139; abstenciones, 12.

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.
Votamos las enmiendas números 251, 258, 259, 272, 276, 278 y 315 a 317.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Pleno

Núm. 172

10 de septiembre de 2015

Pág. 17045

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 222; votos emitidos, 221; a favor, 63; en contra, 142; abstenciones, 16.

El señor PRESIDENTE: Quedan rechazadas.
Votamos las enmiendas 262, 286 y 288.
Comienza la votación. (Pausa).

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 223; votos emitidos, 222; a favor, 72; en contra, 141; abstenciones, 9.

El señor PRESIDENTE: Quedan rechazadas.
Votamos las enmiendas números 269, 275 y 313.
Comienza la votación. (Pausa).

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 221; votos emitidos, 220; a favor, 64; en contra, 140; abstenciones, 16.

El señor PRESIDENTE: Quedan rechazadas.
Votamos la enmienda número 282.
Comienza la votación. (Pausa).

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 223; votos emitidos, 222; a favor, 68; en contra, 141; abstenciones, 13.

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.
Votamos las enmiendas números 244, 253, 254, 256, 260 y 263.
Comienza la votación. (Pausa).

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 222; votos emitidos, 221; a favor, 72; en contra, 141; abstenciones, 8.

El señor PRESIDENTE: Quedan rechazadas.
Votamos las enmiendas 235, 236, 238 a 243, 246, 249, 257, 261, 264 a 268, 270, 271, 273, 274, 277, 279, 281, 283, 284, 285, 289 a 297, 299 a 303, 306 a 308, 310 y 314.
Comienza la votación. (Pausa).

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 223; votos emitidos, 222; a favor, 67; en contra, 141; abstenciones, 14.

El señor PRESIDENTE: Quedan rechazadas.
Votamos la 252.
Comienza la votación. (Pausa).

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 222; votos emitidos, 221; a favor, 61; en contra, 140; abstenciones, 20.

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.
Señorías, votamos en un solo acto el proyecto de ley.
Comienza la votación. (Pausa).

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 223; votos emitidos, 223; a favor, 141; en contra, 81; abstenciones, 1.

El señor PRESIDENTE: Queda aprobado.
Queda definitivamente aprobado por las Cortes Generales el Proyecto de Ley del sector ferroviario.

7.1.5. PROYECTO DE LEY DE CARRETERAS.

COMISIÓN: FOMENTO
(Núm. exp. 621/000147)

El señor presidente da lectura al punto 7.1.5.

El señor PRESIDENTE: Para la presentación del dictamen, tiene la palabra la presidenta de la Comisión de Fomento, la senadora Pan.

La señora PAN VÁZQUEZ: Gracias, señor presidente. *(Rumores)*.

El señor PRESIDENTE: Guarden silencio, señorías, por favor.

La señora PAN VÁZQUEZ: Como presidenta de la Comisión de Fomento me corresponde el honor de presentar ante el Pleno del Senado el dictamen de esta comisión sobre el Proyecto de carreteras. El texto de este proyecto de ley, remitido por el Congreso de los Diputados, tuvo entrada en el Senado el día 13 de julio de 2015, abriéndose un plazo para la presentación de enmiendas que fue prorrogado hasta el día 30 del mismo mes. Al proyecto de ley se presentaron 1 propuesta de veto y 176 enmiendas. La propuesta de veto ha sido presentada por los senadores Guillot Miravet y Saura Laporta, ambos del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya. Las 176 enmiendas se distribuyen de la siguiente forma: enmiendas 1 a 25, del señor Iglesias Fernández, del Grupo Parlamentario Mixto; enmiendas 26 y 27, de la señora Domínguez Hormiga, del Grupo Parlamentario Mixto; enmiendas 175 y 176, de la señora Julios Reyes, del Grupo Parlamentario Mixto; enmienda 28, del Grupo Parlamentario Vasco en el Senado; enmiendas 29 a 87, del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya; enmiendas 125 a 174, del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i d'Unió; y enmiendas 88 y 91 a 124, del Grupo Parlamentario Socialista.

La ponencia designada para informar el proyecto de ley procedió a emitir informe el día 26 de agosto de 2015, acordando aceptar como informe el texto remitido por el Congreso de los Diputados. La comisión se reunió para dictaminar dicho proyecto el día 26 de agosto de 2015, aceptando como dictamen el informe realizado por la ponencia.

Finalmente, se han presentado los siguientes votos particulares a este dictamen: votos números 1 y 2, del Grupo Parlamentario Mixto; voto número 3, del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i d'Unió; voto número 4, del Grupo Parlamentario Socialista; voto número 5, del Grupo Parlamentario Vasco en el Senado; votos números 6, 7 y 8, del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya.

Muchas gracias, señor presidente. *(Aplausos.— El señor Guillot Miravet pide la palabra)*.

El señor PRESIDENTE: Gracias, senadora Pan.
Senador Guillot.

El señor GUILLOT MIRAVET: *Gràcies, senyor president.*
Anuncio que el senador Saura y yo retiramos el veto. *(Aplausos)*.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señorías.
En ese caso, iniciamos el debate de las enmiendas.

Señorías, les informo de que vamos a debatir las enmiendas de este proyecto de ley, que entraremos a continuación en el debate de las propuestas de veto del Proyecto de Ley de seguridad nacional y, al finalizar, votaremos las enmiendas de este Proyecto de Ley de carreteras, y después los vetos del Proyecto de Ley de seguridad nacional, pero nunca antes de las cuatro de la tarde. ¿De acuerdo? *(Asentimiento)*.

Para la defensa de las enmiendas números 175 y 176, del Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra la senadora Julios.

La señora JULIOS REYES: Muchas gracias, señor presidente.
Coalición Canaria ha presentado dos enmiendas a este proyecto de ley. *(Rumores)*.

El señor PRESIDENTE: Señorías, guarden silencio, por favor. Abandonen el hemiciclo en silencio.

La señora JULIOS REYES: Como decía... (*Rumores*).

El señor PRESIDENTE: Un momento, senadora Julios. Señorías, la senadora Julios no va a continuar hasta que no haya silencio.

Muchas gracias. Continúe.

La señora JULIOS REYES: Muchas gracias, señor presidente.

Como decía, Coalición Canaria ha presentado dos enmiendas a este proyecto de ley. La primera de ellas pretende añadir una nueva letra al artículo 4.5., que plantea textualmente lo que sus señorías nos han escuchado repetir en multitud de ocasiones en referencia a los artículos 95 y 96 de la Ley del régimen económico y fiscal de Canarias. Planteamos que se consideren carreteras o infraestructuras de interés general del Estado, a efectos de que se incluyan en los Presupuestos Generales del Estado, los créditos correspondientes a las infraestructuras y las instalaciones de telecomunicaciones que permitan o faciliten la integración del territorio del archipiélago. No voy a repetir el resto del texto porque lo que he reproducido es lo que expresamente recogen los artículos 95 y 96 que hemos comentado. (*El señor vicepresidente, Lucas Giménez, ocupa la Presidencia*).

La enmienda 176 es de adición al artículo 7. Plantea incluir un apartado en el desarrollo del Plan estratégico de carreteras del Estado, de forma que se incluyan también las infraestructuras insulares que se definan como de interés general, tal como recogen los artículos mencionados del Régimen Económico y Fiscal.

Señorías, reitero nuevamente que el planteamiento es que el Régimen Económico y Fiscal no solo es la ley de la fiscalidad de Canarias, sino que es la expresión y la concreción de lo reconocido en artículo 138.1 de la Constitución: el reconocimiento del hecho insular. Concretamente, estos dos artículos, 95 y 96, expresan el reconocimiento de la compensación del hecho insular en lo que se refiere a las infraestructuras de interés general del Estado. Está así recogido en la ley; sin embargo, esta no se cumple desde el mismo año en que se publicó y, por ello, planteamos que se refrende en esta Ley de carreteras para ver si, de una vez por todas, se empieza a cumplir una ley vigente en nuestra comunidad autónoma y, además, en el ámbito del Estado español.

Muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Gracias, senadora Julios.

El Grupo Parlamentario Mixto ha presentado las enmiendas 1 a 25, del senador Iglesias Fernández, y las enmiendas 26 y 27, de la senadora Domínguez.

Para su defensa, tiene la palabra el senador Iglesias Fernández.

El señor IGLESIAS FERNÁNDEZ: Gracias, señor presidente.

Doy por defendidas todas las enmiendas.

Las que he formulado en nombre de Izquierda Unida encajarían mayoritariamente en dos materias: la primera, el uso de los ciclos y la seguridad que debe acompañar a tal uso y, la segunda, la regulación de los tramos urbanos de las carreteras nacionales y los mecanismos de transmisión a los ayuntamientos, a los municipios.

Presentamos una enmienda para modificar la letra f) del apartado 2 del artículo 1, introduciendo como finalidad de la política de carreteras colaborar en la protección del medioambiente, especialmente, en la creación de diseños adecuados para uso de vehículos no motorizados; en particular, ciclos.

También modificamos la letra h) del apartado 2 del artículo 1, que regula la finalidad de la política de carreteras, para promover la intermodalidad entre bicicletas y sistemas de ferrocarriles nacionales y regionales.

En otra enmienda pretendemos modificar el apartado 2 del artículo 2, definiciones, estableciendo que se consideren carreteras las vías de dominio y uso público para la circulación de vehículos a motor. El añadido que incorporamos es: de otros modos no motorizados.

Modificamos también la letra b) del apartado 3 del artículo 2, elementos funcionales, para garantizar que los ciclos puedan utilizar las autovías si no hubiera una vía alternativa que pueda ser considerada carretera.

Igualmente, modificamos el artículo 5 para que se suprima la previsión de que en casos de cesión de carreteras del Estado no integradas en la red, en el supuesto en que no haya acuerdo entre las dos administraciones, la cedente y la cesionaria, resuelva el Consejo de Ministros. Pensamos que solamente mediante un convenio, mediante un acuerdo, se han de resolver estas cuestiones.

Presentamos cinco enmiendas más en relación con los ciclos, que afectan al artículo 7. Así, se propone la modificación de la letra d) del apartado 2 del artículo 7, Plan estratégico de carreteras del Estado, incorporando la elaboración de un plan nacional de intermodalidad y accesibilidad al transporte público. En el apartado 3 proponemos que se garantice la participación de la FEMP en la elaboración de este plan nacional. Se añade un nuevo apartado 2 bis al artículo 7 para que el Plan estratégico de carreteras del Estado incorpore un plan específico de infraestructuras ciclistas. Se modifica también el artículo 7 a través de un apartado nuevo, el 2 ter, para que se establezca un calendario para implantar en todas las vías objeto de la ley pintura de señalización antideslizante, también para que en ese calendario se prevea la sustitución de elementos reflectantes de tal forma que no supongan un peligro para la seguridad de los ciclistas, así como para modificar las vías ciclistas y las vallas metálicas de protección con la finalidad de incrementar su protección. Se propone un nuevo apartado en el artículo 7.2, el quater, para que se incorpore en el proyecto un plan calendarizado de dotación en todas las vías objeto de la ley de arcenes con un ancho adecuado y de corrección de los escalones ya existentes, por ser este el espacio que habitualmente utilizan los ciclistas.

Se han presentado ocho enmiendas al artículo 9. Se propone añadir una nueva letra f) a su apartado 2, que habla de los principios generales de la programación, estudios y proyectos de carreteras, con la finalidad de que se introduzca en su elaboración la necesidad de realizar la identificación y análisis de la viabilidad medioambiental de todas aquellas infraestructuras que introduzcan un crecimiento del tráfico motorizado y que contribuyan a la dispersión urbanística. Se añade una nueva letra g) en este mismo apartado 2 del artículo 9 para que en la elaboración de estas programaciones y proyectos se garantice la adecuada accesibilidad de las bicicletas entre los núcleos urbanos y las vías interurbanas. Proponemos la adición de un nuevo apartado 5 al artículo 9 para que se incluyan las necesidades de los ciclistas en los pliegos de condiciones de las obras a ejecutar en la elaboración de los proyectos que se contemplan en esta ley. Finalmente, en relación con este artículo 9, se propone añadir un nuevo apartado 6 para que se elabore una normativa sobre requisitos técnicos que han de cumplir las vías ciclistas.

Con otra enmienda incorporamos una nueva letra, la g), en el apartado 4 del artículo 10, programas de carreteras, para que contengan criterios de integración de los usos ciclistas.

También modificamos la letra g) del apartado 2 del artículo 11, estudios de carreteras, para que se establezcan estudios de delimitación en carreteras nacionales de tramos urbanos que incluyan el uso ciclista.

Se añade un nuevo artículo 15 bis, evaluación y memoria en materia de accesibilidad universal para personas con discapacidad, con la finalidad de que estas formen parte obligatoriamente de los estudios informativos de nuevas carreteras o de proyectos que signifiquen modificaciones sustanciales de las existentes.

Se propone la modificación del apartado 7 del artículo 16, ordenación del territorio y ordenación urbanística, para que no sea potestativa, como prevé el proyecto, sino preceptiva la participación del ministerio en las reuniones de los órganos colegiados de otras administraciones competentes para la aprobación de los instrumentos de planificación urbanística y territorial que puedan afectar a carreteras del Estado.

Mediante otra enmienda, queremos modificar el apartado 1 del artículo 38 en el sentido de que el ministerio pueda adoptar limitaciones de circulación para proteger a los ciclistas. Es una práctica que se viene realizando pero que carece de una base legal clara, y por eso planteamos esta enmienda.

Igualmente, solicitamos la modificación del artículo 40, daños a las carreteras, para que se añada un nuevo párrafo en el que se indique que también se podrán imponer sanciones y exigir responsabilidades a quienes tengan la obligación legal de mantener las vías en adecuadas

condiciones de seguridad y no acometan las obras de reparación o mantenimiento que sean necesarias por motivos de deterioro o destrucción de la vía. Mediante otra enmienda proponemos la adición de una nueva letra i) bis en el apartado 2 del artículo 41 —sanciones—, para que se consideren infracciones administrativas muy graves la omisión, por quienes están obligados legalmente, de la realización de las obras de mantenimiento, cuando ello signifique comprometer gravemente la seguridad de los usuarios.

Por otra parte, proponemos la modificación del apartado 3 del artículo 48 —estudios de delimitación de tramos urbanos—, para que cuando no haya acuerdo se inicie un proceso de negociación del convenio entre las administraciones y no se imponga la alternativa a través de una decisión del Consejo de Ministros.

Proponemos también la modificación del artículo 49 —entregas a los ayuntamientos de tramos urbanos de carreteras—, para que se realice mediante convenio y no por resolución del Consejo de Ministros. Finalmente, hemos presentado otras dos enmiendas, en una de las cuales proponemos una disposición transitoria nueva para que en el plazo máximo de un año el Gobierno elabore una norma técnica para adaptar el uso de las bicicletas de las vías públicas en condiciones de seguridad y la regulación de la construcción de vías ciclistas. Por otra parte, proponemos en otra enmienda la adición, al final del anexo 1, de una nueva definición: la de las vías alternativas para ciclistas.

Muchísimas gracias, señorías.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Gracias, senador Iglesias.

Pasamos a continuación a las enmiendas presentadas por la senadora Domínguez. *(Pausa)*.

No está presente.

Senador Iglesias, ¿da por defendidas las enmiendas de la senadora Domínguez? *(Asentimiento)*.

Gracias, senador Iglesias.

El Grupo Parlamentario Vasco ha presentado la enmienda número 28.

Para su defensa, tiene la palabra la senadora Iparragirre.

La señora IPARRAGIRRE BEMPOSTA: Gracias, señor presidente.

Mi grupo ha presentado una única enmienda a este proyecto de ley, que paso a defender.

Tal y como dispone el artículo 10.34 del Estatuto de Gernika, la Comunidad Autónoma del País Vasco ostenta competencia exclusiva en materia de carreteras y caminos, además de las competencias contenidas en el artículo 148.1.5.^a de la Constitución. El traspaso de los servicios del Estado en materia de carreteras se materializó mediante el acuerdo de la Comisión Mixta de Transferencias, de 25 de septiembre de 1980, aprobado por el Real Decreto 2769/1980, de 26 de septiembre, que señala que se transfieren a la Comunidad Autónoma del País Vasco —y abro comillas—: «... todas las funciones y potestades hasta ahora ejercidas por el Gobierno y la Administración del Estado sobre la totalidad de carreteras, caminos y autopistas no sujetas a régimen de concesión, que hasta la actualidad han sido de titularidad estatal en aquellos tramos que discurren dentro del territorio de la comunidad autónoma vasca, incluidos los correspondientes itinerarios de las redes nacionales básicas, complementaria y regional.» Y cierro comillas.

El texto del Proyecto de Ley de carreteras no difiere en lo que respecta a la distribución competencial entre el Estado y la comunidad autónoma y sus territorios forales de la actual vigente regulación, contenida en la Ley 25/1988, de 29 de julio. No obstante, y como cuestión general, mi grupo echa de menos en este Proyecto de Ley de carreteras una referencia similar a la contenida en la disposición adicional tercera de la vigente Ley 25/1988, de 29 de julio, que contempla expresamente la peculiaridad competencial de la comunidad autónoma vasca en esta materia. Entendemos que la ausencia de esta disposición puede suponer la necesidad de forzar la interpretación de la normativa estatal, aspecto que en ocasiones resulta problemático y requiere su formulación ante el Tribunal Constitucional para ajustar la misma al orden competencial vigente, con la dificultad y demora en el tiempo que esta cuestión ofrece. Por ello, hemos presentado una enmienda de adición de una nueva disposición adicional al proyecto que debatimos, que se divide en dos puntos. Primero: que la planificación, proyecto, construcción, conservación, modificación, financiación, uso y explotación de las carreteras que sean competencia de los órganos de Gobierno y de los territorios forales con derechos históricos se efectuará conforme al régimen jurídico en vigor. Segundo: que la construcción en estos territorios de nuevas carreteras que puedan afectar a

las facultades que corresponden al Estado, conforme al artículo 149.1.21.^a y 24.^a de la Constitución, requerirá la coordinación y acuerdo con este. Consideramos necesario, en aras de la seguridad y claridad de la norma, transcribir en la nueva ley el literal de la vigente Ley 25/1988. Esta es la enmienda que presenta nuestro grupo, esta es su justificación y nos gustaría que fuera tenida en cuenta.

Muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Gracias, senadora Iparragirre.

El Grupo de la Entesa ha presentado dos grupos de enmiendas: un primer grupo incluye las enmiendas 29 a 58 y 84 a 87, y, otro segundo, correspondiente a las enmiendas 59 a 83.

Para la defensa del primer grupo de enmiendas, tiene la palabra el senador señor Martí.

El señor MARTÍ JUFRESA: Muchísimas gracias, presidente.

Senadores y senadoras, nuestro grupo no ha presentado veto a este proyecto de ley, puesto que a diferencia del anterior nos parecía que era sustancialmente una puesta al día de la Ley de 1988, que ha tenido sucesivas modificaciones, las últimas, del año 2001, por lo que es merecedora de esta puesta al día, de esta actualización. Y, a la vez, a diferencia de la ley anterior, no supone, según nuestro parecer, ninguna quiebra sustancial del modelo sobre el cual se organizan, financian y distribuyen las competencias en la red de carreteras de España. Aun así, existen tres cuestiones en esta ley que nos preocupan sobremanera, que centran el conjunto de las enmiendas que hemos presentado —de estas treinta y dos enmiendas que aprovecho para decir que, evidentemente, las doy todas por defendidas— y que, sin duda alguna, van a condicionar nuestro posicionamiento general en relación con esta ley en función de la receptividad que el grupo mayoritario pueda tener respecto a ellas.

El primer tema tiene que ver, cómo no, con el modelo del que hablábamos antes. En este caso, la titularidad y la administración de la red conservan la titularidad pública, como no podía ser de otra manera, pero también se introducen algunos matices que nos preocupan, referidos a la introducción de la financiación privada, invirtiendo el carácter que tenían en la ley actual de complementos, subsidiariedad, en relación con la financiación pública e introduciendo, en este caso, un objeto de priorización.

Concretamente, hemos presentado la enmienda 45, de modificación, del apartado 3 del artículo 15. En el mismo se dice que podrá estudiarse la viabilidad de una financiación privada, un proyecto a la planificación de construcción de distintos tramos de carreteras. Pretendemos sustituirlo por el de deberá estudiarse, que prioriza, primero, la solución privada antes que la opción pública en el redactado actual de la ley.

Lo mismo ocurre con la enmienda 47, que tiene que ver con el tema de los peajes, como si se invirtiera en esta ley la idea de que los peajes son una medida excepcional que, a nuestro entender, tiene que ver sobre todo con la regulación de la movilidad. Y el pago por el uso del coche, ya sea por su circulación o por su aparcamiento, debe responder, según nuestra opinión, a criterios de fomento de la movilidad sostenible y de regulación de los flujos —por lo que debe ser extremadamente flexible— y no a la financiación de la construcción de las infraestructuras. Entendemos que no tiene ningún sentido pensar que las infraestructuras deban ser pagadas por sus usuarios. Estas son un bien público que revierte sobre los usuarios y sobre los que no lo son. Porque la circulación y el transporte que por ellas transita acaba teniendo efectos indirectos enormemente poderosos sobre el conjunto de la sociedad.

Por tanto, los peajes sí, como medida excepcional, no como se construyeron las primeras autopistas en España, para financiación, pero sí como medida de regulación de los flujos. Y con esta ley parece que volvamos al criterio de hace cuarenta años de priorizar la construcción de las autopistas en base a que las paguen los que luego circulen por ellas. Este es un punto, señorías, que nos preocupa sobremanera, y en él están centradas algunas de nuestras enmiendas.

El segundo punto que nos preocupa es el de las competencias. Una reversión de la capacidad de incidencia sobre algunos temas clave en beneficio del ministerio y del Gobierno frente a las comunidades autónomas y, muy en particular en esta ley, a las competencias municipales. En concreto, todo lo que tiene que ver con imposiciones en el planeamiento urbano de los municipios y con la autorización de licencias, haciendo una homologación con la zona marítimo-terrestre en relación con los terrenos colindantes con las vías de titularidad estatal.

Un tercer punto que también nos preocupa de manera muy determinante es la nula referencia o, en algunos casos, insuficiente referencia a un tema clave en política en materia de carreteras como es el mantenimiento y la conservación. El mantenimiento y la conservación deben ser claves en el momento del diseño de las vías y en los criterios de explotación de estas vías porque tienen que ver con el aprovechamiento de los recursos públicos y, evidentemente, con un tema tan importante como la seguridad vial.

Hay un cuarto tema no tan prioritario pero que quisiéramos destacar, como es contemplar el uso ciclista. Este es un uso que ya está siendo progresivamente implantado en las urbes, en las ciudades, en el continuo urbano, que también tiene muchos adeptos en lo deportivo en los trayectos interurbanos pero que con el tiempo también va a ir ganando en uso de transporte, sobre todo en las redes secundarias, y creemos que debe ser considerado de una manera más destacada en este proyecto de ley.

Por consiguiente, como digo, nuestras enmiendas tienen que ver con los siguientes aspectos. La enmienda 29 tiene que ver con introducir el mantenimiento y conservación en los objetivos de la ley; la enmienda 30 pretende garantizar las competencias de las comunidades autónomas en los temas de denominación y señalización; la enmienda 31 propone garantizar la coordinación territorial y el equilibrio interadministrativo en el marco de las transferencias de titularidad de las carreteras; las enmiendas 34, 42 y 43 tienen que ver con la seguridad vial, la presencia en el plan estratégico y otras mejoras; la enmienda 37 también hace énfasis en la coordinación interinstitucional y administrativa en la planificación; la enmienda 41, como decía, propone la integración del uso ciclista en la planificación; las enmiendas 45, 47 y 49, ya he hecho referencia antes, se refieren a la presencia y la priorización de la financiación privada en la construcción de las vías; las enmiendas 46 y 53 tienen que ver con la participación de las entidades locales en la planificación urbanística que les afecta y en la elaboración de los estudios; la enmienda 57 propone un plan extraordinario de conservación; y, finalmente, también quiero destacar las enmiendas 84 y 85, que contribuyen, según nuestro criterio, a delimitar de manera mucho más fiel a la realidad actual las competencias de ayuntamientos y comunidades autónomas en la gestión de los tramos urbanos colindantes con las vías de titularidad del Estado.

Estaremos atentos a la respuesta del Grupo Popular para fijar nuestro voto al conjunto de la ley.

Muchísimas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Gracias, senador Martí.

Para la defensa de las enmiendas 59 a 83, tiene la palabra el senador señor Guillot.

El señor GUILLOT MIRAVET: *Gràcies, senyor president.*

Señorías, no voy a hacer una defensa pormenorizada de las enmiendas porque son las mismas que ha presentado, justificado y defendido el senador Iglesias. Me gustaría explicar las razones de fondo que hay en la presentación de estas veinticuatro enmiendas.

El senador Saura y yo creemos que se ha perdido la oportunidad en el conjunto de este proyecto de ley para integrar una cuestión que en la actualidad es de absoluta necesidad: la movilidad sostenible respecto al medioambiente. Para nosotros, esta ley no incorpora el concepto integral de movilidad sostenible y de respeto al medioambiente del modo en que las circunstancias actuales, la época que vivimos y los compromisos adoptados requieren. En pleno siglo XXI hay que abordar esto de una manera mucho más precisa que lo que hace la ley. Es necesario ser mucho más exhaustivo y analizar de forma precisa la viabilidad medioambiental de todas aquellas infraestructuras que induzcan al incremento del tráfico motorizado y a la dispersión urbanística.

También el proyecto de ley contempla como principio general que el Ministerio de Fomento promueva la participación y colaboración de la iniciativa privada en la planificación, programación, construcción y explotación de carreteras y sus elementos funcionales, reflejando una pretensión ideológica hacia un modelo de gestión de las infraestructuras cuya eficacia es más que cuestionable.

Creemos que en el texto que ha llegado al Senado se ha regulado con excesiva vaguedad las cuestiones relacionadas con la coordinación con las otras redes de infraestructuras, obviando la imprescindible conexión de los diferentes modos de transporte y la intermodalidad entre ellos, especialmente en los de mayor sostenibilidad. En este contexto no se entiende que en el plan estratégico de las carreteras del Estado no se incluya la creación de un plan nacional de

intermodalidad y accesibilidad al transporte público, como sí contemplamos en enmiendas que hemos presentado, que garantice la promoción específica de los modos no motorizados.

En definitiva, señorías, este es un proyecto de ley que con su redactado ofrece la posibilidad al Ministerio de Fomento de no estar obligado a solicitar la participación de las administraciones competentes en materia urbanística y de ordenación del territorio en las reuniones que celebran los órganos colegiados a los que incumbe la aprobación de los instrumentos de planificación urbanística y territorial que afectan a carreteras del Estado. Este hecho no garantiza los intereses de las entidades locales, preocupación que hemos expresado también en diferentes enmiendas en cuanto a la ordenación del territorio y ordenación urbanística, lo cual resulta absolutamente inconcebible.

Para el senador Saura y para mí hay tres grandes objetivos respecto de la movilidad terrestre. Uno es la sostenibilidad, pues España es un país muy contaminado y donde la contaminación tiene un doble impacto, en el cambio climático y en la salud. Otro es la racionalidad, y yo siempre pongo el ejemplo de Tarragona. En muy pocos kilómetros tenemos la nacional 340, la línea convencional de ferrocarril, la autopista, se está haciendo un tramo de autovía y el tramo del AVE que se está construyendo. Es decir, que hay cemento para dar y tomar, y ello en muy pocos kilómetros. Consideramos que debería haber una mayor racionalidad en el aprovechamiento de lo ya existente con la ampliación y mejora necesaria con tal de alcanzar este gran objetivo.

Y finalmente, y con esto termino, señor presidente, creo que este proyecto de ley, y en relación con el debate que se mantuvo en el pleno pasado con la ministra de Agricultura sobre la ambición del Gobierno en lo que será la cumbre de París sobre el cambio climático en el mes de diciembre, es un paso hacia atrás al no abordar con rigor y exhaustividad todo el tema de la sostenibilidad ambiental y la lucha contra el cambio climático y también en cuanto a la contaminación que generan autobuses y camiones.

Por ello hemos presentado estas veinticuatro enmiendas que doy por defendidas.

Gracias, señor presidente.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Gracias, senador Guillot.

Por el Grupo de Convergència i d'Unió, y para la defensa de las enmiendas 125 a 174, tiene la palabra el senador Alturo.

El señor ALTURO LLOAN: Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, voy a dar las enmiendas por defendidas, pero, al igual que he hecho en el proyecto de ley anterior, las agruparé en cuatro bloques que creo que representan a todas ellas.

En primer lugar, hay unas enmiendas referidas a la distribución competencial de funciones entre Estado y comunidades autónomas respecto del diseño de la red de carreteras del Estado. Esta es una ley de actualización de la vigente Ley de carreteras que en algunos casos reduce, que no incrementa, la colaboración con las comunidades autónomas, invade sus competencias y la de las administraciones locales.

Es evidente que un proyecto integral de la red de carreteras clasificadas en autopistas, autovías, redes de doble vía multifuncional y ordinaria también tendrían que tomar en consideración los diseños de las comunidades autónomas. Dentro de este bloque hay también enmiendas para fomentar la colaboración y una mejor coordinación y comunicación entre la Administración General del Estado y las administraciones autonómicas. Es seguro que ello iría en pro de una coherencia y de una eficiencia en la planificación territorial.

También, dentro de este primer bloque, hay enmiendas referidas al papel que debemos dar a las comunidades autónomas a la hora de comunicar cualquier tipo de diseño de carreteras en el ámbito de los trazados internacionales. Por ejemplo, el artículo 6 de este proyecto de ley hace referencia a la capacidad que tiene el Estado de intermediar y de recabar información con las comunidades autónomas y con las personas físicas y jurídicas afectadas por la modificación de una carretera no estatal cuando esta se tiene que incorporar en un trazado internacional. Pues bien, existen casos de carreteras secundarias con frontera con España y con Portugal que son objeto de este trazado internacional, y parecería razonable que en materia de comunicación de carreteras secundarias fronterizas con España, como con Francia o Portugal, la interlocución, recabar información y acordar el diseño se hiciera básicamente de manera exclusiva a través

de las comunidades autónomas que en definitiva son las que conocen y tienen ya la experiencia adquirida.

El segundo bloque de enmiendas se refiere al papel que viene defendiendo nuestro grupo parlamentario y en el que viene trabajando desde hace mucho tiempo y es en relación con las bicicletas. Afortunadamente estas están más presentes como medio de transporte en nuestra sociedad, no únicamente dentro de las ciudades, sino también de comunicación entre ciudades y municipios. Llevamos años trabajando con asociaciones de fomento de las bicicletas para asegurar la presencia apropiada de estas en autovías si fuera necesario por no haber carreteras secundarias o en otras carreteras que sean bien del Estado o de las comunidades autónomas.

Con nuestras enmiendas referidas a las bicicletas les planteamos un cambio de mentalidad o una progresión en la aproximación que deben hacer las administraciones públicas a la hora de incorporarlas de forma absolutamente segura dentro del diseño de la red de carreteras y la seguridad de los ciclistas tiene que ser la prioridad máxima. Es perfectamente compatible estudiar diseños de autovías y de carreteras, en este caso, estatales que puedan incorporarlas y que tengan la sensibilidad hacia este hecho que es normal en países centroeuropeos de nuestro entorno. Les podría poner el ejemplo de Holanda, de Bélgica, del Benelux, donde se puede integrar perfectamente la bicicleta en la red de carreteras. No tenemos que pensar únicamente en carreteras para coches, camiones y motos, sino también incorporar las bicicletas. En este sentido hemos presentado un número notable de enmiendas en todo el articulado que debieran aceptar para hacer compatible la circulación de vehículos y bicicletas con total seguridad y evitar accidentes terribles con víctimas mortales como, por ejemplo, el que ha tenido lugar este fin de semana en el municipio de Serós, cerca de Lleida, en mi territorio, en el que desgraciadamente ha habido dos víctimas, dos heridos graves, y esto no debería ocurrir.

Permítanme que, llegado este momento del debate, mi grupo parlamentario de *Convergència i d'Unió* transmita a los familiares y amigos las condolencias por este terrible accidente y por estas pérdidas que han causado mucho dolor en estos municipios a los que me he referido.

El tercer bloque de enmiendas se refiere a que, por un lado, hay que ayudar a determinados colectivos de personas con diferentes grados de discapacidad y para ello presentamos enmiendas que piden la gratuidad de los peajes, y, por otro, también hay que fomentar determinadas políticas ecológicas. Debemos hacer una política proactiva y social de integración de los discapacitados. Proponemos una enmienda para la gratuidad de los peajes, en concreto les estoy hablando de la 145 que no tiene un impacto económico importante pero sí social para personas que circulan en vehículos adaptados para discapacitados, y es un mensaje creo que muy claro.

Legislar es hacer políticas públicas de estímulo de determinados sectores. Cuando abordamos la actualización de la red de carreteras lo hacemos con una realidad que para algunos aún es incipiente pero que está muy instalada en nuestra sociedad: estoy hablando del vehículo eléctrico. El vehículo eléctrico es un instrumento de presente y de futuro, y algún día, no muy lejano —cuanto menos tarde mejor—, esperamos que esté totalmente adaptado a la circulación en la red de carreteras. Tenemos que tenerlo muy presente, y una forma de fomentar el incremento de los vehículos eléctricos, es decir, de potenciar su uso, es fomentar los vehículos ecológicos, y estimular con políticas públicas como, por ejemplo, a través de la gratuidad en los peajes para estos. Esta sería una medida transitoria que lo que pretende es impulsar estas políticas ecológicas que interesan a todos.

En el cuarto y último bloque de enmiendas, hacemos referencia al anexo, que es muy relevante, porque se cambia la tónica de muchos años. Estoy hablando, por ejemplo, de los traspasos de carreteras de tramos urbanos a las administraciones locales. Ustedes contemplan este traspaso pero sin los recursos económicos suficientes; hacer el traspaso sin contar con los recursos económicos es trasladar el problema a las administraciones locales. Esta es la política de quitarse de encima carreteras de la red nacional de autovías o de carreteras nacionales, traspasando las cargas, las responsabilidades a las administraciones autonómicas o locales pero sin las dotaciones correspondientes.

Finalmente, quiero comentar otro aspecto: es inconcebible, después de treinta y cinco años, que no hayamos adoptado el nomenclátor y las referencias toponímicas a la realidad plurilingüística; estamos con unos retrasos muy importantes y significativos. Esto es importante, y también lo es hacer el traspaso en condiciones de seguridad. Esta ha sido una legislatura en la que hemos discutido mucho sobre redistribuciones de competencias a las administraciones locales y su suficiencia financiera, y sabemos que para un ayuntamiento al que se le traspasa un tramo de carretera nacional puede suponer un coste inasumible si no existe una dotación suficiente.

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Pleno

Núm. 172

10 de septiembre de 2015

Pág. 17054

Valdría la pena que estas enmiendas recogidas en estos cuatro bloques las estudien bien y se pudieran aceptar, puesto que conllevan una mejora del proyecto de ley que en estos momentos queda muy cojo solo con el texto que ha venido del Congreso.

Muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Gracias, senador Alturo.

El Grupo Socialista ha presentado las enmiendas números 88 y 91 a 124.

Para su defensa, tiene la palabra el senador señor Medina.

El señor MEDINA TOMÉ: Gracias, señor presidente. Gracias, señorías.

Vamos a defender las treinta y cinco enmiendas que hemos presentado al proyecto de ley. Ya dijimos en la comisión correspondiente que veintidós son de modificación, diez de adición y tres de supresión, y destacamos allí —y lo queremos hacer aquí también— que cuatro son de nueva presentación en esta Cámara: treinta y una se han incorporado en el Congreso de los Diputados y hemos añadido cuatro en la tramitación en el Senado; cuatro enmiendas sobre las que hará un especial estudio y debate el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista. Tres tienen que ver con el marco competencial, fundamentalmente con aquellas cuestiones que, desde nuestro punto de vista, invaden competencias en materia urbanística: las números 113, 117 y 118; y una, la número 116, relativa a las sanciones.

Con objeto de ser ágil en la defensa, agruparé las enmiendas por su objeto definitorio y destinatario. Hemos presentado las enmiendas 92, 94, 101, 114, 115 y 122 como mejoras técnicas o conceptuales en el proyecto de ley, unas veces por entender que la redacción no es la adecuada y otras por incluir conceptos o procedimientos a veces innecesarios, desde nuestro punto de vista, y otras no acordes con el objeto de la ley. Sobre el objeto de la ley haré alguna reflexión al final de mi intervención.

A todo aquello que tiene que ver con la financiación dedicamos las enmiendas 100, 105, 106, 108 y 110 a 112. En este conjunto de enmiendas queremos, en primer lugar, ponderar la participación de la iniciativa privada, cuestión sobre la que hay que dejar claro que no estamos en contra, pero que queremos medir. En segundo lugar, ponderar también el binomio eficiencia económica-beneficio social. Ustedes le dan más importancia al primer elemento de este binomio que al segundo. Y en tercer lugar, como argumentos para incluir este grupo de enmiendas en la financiación, la defensa del menor coste posible para los usuarios. Ya hablaremos de nuestras propuestas sobre la excepcionalidad, por ejemplo, en el cobro de peajes.

A aquello que tienen que ver con el marco competencial, o incluso con la coordinación interadministrativa, dedicamos las enmiendas 91, 93, 96, 98, 99, 107, 113 y 117 a 121. Desde nuestro punto de vista, falta una voluntad clara para establecer mecanismos de coordinación con las comunidades autónomas; en otros casos el proyecto de ley se extralimita desde el punto de vista competencial, e incluso viene a aconsejar cómo deben denominarse las carreteras que son competencia de las comunidades autónomas, e incluso en algunos sitios, como en Canarias, de los Cabildos Insulares. Creemos —lo argumentamos en comisión y lo haremos también aquí— que hay un intento de invadir competencias municipales y en otros casos también detectamos confusión procedimental en la tramitación de los proyectos de ejecución de obras que afectan a nuestras carreteras.

A infracciones y sanciones dedicamos la enmienda 116.

Por último —y lo he dejado para el final porque queremos destacar este bloque de enmiendas—, aquel que tiene que ver con el trinomio mantenimiento, seguridad vial e inversión: enmiendas 88, 95, 102, 103, 104, 109, 123 y 124. Creo que todos coincidimos en esto, en que no hay seguridad vial garantizada si no existe un mantenimiento y una conservación adecuados; y no existirá un mantenimiento y una conservación adecuados si la inversión necesaria no se realiza. Como ya se ha dicho aquí, presentamos una enmienda, la 123, a la disposición final, en la que proponemos la aprobación de un plan extraordinario de actuaciones en conservación.

Queremos destacar con este conjunto de enmiendas las diferencias del Grupo Parlamentario Socialista, Ley de 1988, y nuestras posiciones frente al proyecto de ley que el Grupo Parlamentario Popular defiende aquí hoy.

Me voy a centrar en tres aspectos que creo que son los fundamentales. El primero es la financiación. Mientras que para el Gobierno del Partido Popular la generalidad está en fomentar la

participación privada y que los usuarios contribuyan a la financiación a través del pago de peajes, para nosotros estas cuestiones deben ser siempre una excepcionalidad. Como el señor Ibarrodo aseguró en la comisión que la excepcionalidad es un concepto que podría causar inseguridad jurídica, debo decir que mucha inseguridad no debe causar porque desde el año 1988 este concepto ya estaba en la ley. Pues bien, yo no recuerdo que se haya armado ningún follón ni ninguna tragedia jurídica por hacer excepcionales estas dos formas de financiación, tanto la privada como el pago de peaje. En relación con este asunto, queremos dejar claro que el beneficio social debe siempre primar sobre el beneficio económico. La enmienda 105 va destinada a esta cuestión.

En cuanto a las competencias, el senador Fernández Ortega hará referencia a este tema. En consecuencia, voy a pasar por encima de las reflexiones que sería conveniente hacer al respecto. El respeto competencial debe ir acompañado de una voluntad manifiesta de colaboración y coordinación. Siempre se respetará el marco competencial de las comunidades autónomas y de las administraciones inferiores a las comunidades autónomas siempre que haya voluntad manifiesta de colaboración y coordinación. Además, se debe huir de la tentación que no solo en este proyecto de ley, sino en otros, el Partido Popular ha mantenido a lo largo de esta legislatura de empeñarse en matizar competencias que desde hace mucho tiempo están en manos de quienes deben estar: de las comunidades autónomas, de los ayuntamientos y, en Canarias, de los cabildos.

La tercera cuestión que nos diferencia, y mucho, es la inversión. Ya dijimos antes que sin inversión no hay mantenimiento y buena conservación, y que si no hay buena conservación no existe seguridad vial. Desde luego, ustedes tampoco aprueban en esto. Como ya decía antes el senador Alturo, las voluntades en la ley tienen que ir acompañadas de voluntades presupuestarias, pero la realidad es tozuda. Si uno repasa las consignaciones presupuestarias de los Gobiernos de José Luis Rodríguez Zapatero, Partido Socialista, es decir, los presupuestos de los años 2008, 2009, 2010 y 2011, y los compara con los presupuestos del Gobierno de Rajoy, del Partido Popular, de los años 2012, 2013, 2014 y 2015, la diferencia es manifiesta. Hablar de seguridad vial, de garantía de seguridad vial y de mantenimiento y conservación y luego no poner en los presupuestos las perritas necesarias es una contradicción.

El Gobierno de José Luis Rodríguez Zapatero, en el periodo 2008-2011, de media en el programa 453 B, creación de infraestructuras de carreteras, invirtió 2150 millones de euros. El Gobierno del Partido Popular, en el mismo programa, 1183 millones. Y siendo verdad que este programa, en el último año del Gobierno de José Luis Rodríguez Zapatero, 2011, descendió casi un 50 %, lo que nunca hizo Zapatero fue disminuir las inversiones correspondientes al programa 453E, mantenimiento y conservación; nunca lo hizo. Su media de inversión —es importante decirlo— fue de 1188 millones de euros, mientras que la media de inversión del Gobierno de Rajoy, del Partido Popular, en mantenimiento y conservación de carreteras es de 872 millones. Es una realidad. Las matemáticas son así: dos y dos en base diez son cuatro. Esto no se discute.

Para terminar, señor Ibarrodo, quiero hacer una mención a Canarias. Sería imperdonable que no aprovechara esta oportunidad para referirme a Canarias, a mi tierra, y a mi isla, La Gomera, y debatir algunas cuestiones que usted manifestó en la comisión en relación con las dos enmiendas que presentó Coalición Canaria. *(La señora vicepresidenta, Vicente González, ocupa la Presidencia)*. Me ha llamado la atención y, sinceramente, creo que es el momento de cambiar con usted impresiones sobre este asunto. Ni Canarias en general ni La Gomera, mi isla —después le diré por qué—, se han merecido el trato que el Gobierno de Rajoy, el Gobierno del Partido Popular, les ha dado en materia de carreteras en esta legislatura. No obstante, agradecemos el gesto del Partido Popular de incluir en los presupuestos 27,2 millones de euros para la carretera de La Aldea. Usted defendió eso el otro día, y me parece bien. Pero dice el señor Ibarrodo que no hay peor mentira que decir la verdad a medias. Es verdad que este año, y después de una tremenda batalla, el Gobierno del Partido Popular incluyó en sus Presupuestos Generales del Estado esos 27,2 millones de euros, pero a mí me gustaría que reconociera que el Gobierno del Partido Popular, al que usted hoy aquí representa, debe a Canarias 600 millones como consecuencia del incumplimiento flagrante del convenio de carreteras. Si nos deben 600 y nos dan 27, el negocio lo hace el Gobierno del señor Rajoy, y los canarios nos vemos perjudicados en esta materia. Obras tan necesarias en mi tierra como la circunvalación del anillo de La Gomera, Vallehermoso, Arure, Alajeró y el aeropuerto podrían haber estado concluidas si el Gobierno del señor Rajoy hubiese cumplido con lo establecido en el convenio de carreteras del año 2009. No lo hicieron.

Cuando la senadora Julios ha planteado esas dos enmiendas al proyecto de ley, usted ha dicho algo que, sinceramente, me ha llamado la atención, algo que, por otra parte, ha sido habitual en algún proyecto de ley, y es lo siguiente: No, no, eso no toca. En las dos enmiendas se pide, fundamentalmente, que se declaren de interés general en Canarias aquellas que comunican los principales núcleos poblaciones de las islas. Porque claro, salvo que se invente algún mecanismo que permita ir desde la península a Canarias por carretera —que yo no conozco—, los canarios nos vemos desplazados en materia de inversiones cuando se habla de carreteras de interés general.

Me gustaría que alguien me dijera, si no es en esta ley donde se incluye esa petición, ¿en qué ley será? ¿En el REF? Ya está. Pero es que le queremos dar estabilidad, y por eso, con buen criterio, la senadora de Coalición Canaria plantea estas cuestiones en este proyecto de ley. Pero yo me alegro de que usted diga que no toca ahora, porque igual nos llevamos la sorpresa y aprueban una enmienda del Grupo Parlamentario Socialista presentada a los Presupuestos Generales del Estado en la que plantean que se consideren de interés general las obras e infraestructuras viarias que conecten los principales núcleos urbanos de Canarias. Oírle a usted, como representante del Partido Popular, decir que esto no es objeto de la ley, a mí, personalmente, me causa estupor, porque si hay un grupo parlamentario especialista —y lo hemos podido comprobar a lo largo de esta legislatura— en incluir en los proyectos de ley cuestiones que para nada tienen que ver con el objeto de la ley, ha sido el suyo. Por ejemplo, modificaron la Ley del sector eléctrico, que habían aprobado meses atrás, en la tramitación del Proyecto de Ley de metrología, y nada tenía que ver una cosa con otra. Y la técnica del *fracking* la aprobaron cuando se estaba tramitando en las Cortes Generales el Proyecto de Ley de regulación del sector eléctrico insular y extrapeninsular. ¿Qué tendrá que ver el *fracking* con un proyecto de ley que regula los sistemas eléctricos? ¿O la Ley del sector eléctrico con la metrología? Lamentable, señor Ibarrondo. Si ustedes, en su momento, no quisieron aprobar estas enmiendas porque tenían prisa para aprobar la ley, díganlo, pero no pongan sobre la mesa argumentos que no son defendibles. Seriedad, señor Ibarrondo, seriedad.

Hemos intentado mejorar el proyecto de ley, pero no han aceptado ninguna enmienda, algo que no nos llama la atención, pero al menos hemos cumplido con nuestra obligación, y es dejar claro qué diferencia, también en materia de carreteras, a la derecha de la izquierda de este país. Gracias, señorías.

Muchas gracias, señora presidenta.

La señora VICEPRESIDENTA (Vicente González): Gracias, señoría.
En turno en contra, tiene la palabra el senador Ibarrondo.

El señor IBARRONDO BAJO: Muchas gracias, señora presidenta.

En primer lugar, como siempre, agradezco el tono y la actitud positiva que están adoptando en el debate de estas enmiendas.

Senadora Julios, senador Medina, créanme que se ha querido atender con detalle las peticiones contenidas en esas dos enmiendas, pero le tengo que repetir lo mismo que en su momento les dijimos en la Comisión de Fomento. Se lo digo sin ganas de alterar al señor Medina. Creemos concienzudamente que este no es el campo de la petición que realizan ustedes. El Plan estratégico de las carreteras del Estado incluirá también las infraestructuras insulares definidas como de interés general en el artículo 95 de la Ley 20/1991, sobre el REF que decía usted. Esto les puede alterar y les puede enfadar pero, por otro lado, les digo el refrán de los hechos son amores. Gracias a este Senado, a senadores del Partido Popular, se llegó a un acuerdo este año para el tramo La Aldea-El Risco por 27,2 millones de euros adicionales.

Usted me habla de qué va a pasar en el futuro, y me pregunta sobre la deuda. Yo le digo que en el convenio de carreteras del 2016, en esa ley de la que hemos hablado hace un momento, hay 52,49 millones, y en el capítulo séptimo, de forma muy específica, para el anillo de Tenerife hay 15 millones. Es un total de 97,2 millones de inversión para Canarias, un incremento respecto del año pasado del 73 %. Yo creo que esto no es falta de atención, de respeto, de colaboración interinstitucional, sino todo lo contrario. Les digo sinceramente que se ha intentado ver la posibilidad de hacer modificaciones a través de sus enmiendas, pero hemos visto que no encaja. Por otro lado, les digo cuál es el devenir de los convenios —y no me voy a retrotraer a otros años—, y este año sube en un 73 % la inversión.

Paso a contestar las diferentes enmiendas del Grupo Mixto. El concepto de carreteras para este grupo dista mucho del concepto del Grupo Popular, pero les tengo que decir que el del Grupo Popular está muy cercano al de todos los países de la Unión Europea. Hacen una mención muy especial y muy importante al apoyo a los ciclos, a todo lo relativo a la bicicleta y a los medios no motorizados, pero también les digo que aquí de lo que se trata fundamentalmente —y ya lo veremos en alguna enmienda— es de la carretera y de los medios motorizados. El plan de carreteras debe referirse a las carreteras, y no a las infraestructuras ciclistas. En todo caso, hay un momento en el desarrollo, como en toda ley, donde sí aparecerá esta figura. El artículo 7 no establece ningún calendario para aprobar el plan de carreteras. Eso dependerá de las administraciones gestoras de carreteras.

En relación con la enmienda 9, sobre la adecuada accesibilidad de bicicletas en núcleos urbanos y vías interurbanas, tengo que decir que no es objeto de esta ley. Además, es un tema claramente municipal en esos tramos urbanos. Si hablásemos de los tramos urbanos nos dirían que hay invasión de competencias. Esto es así tanto si hacemos una cosa como si hacemos la contraria.

Sobre las personas con discapacidad, quiero señalar que nosotros nos referenciamos siempre al Real Decreto 1/2013 y, por tanto, esta ley lo contempla, respeta, protege, ampara y lo cumplirá.

En cuanto al cierre de tramos temporales, la ley ya lo contempla.

En líneas generales, esta es la contestación al Grupo Mixto.

Al Grupo Parlamentario Vasco ya le dije en comisión que el preámbulo de esta ley ya empieza con la defensa del artículo 149. Esta mañana hemos tratado dos leyes, y si todas inciden de la misma forma, si todas tienen su página 25, como hablábamos, en esta todavía con más prioridad. O sea, no empieza con que las carreteras son importantes o no sé qué; no, la ley empieza haciendo referencia al sistema competencial, al artículo 149 de la Constitución. Por lo tanto, no estamos invadiendo, nadie quiere hacer algo que no respete esas competencias.

Respecto a *Convergència i Unió*, quiero decir primero que la inversión en Cataluña en conservación —luego hablaremos de conservación en general— es de 195 millones y de 95 millones en mantenimiento puro y duro.

Nos hablan de que para el preámbulo tienen otra visión y de que no hay sintonía con lo que explicamos, pero creemos que nuestro preámbulo tiene una coherencia brutal con el objeto de la ley.

Ustedes vuelven también, como el Grupo Mixto, a hablar de tipos de transporte no motorizados, y también les decimos que no es lo prioritario en esta ley, sino que es más reglamentario. Hablan sobre barreras de peaje y estaciones de aforo, pero nosotros no lo consideramos como elementos funcionales. Me refiero a su enmienda 128.

Y luego hay una serie de enmiendas que es cierto que están muy estudiadas, muy encajadas, como decíamos antes respecto a los transportes no motorizados, pero algunas de ellas redundan e incluso quieren meter ciertas leyes, que tienen su independencia, dentro de esta. Nosotros defendemos la presencia de las administraciones públicas, de las entidades locales y de los sindicatos afectados, que van a participar, cómo no, en la redacción, planificación y visión de la ejecución de estas carreteras.

La movilidad reducida les inquieta mucho, y así lo demuestran en sus enmiendas, y les digo lo mismo que al Grupo Mixto: aplicación de la actual ley.

Respecto a los tramos urbanos, luego haré algún comentario al Grupo Socialista y daré contestación a su enmienda 169.

Al Grupo Socialista y al Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya, que como ellos mismos afirman comparten muchas de estas enmiendas, empezaría diciéndoles que cuando hablan de la modificación que proponen al artículo 1, ofrecer la infraestructura necesaria para el transporte de personas o bienes y en condiciones óptimas de mantenimiento y conservación, les preocupa que no se cumpla ese transporte, pero es una obviedad que la oferta de las infraestructuras de transporte se realice en buenas condiciones.

Sobre las carreteras del Estado, artículo 4, creemos que no procede. Se trata de evitar heterogeneidades en cuanto a la clasificación de las carreteras que puedan dar lugar a posibles confusiones en los usuarios, con riesgo para la seguridad vial que tanto nos preocupa a todos.

La enmienda 92, enlazar a las comunidades autónomas conectando con los núcleos principales, no procede el texto de su redacción, pues la función de la articulación territorial es coincidente con la que ya se describe en el mismo párrafo para el que se propone esta enmienda.

En la enmienda 94 proponen suprimir el tercer párrafo del artículo 5 por ser contenido de regulación en otras leyes. Nosotros decimos que no conviene suprimirlo porque entra a regular. Se limita a establecer la posibilidad de cesión de un bien que constituye el objeto de regulación sectorial contemplado en aquel. Por lo tanto, no procede su eliminación.

Respecto a comparecer en las comisiones antes de aprobarlo por el Ministerio de Fomento, la aprobación corresponde, lógicamente, al Ejecutivo, sin perjuicio de que este informe al Legislativo cuando sea pertinente. La ley no lo excluye. De todos modos, la ley contempla una amplia participación pública en la elaboración del plan, algo que preocupaba a todos los grupos. La participación y colaboración de la iniciativa privada no supone mediatización en la toma de decisiones de la Administración. También conviene en este ámbito un informe de un organismo colegiado de asesoramiento, ya que los colegios técnicos tienen mucho que aportar en esta redacción.

Sobre garantizar la compatibilidad de todos los intereses públicos, se pretende que el Ministerio de Fomento pueda solicitar su participación en las reuniones de los órganos con competencias urbanísticas si se afectase a las carreteras del Estado.

Respecto a la financiación, otra de las enmiendas fuertes, no es necesario añadir el calificativo de excepcional, senador Medina, a ninguna de las posibilidades de financiación que se indican en el texto legal, más aún si no se desarrolla el criterio de excepcionalidad, lo cual es necesario para dotar de seguridad jurídica al texto cuando se añaden adverbios a una simple enumeración de posibles alternativas.

Volviendo al artículo 22.2, otra vez sobre financiación, no se encuentra justificada en su redacción la introducción del carácter de excepcionalidad sobre el cual están pivotando todas sus enmiendas. Es más correcto limitarse a enumerar las posibilidades indicadas en él sin la introducción de adverbios —excepcionalidad— que dan lugar a esa imprecisión jurídica que se está defendiendo y que pueden ser cambiantes según las circunstancias temporales, económicas o sociales. Esto también lo tiene que recoger, no solamente quedarse con la parte inicial de mi intervención en la comisión.

En cuanto a destinar parte de la recaudación proveniente de la prestación económica de la mejora de las áreas de servicio, descanso y *parking*, ya les hablé de que aquí había una incongruencia entre las enmiendas 111 y 112 respecto a que, por un lado, no lo consideramos aceptable por vulnerar el carácter no finalista de los ingresos del Estado y el principio de caja única de la legislación presupuestaria. Sin embargo, en los aparcamientos seguros ustedes quieren que haya una recaudación. Y decimos que no, que tanto las áreas de descanso como el *parking* es gratuito, sin que sea necesario establecerlo por ley.

La actividad en zonas de protección y la distribución de competencias establecidas en la ley es clara, y por lo que respecta a los tramos urbanos se encuentra perfectamente concretada en el artículo 47 del texto. Y aquí es donde voy a contestar a Convergència i Unió y al Partido Socialista. Aquí hay una discusión entre zona de servidumbre y zona de afección en cuanto a invasión de competencias por parte el Gobierno central en las zonas urbanas. Un previo: cuando un ayuntamiento quiere hacer un desarrollo urbanístico de una zona de la ciudad, lógicamente contempla en su estudio económico financiero, obligatorio en toda planificación, cuál va a ser el resultado final y cuáles son las cargas que tienen que aportar los que van a desarrollar ese tramo urbanístico. Y esas cargas van a recibirse en las arcas del ayuntamiento, que luego recibirá esa urbanización que, evidentemente, deberá tener su gasto y conservación. No es que vaya a hacer un plan de desarrollo el Estado, faltaría más. Este es el previo que hay que tener claro.

Respecto a la distinción entre zonas de servidumbre y zonas de afección, se propone en la enmienda que la competencia para otorgar autorizaciones en zona de servidumbre no corresponda al Ministerio de Fomento, sino a los ayuntamientos en tramos urbanos de carreteras. No se considera aceptable, como les decía, la propuesta por la propia funcionalidad de la zona de servidumbre, muy vinculada a la explotación de la carretera, razón por la que por razones operativas debe ser el gestor de aquella el que resuelva sobre la utilización de dichas zonas, de acuerdo con las necesidades de gestión de la vía. No ocurre así en la zona de afección en la que por ser menores las exigencias de protección de la carretera las autorizaciones de uso pueden ser otorgadas por los ayuntamientos respectivos. Es una enmienda que, como decía, ha tenido mucho peso en su trabajo.

Sobre el consenso de intereses entre Administración central y entidades locales, los estudios de delimitación de tramos urbanos son uno de los tipos de estudios de carreteras cuya realización corresponde al Estado si son carreteras de su titularidad. No forman parte de ningún tipo de convenio, lo cual no excluye la participación en su tramitación de otras administraciones y sectores afectados, como ya se prevé en esta propia ley en el artículo 16.1.

Senador Medina, en cuanto a la conservación, me ha abrumado con los datos del presidente Zapatero en los últimos años. Y yo me los creo. No los traía preparados, pero yo me los puedo creer. Y usted se ha roto la camisa —entiéndame la expresión— para explicármelo. Usted ha hecho aquí una loa de lo que les preocupa la conservación, de lo que les preocupa la seguridad, de la atención que han prestado en inversión a lo largo de todos esos años y el Partido Popular la ha menguado. Usted me ha dicho algo de dos y mil y pico millones en no sé qué periodo, pero yo le digo que este año 2016 se prevén 1058 millones de euros para conservación en toda España. Y le voy a contar algo respecto a esa preocupación por la conservación: España estaba dividida en 160 áreas de conservación y nosotros nos encontramos, en esos presupuestos que no quisieron hacer del 2011, 45 de las 160 áreas en las que no se había renovado el contrato de mantenimiento y de conservación. Entonces, habría dinero o habría una voluntad de actualizar esos convenios, pero —¡oh, casualidad!— hubo que sacar 453 millones de euros de otros sitios para cerrar los convenios que no se habían firmado y que no se habían hecho en los presupuestos de 2011. El papel lo aguanta todo; puede haber muchísima voluntad e interés en la conservación, pero hay que remitirse a los hechos, a los números, a los pagos y a las realidades de «quiero hacer esto-yo te lo pago, pero te lo pago porque lo puedo hacer». No se puede decir: Quiero hacerlo, voy a disponer de unas cantidades; pero luego, cuando hay que pagarlo, no hacerlo, porque así nos podemos romper la camisa, los botones y no dar respuesta a la conservación que tanto nos preocupa en las carreteras de España.

Con esto creo que, de forma un poco genérica, he podido contestar y atender a todas sus enmiendas.

Muchísimas gracias. (*Aplausos*).

La señora VICEPRESIDENTA (Vicente González): Gracias, señoría.

Pasamos al turno de portavoces.

Por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra el senador Iglesias.

El señor IGLESIAS FERNÁNDEZ: Gracias.

Intervengo rápidamente desde el escaño, si me lo permite, señora presidenta, para reiterar lo manifestado en relación con el Proyecto de Ley del ferrocarril en el sentido de que la tramitación conjunta de estos dos proyectos suponía una oportunidad excepcional para alterar el orden de prioridades de la acción de los gobiernos en cuanto al uso de un sistema de comunicación u otro, de tal forma que, si hasta ahora se priorizó la carretera, a partir de estos proyectos quedara claro que la estrategia era la priorización del uso del ferrocarril.

En relación con los ciclos, nosotros creemos que al concepto de carreteras debiera de incorporarse de forma expresa —era lo que pretendíamos con nuestras enmiendas— la existencia de infraestructuras en las mismas que permitieran este uso por los ciclos. Respecto a la colaboración público-privada, nos tememos que no se ha aprovechado tampoco este proyecto para dar respuesta a los problemas que se han derivado de esa colaboración como muestra la experiencia de los últimos años, con una situación actual de inconcreción de las ayudas que va a haber que aportar para aquellas empresas concesionarias de autopistas de peaje que, financiadas con el método alemán, no han conseguido un número suficiente de vehículos para alcanzar la rentabilidad.

Termino con dos cuestiones. Seguimos pensando que la preocupación medioambiental del proyecto es mínima y que en el caso concreto del traspaso de la competencia sobre carreteras nacionales a los ayuntamientos se altera el mecanismo preexistente en el que el ayuntamiento asumía la titularidad de una carretera nacional que se había convertido en vía urbana después de que el Ministerio de Fomento realizara una adaptación y mejora, asumiera algún tipo de compromiso en relación con ella y que eso se plasmara en un convenio. El proyecto opta por la imposición más que por la negociación.

Gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Pleno

Núm. 172

10 de septiembre de 2015

Pág. 17060

La señora VICEPRESIDENTA (Vicente González): Gracias, señoría.
Por el Grupo Parlamentario Vasco en el Senado, tiene la palabra la senadora Iparragirre.

La señora IPARRAGIRRE BEMPOSTA: Muchas gracias, señora presidenta.

Señor Ibarrondo, decía en la defensa de la enmienda que el Grupo Parlamentario Vasco ha presentado que echábamos de menos en este proyecto de ley una referencia similar a la contenida en la disposición adicional tercera de la ley vigente. Por ello, entendíamos que dicha ausencia podía suponer la necesidad de forzar a la interpretación la normativa estatal y de ahí que presentáramos esta enmienda. Pero para evitar dicha interpretación y que usted tuviera que argumentar la negativa a aceptar nuestra enmienda haciéndonos ir al preámbulo —donde, según usted dice, se respeta el ámbito competencial— lo tendrían facilísimo si aceptaran nuestra enmienda y volviera a aparecer la disposición adicional tercera que ya existía en la ley que hoy derogamos, la Ley 25/1988, y que con este nuevo Proyecto de Ley de carreteras desaparece. No hagamos interpretaciones, busquemos el punto de encuentro. Y si ya existía esta disposición, en vez de retirarla, manténganla, que no es otra cosa que lo que pedimos en nuestra enmienda.

Muchas gracias.

La señora VICEPRESIDENTA (Vicente González): Gracias, señoría.

Por el Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya, tiene la palabra el senador Martí.

El señor MARTÍ JUFRESA: Gracias, presidenta.

Como se ha demostrado con la intervención del senador Ibarrondo, el Grupo Parlamentario Popular no ha despejado ninguna de nuestras dudas, y menos aún respecto a la cuestión principal de la inclusión de la financiación privada en la construcción y explotación de las infraestructuras viarias a partir de ahora.

Por tanto, simplemente manifiesto nuestro voto negativo a este proyecto de ley.

Muchas gracias.

La señora VICEPRESIDENTA (Vicente González): Gracias, señoría.

Por el Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i d'Unió, tiene la palabra el senador Alturo.

El señor ALTURO LLOAN: Muchas gracias, señora presidenta.

Una vez más, senador Ibarrondo, tenemos que decir que sentimos muchísimo que no acepten ninguna de nuestras enmiendas. Este Proyecto de Ley de carreteras que estamos debatiendo, así como el Proyecto de Ley del sector ferroviario anterior, son proyectos muy importantes por las razones que ya hemos argumentado, y es que la economía productiva y la creación de empleo pasan por tener infraestructuras eficientes y que estas den respuesta a las necesidades productivas existentes.

Mi grupo ha presentado diversas enmiendas —no voy a repetirlas—, pero el hecho de que no acepten ninguna significa que no hay diálogo, que ustedes continúan en su línea de imponer su proyecto de ley y punto. Nosotros, evidentemente, discrepamos de esto, como me imagino que también discreparán muchos sectores de la sociedad, que en definitiva se van a ver perjudicados por esta política que están llevando a cabo.

Permítame que haga referencia a dos o tres puntos. Cuando hablamos de carreteras también hay que tener en cuenta, dentro de la Red Nacional de Carreteras, la seguridad de los vehículos, en definitiva, la seguridad de la circulación en las carreteras nacionales. Tenemos muchos problemas —lo hemos dicho muchísimas veces— debido a los múltiples puntos negros que hay en nuestras carreteras, pues estos provocan, por desgracia, accidentes de vehículos con víctimas mortales. Hemos hablado mucho de ello —ustedes lo saben— en las diferentes mociones que hemos presentado en la comisión, y le pondré algunos ejemplos: La Nacional 230, a su paso por el Valle de Arán, en la Alta Ribagorça; el Eje Pirenaico; la Nacional 240, en Borges y Juneda. Usted lo sabe muy bien porque hemos hablado de la necesidad de rotondas. Estas son cuestiones que se tienen que solucionar. Por tanto, seguridad. Usted me puede decir que las inversiones son las que son y que estamos en una época de crisis, pero hay que priorizar la seguridad, como también la eficiencia; y esto no lo vemos por ninguna parte.

Con relación a las bicicletas, usted comentaba: hacemos carreteras y no infraestructuras para bicicletas. Ya se lo explicará usted a quienes usan las bicicletas; un sistema de transporte cada día mayoritario. En los países europeos se están compaginando los dos medios de transporte, con bicicletas tanto en carreteras como en las ciudades. Por tanto, hay que tener esto en cuenta, ¿o no queremos ir hacia estos objetivos? Hay que asumirlos y tenerlos muy presentes, cosa que ustedes en este proyecto de ley, y al no aceptar ninguna de las enmiendas, no consideran.

Por otra parte, usted hacía aquí gala de las inversiones que están llevando a cabo en materia de mantenimiento. Ya lo discutiremos cuando tenga lugar el debate de los presupuestos, pero en el caso de Cataluña, las inversiones no llegan a su PIB ni de lejos. Y, por hablarle de cuestiones concretas, los presupuestos del Estado para Lleida —hago esta referencia porque, quizá, lo conozca mejor— en esta infraestructura han caído un 58 % y los de Fomento un 43 o un 44 %, aproximadamente, del 2012 a 2016. Esta es la realidad. Sentimos mucho que tampoco potencien cuestiones y enmiendas que son importantes desde nuestro punto de vista para facilitar, para potenciar el vehículo eléctrico y los vehículos adaptados para personas con discapacidad. Nosotros ante esta situación tampoco podemos apoyar este proyecto de ley.

Muchas gracias.

La señora VICEPRESIDENTA (Vicente González): Gracias, señoría.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el senador Fernández Ortega.

El señor FERNÁNDEZ ORTEGA: Gracias, señora presidenta.

Señorías, el Grupo Parlamentario Socialista va a votar en contra de esta ley, al igual que lo ha hecho en contra de la del sector ferroviario, porque entendemos que es una ley tramitada con mucha celeridad, con inconsistencia, que básicamente eleva a rango de ley materias que son propias del ámbito reglamentario y que, al fin y al cabo, tiene una huella ideológica muy potente, lo mismo que sucede en la del sector ferroviario, dejando claro que el Partido Popular ha utilizado las infraestructuras para trasladar también sus posiciones ideológicas.

Para empezar, en la tramitación no hemos encontrado en esta ocasión, como sí en el Proyecto de Ley del sector ferroviario, el informe del Consejo de Estado, que seguro que no hubiera dejado pasar una crítica a este proyecto de ley sobre su inconsistencia, en relación con artículos como el 33.6 en el que el Partido Popular nos dice que se puede modificar y cambiar el límite de edificación —seguro que eso lo van a ver muy claro los arquitectos— si es muy grande la proyección horizontal de una explanación. Aquí el límite lo ponen en que sea muy grande. Luego ya nos pondremos de acuerdo en qué es grande y qué es pequeño, al igual que nos pasaba con el sector ferroviario. Así vemos que la ley tiene poca consistencia. Y esto es mucho más inconsistente que decir que quitan ustedes la excepcionalidad para evitar que haya inseguridad jurídica. Ustedes quitan la excepcionalidad en los peajes porque quieren que en el momento en que decidan abordar que se pague por utilizar las carreteras y las autovías del Estado no haya ningún problema legal. Lo que están haciendo es preparar el terreno, igual que hicieron en su día para la privatización de AENA.

Llama la atención, entre los pocos informes que tiene la ley, leer los que hace el propio Gobierno. Porque este pone en cuestión la utilidad de la ley que elabora. El Gobierno nos dice en su memoria de análisis de impacto normativo que esta ley no tiene ningún impacto, ni económico ni presupuestario, a pesar de los cambios que se hacen, por ejemplo, en el tema de los peajes. Que no implica gastos ni ingresos. Que no tiene efectos sobre la competencia. Que no provoca efectos directos en el empleo —lo que debería ser la principal prioridad de todas las acciones que llevaran a cabo en política—. Que no se esperan efectos significativos en los ámbitos de la innovación. Será que no estamos asistiendo a innovaciones en el ámbito del transporte por carretera con los coches. Será que no merece la pena que el Gobierno en un proyecto de ley nuevo aborde, por ejemplo, la sostenibilidad en las carreteras, que hablemos de energías renovables en las carreteras o de las nuevas tecnologías. La ley no dedica a esto absolutamente ni una línea. No va a afectar a los consumidores, ni a la economía europea —lo dice el propio Gobierno, que no va a afectar a nada de esto—, ni tampoco a otras economías ni a las pymes, pero es una ley que tiene un profundo impacto económico en la realidad española. Está claro que el propio Gobierno está reconociendo que lo que tiene es una impronta ideológica, la de darle a la iniciativa privada todas las prioridades, darle la prevalencia a la hora de tomar decisiones sobre las carreteras, e, incluso, influir en la decisión del diseño de estas y abrir la posibilidad a los peajes. Además, hay

otro elemento importante respecto al que nosotros nos ponemos también claramente en contra, la idea recentralizadora, fiscalizadora, por la que la derecha quiere que el Ministerio de Fomento sea el que controle todo lo que ocurre alrededor de las carreteras, reservando, incluso, para sí, competencias que ya son municipales, como son las licencias de obra, expandiéndolas. Utilizando, además, criterios que sí generan inseguridad jurídica para arrogarse la potestad en la toma de decisiones y coartar las licencias que se dan en los ayuntamientos. Sobre esto insistiré un poco más adelante.

Es muy importante la apuesta por la seguridad que hay que hacer y, sin embargo, en esta ley no se contempla profundizar y garantizar la seguridad en nuestras carreteras, no hay ninguna apuesta que venga incluida en este proyecto. Solamente se recoge ahondar en la limitación de la instalación de publicidad en las carreteras. Ese es el único elemento que yo he visto que tenía algo que ver con la seguridad. El resto se limita a enunciar que les preocupa la seguridad vial pero no profundiza en nada. De hecho, en nuestras carreteras hay algo para preocuparse porque está aumentando el número de accidentes en los últimos años. Hemos asistido a una quiebra de la tendencia a la baja. De hecho, hay informes publicados por las aseguradoras. Hoy mismo se publicaba en los medios que dejar de cuidar las carreteras provoca muertos. Tampoco necesitamos que nos lo digan por escrito, es algo que ya sabemos todos y, sin embargo, al hacer una ley de este tipo podíamos haber aprovechado la oportunidad para ahondar mucho más en algo que el Gobierno del Partido Popular ha venido abandonando durante esta legislatura, que es la inversión en conservación que, a pesar de recoger en los presupuestos 900 millones en el año 2015 o más de 1000 en el año 2016, la ejecución presupuestaria se queda por debajo de los 600 millones.

Para evitar que podamos contrastar esos datos, la ministra de la transparencia, que es la ministra de Fomento, la ministra que cuando viene aquí se niega a informar sobre la deuda del ministerio, con lo que ella se quejaba de la herencia recibida, sin embargo, ahora nunca nos da un dato sobre la deuda, ha prohibido en su ministerio que se suministre información sobre la deuda de las empresas públicas y del Ministerio de Fomento a los otros grupos políticos. Ha dado un paso más y ahora también los oculta a los ciudadanos y ha eliminado los informes de ejecución de los informes anuales del Ministerio de Fomento; ha quitado de la página web el capítulo 3 de los informes del Ministerio de Fomento para que no sepamos cuál es el grado de ejecución y, además, ha borrado los datos desde el año 2012, ha borrado toda su legislatura para que no se sepa qué ha cumplido de sus propios presupuestos. Esta es la ministra de la transparencia, la que venía aquí a decirnos que ella lo tenía todo claro y que no escondía nada.

Hay elementos que nos preocupan mucho y que consideramos sustantivos para criticar este proyecto de ley y oponernos a su aprobación. El primero es la apuesta descarada que se hace por la iniciativa privada, que la convierte en el principio orientador de la política de carreteras. La seguridad vial, que nos debe preocupar a todos, no entiende de lucro del sector privado. La prioridad debería ser la eficiencia social y la eficiencia económica, por ese orden. Nosotros no estamos diciendo que no sea necesaria la iniciativa privada, pero estamos en contra de que dirija las líneas de actuación y la programación de la política, que es lo que pretende el Partido Popular con este proyecto de ley.

Nos preocupa también el bloqueo de la ordenación urbanística de los municipios que hace este proyecto. Dice que con la aprobación de un estudio previo ya se bloquean todas las opciones que ese estudio contemple, ni siquiera estoy hablando de un estudio informativo. La ley dice que el estudio informativo empieza a bloquear todas las opciones a partir de la aprobación inicial, ni siquiera de la definitiva, pero incluso el estudio previo podría condicionar la actuación. Imagínense que se hable en un área metropolitana de una ciudad de una circunvalación y que la línea por la que pase, en un estudio previo, que contempla muchas opciones, bloquee todas las decisiones urbanísticas de los municipios, se bloquearía el área metropolitana de las ciudades. Les llamamos la atención sobre eso y no hemos visto que ustedes hayan aceptado ninguna enmienda ni hayan hecho ninguna reflexión. Es más, en esta intención recentralizadora del Gobierno, de que el Ministerio de Fomento asuma competencias, no solo quieren otorgar las licencias de obras en las zonas que bordean la carretera, sino que han inventado un término, la zona de influencia, que puede afectar directa o indirectamente a la carretera, que ya la definirán por reglamento. Ahí te pueden bloquear también cualquier decisión urbanística que tome el municipio. Por tanto, a partir de ahora, si tú como municipio decides calificar un suelo industrial a cinco kilómetros de una

autovía, el Gobierno puede decidir que es zona de influencia y tú ya no puedes tomar esa decisión. Además, en la ley no está definido qué es la zona de influencia.

Nos parece muy grave que se abra también la posibilidad de instalar peajes. Vamos a insistir sobre este asunto en más de una ocasión. Nos parece inoportuno que el Gobierno haya quitado la excepcionalidad en este proyecto de ley a la instalación de peajes y creemos que el Partido Popular pretende en el futuro cobrar por el paso por las carreteras.

Para terminar, hay un elemento al que deberíamos oponernos. Lo he dicho en la ley del sector ferroviario porque hay aquí muchos representantes que son municipales y lo vuelvo a decir ahora con la ley de carreteras. La ley ya contempla que cuando un ayuntamiento hace una planificación, tiene que recibir un informe vinculante del Ministerio de Fomento. Ya hay un control previo; es un informe vinculante que va a delimitar qué tipo de construcciones se producen, qué altura, qué distancia, etcétera. Sin embargo, ahora el ministerio —artículo 46— va a tener que dar la licencia en la zona de dominio público también. Los ciudadanos van a tener que ir a pedir la licencia al Ministerio de Fomento. A mí me parece que esto es un error que va en contra de las competencias de los ayuntamientos, pero también de los ciudadanos, que tendrán que ir a pedir la licencia nada menos que al Ministerio de Fomento para poder arreglar una vivienda que esté a ocho o diez metros del borde de una carretera nacional, y en nuestro país tenemos muchas que pasan por núcleos urbanos.

El Partido Socialista se va a oponer a este proyecto de ley. Al igual que en la ley del sector ferroviario, rechazamos que la conducta del Partido Popular sea oponerse a escuchar, que la decisión sea que no hay nada que escuchar sea positivo o negativo. Por tanto, y a pesar de todo, el Partido Socialista seguirá planteando enmiendas y luchando por el interés general, que es lo que mueve nuestra iniciativa política.

Muchas gracias. (*Aplausos*).

La señora VICEPRESIDENTA (Vicente González): Gracias, señoría.

Por el Grupo Parlamentario Popular en el Senado, tiene la palabra el senador Ibarondo.

El señor IBARRONDO BAJO: Señora presidenta, señorías, muchísimas gracias.

Por no volver a incidir en lo mismo quiero decir al Partido Nacionalista como alavés que soy —y usted lo sabe perfectamente como guipuzcoana que es— que las diputaciones forales tienen competencia total y absoluta respecto de las carreteras, y que eso está muy protegido y salvaguardado, y en la redacción que se hace desde el inicio del preámbulo hasta las disposiciones finales está recogido. No le gustará la redacción, pero, como le digo, constitucionalmente está recogido, amparado y protegido.

A Convergència i Unió, creo que tanto en comisión como ahora les hemos dado respuesta a sus peticiones y, por supuesto, les hemos escuchado, porque aquí se ha escuchado mucho y se ha intentado atender, en la medida de lo posible y dentro de las discusiones mantenidas, muchas de esas peticiones relacionadas con la redacción. Pero vuelvo a los datos: hay 195 millones en conservación y 95 millones en mantenimiento. Lo vamos a ver en los presupuestos dentro de un mes, pero creo que se establece un posicionamiento claro al respecto poniendo ese dinero por delante.

El Partido Socialista ha elencado una serie de artículos sobre los criterios de inseguridad, la falta de atención a las carreteras y la exigencia de informes vinculantes. En mi primera intervención les he hablado del mantenimiento y la conservación, y por cierto, en los presupuestos del presidente Zapatero —cuyos datos me han pasado ahora ya que yo no los había traído pues no quería sacar a colación al presidente Zapatero—, en el 2010 se asignaron 1257 millones destinados a conservación y en el 2011 eran 1085. Y es cierto que en los presupuestos de este año 2016 son 1058, quizá un poquito menos, ¿verdad? Y podrán decir: ¡Fantástico, somos campeones porque hemos puesto más dinero! Pero es que estos son de los que se van a poder pagar, de los que hay dinero en caja para pagar. Los otros son los del pufo que quedó ahí atrás y que no se han pagado. Esto es como lo del tú tira y apunta en la barra de hielo, que alguien pagará. Y ya han venido los que van a pagar. Tú puedes romperte la camisa y presumir de todo lo que has querido hacer y no has podido hacer porque no lo has pagado. Entonces, estamos en esos presupuestos de 2011 comparándolos con los de 2015 y 2016 en cuanto a lo destinado a conservación.

Y, luego, cuando se preocupan ustedes del mantenimiento de esos sectores les vuelvo a decir que se pagaron en el 2012, en esa labor de hacer unos presupuestos en menos de tres meses, los 453 millones que dejaron a deber. Pero me van a permitir que no entre a contestar a las últimas cuestiones porque yo creo que o ya lo he hecho o hemos hablado sobre ellas tanto en comisión como aquí en el Pleno, pero, yo, desde este púlpito, sin ponerme muy subido —y perdóneme la petulancia—, tengo que decirle que cuando le estaba escuchado hablar sobre los informes vinculantes, sobre la obligatoriedad de que el Ministerio de Fomento esté atento a no sé qué, sobre que el Consejo de Ministros habilite a la Unión Europea..., a mí, cuando me hablaba de eso ¿sabe cómo les veo yo a ustedes? Pues, resumiendo mucho, yo les veo a ustedes en política de carreteras como a los de la técnica de la pegatina plástica. ¿Se acuerda usted del señor Rubalcaba cuya gran estrategia en carreteras para el ahorro de la sostenibilidad y de la seguridad era ir con 6150 pegatinas plásticas de lluvia antideslizante y pegarlas sobre las señales ya existentes? Eso vino a costar 584 000 euros. Los resultados y las conclusiones las dejaré para otro momento, pero léanse el informe. Esa es la política de seguridad, conservación y mantenimiento de sus carreteras. Por lo tanto, esas lecciones que me ha dado desde este púlpito asustándonos de lo mal que lo hemos hecho no me las creo y, sin embargo, sí me creo, y con esto concluyo, cuáles son los objetivos de esta ley que se están cumpliendo y se van a cumplir gracias a todo ese articulado.

Hemos trabajado sobre la utilización de recursos disponibles, sobre el análisis de eficiencia en la intermodalidad, sobre la suspensión temporal cautelar de las recalificaciones. La mejora en la atención a la seguridad es evidente. Las auditorías de seguridad, la protección del patrimonio público viario, el refuerzo de la cooperación administrativa, senadora Iparragirre. Las mejoras en gestión administrativa. Se reconoce a la iniciativa particular, y les puede doler, pero es que es fundamental la iniciativa particular en el proyecto de país, porque Administración y particulares estamos constituyendo y consolidando a España. Se da una alta consideración a las nuevas tecnologías, también se da una atención especial al régimen sancionador, al incremento en la cuantía de las sanciones y también hay una mejora en la competencia y en la accesibilidad. Esto es lo que busca esta ley y creo que se ha conseguido. Lamento que no hayamos podido llegar a ningún acuerdo en cuanto a las enmiendas, pero creo que el resultado es satisfactorio.

Muchísimas gracias y muy buenos días. (*Aplausos*).

La señora VICEPRESIDENTA (Vicente González): Gracias, señoría.

7.1.6. PROYECTO DE LEY DE SEGURIDAD NACIONAL. COMISIÓN: CONSTITUCIONAL (Núm. exp. 621/000152)

La señora VICEPRESIDENTA (Vicente González): Pasamos a debatir el Proyecto de Ley de seguridad nacional, dictaminado por la Comisión Constitucional.

Para la presentación del dictamen tiene la palabra el vicepresidente primero de la comisión, el senador Cuevas Cuerda.

El señor CUEVAS CUERDA: Gracias, señora presidenta.

Señorías, me cabe el honor de haber sido designado para presentar a esta Cámara el dictamen de la Comisión Constitucional al Proyecto de Ley de seguridad nacional. Este proyecto de ley fue remitido al Senado por el Congreso de los Diputados y publicado el 31 de julio de 2015.

El plazo de presentación de enmiendas concluyó el 12 de agosto del mismo año ampliándose hasta el 19 de agosto. Se han presentado 6 vetos y 57 enmiendas. Los vetos han sido presentados por: veto número 1 del señor Iglesias Fernández, del Grupo Mixto, veto número 2 de la señora Capella i Farré, del Grupo Mixto, veto número 3 del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i d'Unió, veto número 4 de los senadores Guillot Miravet y Saura Laporta, del Grupo de la Entesa, veto número 5 de la senadora Lima Gozávez, del Grupo Mixto y veto número 6 del Grupo Parlamentario Vasco en el Senado.

Las enmiendas se distribuyen de la siguiente forma: enmienda número 1 del señor Iglesias Fernández, del Grupo Mixto, enmiendas 2 a 19 del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència, enmienda 20 del Grupo Parlamentario de la Entesa, enmiendas 21 a 38 del Grupo Parlamentario Vasco, enmiendas 39 a 46 del Grupo Parlamentario Socialista, enmiendas 47 a 54

del Grupo Parlamentario de la Entesa, enmiendas 55 a 57 de la senadora Lima Gozávez, del Grupo Mixto.

La comisión designó la ponencia el 7 de julio de 2015 y estuvo integrada por: el senador Antich Oliver, del Grupo Socialista, el senador Bildarratz, del Grupo Vasco, el senador Casero Ávila, del Grupo Popular, el senador Martí Jufresa, del Grupo de la Entesa, el senador Ortiz Molina, del Grupo Socialista, el senador Ramírez Rodríguez, del Grupo Popular, la senadora Rivero Segalàs, del Grupo de CiU y el senador Unamunzaga Osoro, del Grupo Mixto.

El 27 de agosto del mismo año se reunió la comisión y procedió a dictaminar el proyecto de ley sin introducir ningún cambio respecto del texto remitido por el Congreso de los Diputados.

Por último, para su debate en el Pleno se han formulado 10 votos particulares: Número 1 del Grupo Catalán de Convergència i d'Unió, manteniendo las enmiendas 2 a 19 y su propuesta de veto. Número 2 de la senadora Capella i Farré del Grupo Mixto, manteniendo su propuesta de veto. Número 3 del Grupo Mixto, manteniendo la enmienda número 1 y la propuesta de veto presentada originariamente por el senador Iglesias. Número 4, de la señora Lima Gozávez, del Grupo Mixto, que mantiene las enmiendas 55 a 57 y la propuesta de veto. Número 5, del Grupo Parlamentario Vasco en el Senado, para mantener su propuesta de veto. Número 6, también del Grupo Vasco, que mantiene las enmiendas 21 a 38. Número 7, del Grupo Entesa pel Progrés, que mantiene la enmienda número 20. Número 8, también de Entesa, para mantener las enmiendas 47 a 54. Número 9, de los senadores del Grupo Entesa señores Guillot Miravet y Saura Laporta, para mantener su propuesta de veto. Número 10, del Grupo Socialista, para mantener las enmiendas 39 a 46.

Con estas palabras, creo haber resumido fielmente la tramitación que hasta ahora se ha llevado a cabo.

Gracias, presidenta. Gracias, señorías.

La señora VICEPRESIDENTA (Vicente González): Gracias, señoría.

Propuestas de veto.

Propuesta de veto número 1, del senador Iglesias. Tiene la palabra su señoría.

El señor IGLESIAS FERNÁNDEZ: Gracias, señora presidenta.

Señorías, en este maratón legislativo al que se nos está sometiendo a los miembros de la Cámara en el Pleno anterior y en este se incorporan al debate dos bloques de proyectos: uno responde al interés del Gobierno en completar sus famosas reformas estructurales o de reforzarlas o de intentar convertirlas mediante algún blindaje en definitivas; pero hay otro paquete de proyectos que yo calificaría de identitarios, que el Partido Popular tiene interés en sacar ahora, al final de la legislatura, para poner en evidencia ante la sociedad española una imagen en la que se destaquen valores y contenidos propios de una opción de derechas. Lo vimos ayer en la reforma de la Ley de interrupción del embarazo, lo podemos ver en este momento con este proyecto de ley y, de alguna forma también, con el proyecto que veremos a continuación.

La seguridad ha sido tradicionalmente uno de los valores que las fuerzas políticas de la derecha siempre han situado en primera línea en su acción de Gobierno; en este proyecto esto llega hasta tal punto que se introduce un artículo en el que se habla de una cultura de la seguridad nacional, haciendo, una vez más, como hacemos todos, un mal uso del término cultura.

La seguridad nacional es importante, la seguridad es necesaria, es cierto que hoy hay nuevos retos en esa seguridad como consecuencia de que han surgido amenazas que hace unos años no se daban, pero ello también nos debiera llevar a la reflexión de que no basta con articular respuestas frente a esas amenazas si a la vez, como mínimo, no hacemos un análisis de por qué surgen esas amenazas y cómo han contribuido a que en las mismas se generen decisiones de carácter geoestratégico que afectan a la política exterior y que afectan a la política de defensa. Si no, estaremos actuando como el médico que acude simplemente a proporcionar la medicina, sin aconsejar las medidas que el paciente ha de adoptar para que la enfermedad no se produzca, es decir, la medicina preventiva.

Yo no voy a entrar en algunas de las sospechas que se han manifestado, a través de los medios de comunicación, desde diferentes opciones sobre la intencionalidad de por qué se aprueba este proyecto en el momento en que hay un claro conflicto territorial y sobre las posibilidades de que el mismo se utilice en él, porque creo sinceramente que es imposible, es imposible en tanto en cuanto estamos ante una ley ordinaria. Sí podría sembrarse esa duda y sí podría generarse esa inquietud

si, como reflejaba el anteproyecto, el planteamiento fuera el de una ley orgánica; estamos ante una ley ordinaria y, por lo tanto, es imposible que afecte a derechos y libertades fundamentales.

Pero sí es indudable que este proyecto de ley establece esas situaciones de interés para la seguridad nacional, a las que pretende responder con una estructura fuertemente piramidal, situando en la cúspide de la misma al presidente del Gobierno, que es quien declara estas situaciones de interés para la seguridad nacional, y declarada la situación, bajo la dirección del Gobierno se establece una coordinación reforzada de las autoridades; será también el Gobierno el que previamente habrá aprobado el catálogo de recursos humanos y de medios materiales a disponer en estas circunstancias y el que aprobará por real decreto la declaración de recursos que podrán emplearse en situaciones de interés para la seguridad nacional. Esto deja en manos del Gobierno la facultad de disponer de todos los recursos, públicos y privados, de todas las autoridades en el ámbito autonómico, en el ámbito local y, por supuesto, también en el ámbito central, sin que se establezca ningún tipo de cortapisa ni de límite. A las Cortes se les da exclusivamente el papel de debatir las líneas generales y de ser informadas de las iniciativas en el marco de seguridad nacional por quien declara la situación de interés para la seguridad nacional, pero sin tan siquiera ser informadas inmediatamente. En nuestra opinión, las Cortes deberían ser las que declararan estas situaciones, es decir, no se informadas, sino que ostentaran la competencia y la capacidad para la declaración de estas situaciones de interés para la seguridad nacional.

Como decía antes, las comunidades autónomas y las corporaciones locales tienen la obligación de colaborar en la elaboración de los planes de recursos humanos y materiales. Se involucra al sector privado en la contribución con recursos a la seguridad nacional, contribución con recursos que no se aclara si son materiales o también humanos —yo creo que la interpretación que hay que hacer del proyecto es que se trata de medios humanos y materiales dependientes de un particular—. Vuelvo a insistir: quedo más tranquilo de que no sea una ley orgánica, porque eso impedirá que esta disposición afecte, por ejemplo, al derecho de huelga, y no nos veamos en situaciones propias de tiempos superados cuando se declaraba la práctica militarización del metro o de los ferrocarriles.

Pero seguramente, lo que más preocupante pueda resultar desde la perspectiva de Izquierda Unida sea la indefinición de la definición: la indefinición de la definición de la situación de interés para la seguridad nacional, con el uso de términos tan inconcretos como «por la gravedad de sus efectos», «por la dimensión», «por la urgencia», puesto que, obviamente, queda en manos exclusivas de quien tiene la facultad de declarar la situación, es decir, del presidente del Gobierno, el valorar cuándo hay esta urgencia, cuándo hay esta gravedad de sus efectos, cuándo hay una dimensión suficientemente trascendente como para declararla.

Y en el amplio ámbito del concepto de seguridad nacional que se incorpora al proyecto, se incluye la garantía de suministros y recursos esenciales en materia de ciberseguridad, de seguridad económica y financiera —yo me pregunto qué situación de riesgo para la seguridad nacional se deriva de una crisis financiera: ¿una crisis financiera puede dar lugar a una actuación de estas características?, ¿la influencia sobre el IBEX 35 de la crisis china puede llevar a que se declare esta situación?—, de la seguridad marítima, de la seguridad del espacio aéreo y ultraterrestre, de la seguridad energética, de la seguridad sanitaria y de la preservación del medio ambiente.

Son tantas las dudas por la concreción y la definición, por una parte, y tantas las dudas de que se deje en manos del presidente del Gobierno exclusivamente la declaración de este estado, por otra, con la repercusión que ello tiene para el conjunto de las autoridades y administraciones y para los ciudadanos, personas físicas y personas jurídicas, que Izquierda Unida, a través de este humilde senador, ha formulado un veto al proyecto.

Muchísimas gracias.

La señora VICEPRESIDENTA (Vicente González): Gracias, señoría.

Propuesta de veto número 2, de la senadora Capella i Farré. ¿Va a defenderla usted, senador Iglesias?

El señor IGLESIAS FERNÁNDEZ: La doy por defendida, señora presidenta.

La señora VICEPRESIDENTA (Vicente González): Gracias, señoría.

Propuesta de veto número 5, de la senadora Lima Gozávez. Tiene la palabra la senadora Lima.

La señora LIMA GOZÁLVEZ: Gracias, señora presidenta.

No dudamos de la importancia que tienen las leyes en las sociedades en general, sin ellas la convivencia sería arduo complicada; el problema es el uso que algunos gobiernos dan a esas herramientas, y por eso pensamos que este proyecto de ley inspira temor.

El concepto de seguridad nacional definido en este proyecto de ley implica proteger los derechos, las libertades y el bienestar de la ciudadanía, así como sus instituciones, pero después de leer este proyecto considero que no establece los mecanismos adecuados para garantizar estos desafíos; además, vemos que no se precisan las amenazas de las que hablamos.

Nosotros pensamos que sería mejor cambiar el concepto de seguridad nacional por el de seguridad humana, porque, ¿qué representa mejor lo nacional que nuestra gente? Por ello, en primer lugar, hay que garantizar los derechos y el bienestar de la ciudadanía. Ustedes consideran que la seguridad humana no tiene relación alguna con la seguridad nacional, pero entonces me gustaría que me explicaran de qué hablamos, qué protegemos, ¿nuestros montes y nuestros bosques? Pero, por ejemplo, en la última reforma legislativa se ha facilitado que tras un incendio se pueda edificar en nuestros montes, o ahí está la Ley de Costas, que permite edificar sin apenas límite.

Nosotros y nosotras tenemos que dar respuesta a los desafíos actuales, y los desafíos actuales son las demandas ciudadanas: el empleo, la sanidad y la educación de calidad para empezar. Y eso sí que es una situación de emergencia. ¿Pero es una cuestión de interés para la seguridad nacional o no?

La seguridad tiene una gran implicación, una gran incidencia en los derechos de la ciudadanía y ello requiere de un amplio debate social.

Voy a resumir qué nos trasmite la ley tras leerla. Es una ley imprecisa e innecesaria, llena de continuas vaguedades, cuya utilidad nos causa dudas y transmite un cierto oportunismo, porque este país cuenta con herramientas suficientes para proteger la seguridad —hablamos de una política de defensa, coordinada por un Ministerio de Defensa bajo la Ley 5/2005; contamos con las fuerzas y cuerpos de seguridad del Estado, los servicios de Inteligencia, las Fuerzas Armadas, así como diferentes regulaciones, tales como la ley sobre los estados de alarma, excepción y sitio—, que sin duda garantizan y que están coordinadas bajo la estrategia de seguridad nacional. Además, contamos con regulaciones que coordinan las policías autonómicas con la Administración central y con algo fundamental: nuestra Constitución, que garantiza los derechos y libertades de la ciudadanía. Todo eso fortalece la seguridad nacional, aunque es cierto, debo añadir, que la Constitución necesita una profunda reforma, que ya vendrá con el tiempo.

También nos preocupa que la participación de las Cortes Generales se vea limitada en esta ley. Únicamente se dice que se presentará a la comisión mixta Congreso-Senado, que aparece como un sujeto pasivo receptor de información, y nuevamente no se especifican las situaciones de interés general recogidas en esta ley. Ahora bien, limitar la participación de nuestro Parlamento implica minimizar la representación de la ciudadanía a través de ellos. Asimismo, consideramos que interfiere en las competencias autonómicas, lo que supone un gran desprecio hacia su autonomía, cuando esta ley recoge que se pueden requerir sus recursos a disposición del Gobierno.

Echamos en falta una disposición adicional que contemple el posible coste presupuestario de la implementación de esta ley y cuáles van a ser las necesidades que se requerirán. Como ha señalado el senador Iglesias, me sorprende que aparezca el sector privado en el desarrollo de esta ley —se habla de que se aúnen los recursos humanos, etcétera—. ¿Pero qué papel tiene el sector privado en esta ley? ¿Por qué está explícitamente reflejado?

Como decíamos, no es una ley orgánica, es una ley ordinaria, pero tengo la sensación de que sí puede limitar y restringir los derechos y libertades de la ciudadanía, sin embargo no hay garantías, no hay compensación que garantice el respeto a sus derechos y libertades. Además, incluye la cultura de la seguridad a través de un adoctrinamiento social. ¿Cultura de seguridad o deberíamos llamarla cultura del miedo?

Hemos pensado —a ver si coincidimos— en ejemplos de amenazas posibles, porque como la ley no las detalla, hemos tenido que tirar de la imaginación. ¿Qué opinan, por ejemplo, de la dependencia energética del exterior? Hay una gran dependencia de terceros países, lo que supone un coste económico, y en la mayoría de ocasiones hay una presencia militar de nuestro país para garantizar los suministros del flujo del crudo —y como siempre se nos acusa de que no aportamos propuestas, voy a decir ahora que nuestra propuesta es sencilla: apostar por las energías renovables,

que harán que nuestro país sea maravilloso, puesto que tenemos recursos a nuestra disposición, como el sol, y eso hará que esa dependencia de terceros países disminuya considerablemente—. Pues bien, en el Congreso de los Diputados hablaban del terrorismo yihadista. No olvidemos que occidente ha sido partícipe de actuaciones en todos esos países donde se está gestando: Siria, Libia, Irak, Afganistán; no sé, en cierta manera hemos provocado ese surgimiento del terrorismo yihadista. ¿A la sociedad española le preocupa? ¿Lo ve como una amenaza real? Al contrario, yo les digo que a mí la amenaza real que me preocupa día tras día, sinceramente —y perdonen por el concepto—, es el terrorismo machista. Sí o sí, y voy a tratar de justificarlo: me viene a la mente la legislación de Estados Unidos —no sobre seguridad nacional, que está devaluada y mejorada ya con el transcurso del tiempo—, porque en el año 2010 incluyeron la igualdad de la mujer como un factor crítico para la estabilidad de la democracia, sobre la base de informes que comparaban y correlacionaban ambos factores; a eso se le llamó doctrina Hillary.

Por último, otro ejemplo de posible amenaza: el austericidio. (*Rumores*). Sí, ya conocéis esta palabra, se usa en la actualidad. Las políticas públicas llevadas a cabo hasta ahora de recortes económicos, de derechos, etcétera, que contribuyen al desmantelamiento del bienestar social, eso sí que es una amenaza real y auténtica, la amenaza con mayúsculas.

Voy terminando, falta poquito. Es muy llamativo algo que el senador Iglesias también lo ha recogido: la recentralización del poder en el Gobierno, en el presidente del Gobierno. En España debemos sentirnos orgullosos de tener un sistema parlamentario plural y democrático, y yo creo que está preparada para tomar decisiones en cuanto a política de seguridad nacional.

También brilla por su ausencia el concepto —que ahora está en boga, está bastante de moda— de transparencia, que no aparece en la ley, máxime cuando sabemos la gestión del Gobierno en cuanto a los presupuestos, a la deuda del Ministerio de Defensa, que ha echado mano del fondo de contingencia y ha utilizado la deuda pública para camuflarla. Todo eso inspira desconfianza, es un indicador de desconfianza y es una herramienta más para que puedan continuar sus tejemanejes.

Hace poco aprobaron la ley mordaza y con esa ley se blindaron ante la ciudadanía. Ahora, con esta ley pretenden hacer lo mismo, pero blindándose frente al Parlamento y a las administraciones territoriales. Cuando leía esta ley también me venía a la mente la Patriot Act, que fue aprobada en 2001 durante el Gobierno de George Bush, en cuyo nombre se han justificado violaciones atroces de los derechos humanos.

Para finalizar —no me quiero extender más—, la ley está basada en una perspectiva del miedo, como ya he dicho, y nos asusta que en nombre de la seguridad y del miedo se generen monstruos. Señorías, saben que los monstruos asustan, dan bastante miedo, sobre todo los que salen de tu propio armario. Mi propuesta es ver la seguridad nacional desde otra perspectiva: una perspectiva de seguridad humana y social.

Para finalizar, me gustaría terminar con una frase de Eduardo Galeano que a mí me encanta: «Habitamos un mundo gobernado por el miedo, el miedo manda, el poder come miedo, ¿qué sería del poder sin el miedo? Sin el miedo que el propio poder genera para perpetuarse».

Así acaba mi defensa del veto. Muchas gracias por su atención.

La señora VICEPRESIDENTA (Vicente González): Gracias, señoría.

Propuesta de veto número 4, de los senadores Guillot y Saura.

Para su defensa, tiene la palabra el senador Saura.

El señor SAURA LAPORTA: Gracias, señora Presidenta.

La compañera de Podemos me ha recordado otra cita de Galeano, que decía que el poder cede cuando la sociedad se abraza mucho (*El libro de los abrazos*).

He de confesar que he participado ya en la elaboración de bastantes leyes y posiblemente no he vivido una ley tan rara como esta; es una ley extraña, una ley innecesaria. De forma burda —y me van a perdonar que sea de forma burda—, resumiré en qué consiste esta ley.

Esta ley consiste en definir que todo, todo, puede ser susceptible de amenazas de seguridad nacional —luego explicaré qué se entiende por seguridad nacional— y que, sobre esa base, el presidente del Gobierno puede hacer lo que quiera —competencias, funciones, etcétera— al margen, evidentemente, de la distribución de competencias o de las funciones de otras comunidades autónomas o administraciones. Es decir, estamos haciendo una ley por la que el presidente del Gobierno puede decidir, arbitrariamente, qué es una amenaza y, arbitrariamente, puede decir cómo actúa y qué recursos se queda de todas las administraciones públicas. Si me lo

permiten, esta es una ley de un régimen autoritario, no es una ley de un régimen democrático. En una ley de un régimen democrático, por ejemplo, la decisión de que hay una amenaza grave, de que hay una crisis, se toma en las Cortes; en un régimen democrático no se crean estos cuerpos especializados, que no sé qué son, pero que mueven a decir eso de: ¡qué van a hacer estos de aquí! En un régimen autoritario no se tiene en cuenta que, como en España, existen comunidades autónomas con competencias en justicia y en policía —los Mossos d'Esquadra o la Ertzaintza—. La pregunta es: ¿por qué hacen esta ley?, ¿a qué responde esta ley?

La primera respuesta es qué se entiende por seguridad nacional, porque en la Constitución figura la seguridad pública, pero existe la seguridad nacional. Les voy a leer lo que dice el proyecto de ley sobre seguridad nacional: «Se entenderá por seguridad nacional la acción del Estado dirigida a proteger la libertad, los derechos y el bienestar de los ciudadanos, a garantizar la defensa de España y sus principios y valores constitucionales, así como a contribuir, junto a nuestros socios y aliados, a la seguridad internacional en el cumplimiento de los compromisos asumidos». Todo, todo. ¿Quién me dice algo que no esté aquí? Todo. ¿Quién valora el nivel de gravedad? El Gobierno, hasta el punto de que el Consejo de Estado, ante esta definición, dice lo siguiente: «Ha de advertirse que la norma en proyecto presenta en algunos puntos un carácter excesivamente abierto e indeterminado y tiende a emplear formulaciones poco precisas, que no permiten deslindar adecuadamente los conceptos que en ella se definen ni las situaciones que regula». Es decir, el Consejo de Estado les está diciendo que ustedes hacen una definición de seguridad nacional indeterminada, ambigua, abierta, no concreta, y esto, evidentemente, no permite decidir cuál es el nivel de gravedad de cualquier tipo de amenaza. Esta es nuestra objeción fundamental. Es decir, no puede ser que cedamos por ley al presidente del Gobierno la capacidad de que él, en lo que se denomina el Consejo de Seguridad Nacional, pueda decidir cuál es la gravedad de una crisis. Eso se decide en los Parlamentos. Y menos aún que el presidente del Gobierno tome la decisión, por ejemplo, de que los Mossos de d'Esquadra, la Ertzaintza, la justicia de no sé dónde o Protección Civil de Galicia, todo eso, pase a ser directamente gestionado por él. Insisto en que eso está fuera de todo planteamiento democrático.

Voy a ser muy breve, porque no sé qué más decir. Cuando he leído esta ley me he quedado absolutamente absorto. Simplemente voy a repetir las cinco o seis ideas por las que hemos presentado el veto. Aparte de esas ideas, a las que ahora me voy a referir, este es un proyecto de ley improvisado, que tiene algunos elementos curiosos. Por ejemplo, las palabras «seguridad nacional» aparecen más de ciento diez veces. Creo que nadie que se lo ha mirado y lo ha repasado para suprimir alguna vez las palabras «seguridad nacional». Y lo digo, no tanto por la importancia de fondo, sino por lo que indica del nivel de improvisación en esta ley, al igual que en otras leyes que se están tramitando últimamente en las Cortes.

Las cinco o seis ideas por las cuales presentamos el veto son: primero, porque es una ley innecesaria. Tenemos una normativa de las fuerzas y cuerpos de seguridad del Estado, tenemos una normativa de las Fuerzas Armadas, tenemos una normativa de Protección Civil... Tenemos muchas normativas que están funcionando y funcionan relativamente bien. En definitiva, no hace falta inventarse nada. Y tenemos unas instituciones que se coordinan ante momentos de crisis. Por tanto, primera idea: indefinición del ámbito de aplicación de esta ley e indefinición y arbitrariedad sobre quién decide cuál es la gravedad de la crisis en cada momento. Eso es importantísimo.

Segundo: inexistencia prácticamente del papel de las Cortes. Es cierto que en dos o tres artículos se informa a las Cortes, pero las Cortes no deciden. Y nosotros queremos que en temas de esta importancia se decida.

Tercero: la recentralización, un aspecto que atraviesa siempre todos los proyectos de ley que presenta el Gobierno.

Y, finalmente, quiero hacer una apreciación, si quieren, subjetiva. Alguien me podrá decir que una ley siempre es oportuna, pero yo pienso que precisamente esta ley no viene en un momento oportuno y que su opacidad puede hacer pensar en cosas que a lo mejor no están tras la voluntad de esta ley. Pero lo primero que uno se pregunta es: ¿por qué hacen esta ley? ¿A qué se debe esta ley al final de la legislatura, en la situación política española?

Por tanto, es políticamente inadecuada, jurídicamente contiene arbitrariedad y una discrecionalidad por la que todo pasa al presidente del Gobierno, y una ley que deja a las Cortes, una vez más, en situación de minoría de edad.

Nada más y muchas gracias.

La señora VICEPRESIDENTA (Vicente González): Gracias, señoría.
Propuesta de veto número 6, del Grupo Parlamentario Vasco.
Senador Bildarratz, tiene la palabra.

El señor BILDARRATZ SORRON: Muchas gracias, señora presidenta.

Señorías, nosotros entendemos que, no solo el proyecto de ley que estamos debatiendo, sino también el siguiente, es decir todo el prócer legislativo que vamos a tramitar durante esta tarde, está totalmente pervertido por dos razones, una de las cuales ya ha sido continuamente comentada, pero que no sobra que volvamos a repetir. Porque, señorías, son dieciséis los proyectos de ley que, no sé si vamos a debatir, pero que vamos a ver o a tramitar formalmente en esta Cámara; dieciséis. Evidentemente, sé que es adecuado al Reglamento y a derecho, pero entenderán sus señorías que no es un proceder habitual. Estamos haciendo algo que no sé si se ha conocido alguna vez en este hemiciclo, como es debatir o tramitar en una misma semana nueve proyectos de ley y a la semana siguiente, otros siete. Evidentemente, entiendo que, cuando menos, no es una situación normal ni habitual.

Como segunda reflexión sobre lo que yo considero que es una perversión del prócer legislativo, entiendo que estas Cámaras están siendo violentadas por las necesidades electorales que tiene el Partido Popular, seguidas, de una manera u otra, por el Partido Socialista. Y digo por las necesidades electorales, porque, como partido que se autocalifica de centro derecha, hay una serie de elementos que siempre intentan subrayar, como la seguridad. No hay más que ver el desarrollo y todo lo acontecido en su momento con la inmigración o también su inicial posicionamiento sobre los refugiados. Han tenido que entrar en una línea determinada, evidentemente, por la presión de la sociedad, por la presión de la ciudadanía y, sobre todo, por la presión electoral. Por eso les digo que están pervirtiendo el prócer legislativo, porque lo están utilizando a su conveniencia, cuando les conviene. Y, en estos momentos, cuando hay un debate importante, con unas elecciones en Cataluña, seguidas de unas elecciones a Cortes Generales, a ustedes les conviene hablar de seguridad nacional y de recentralización.

Una vez realizada esta reflexión, y ateniéndonos ya a lo que es el Proyecto de Ley de seguridad nacional, hay que comentar que es real y cierto lo que el difunto politólogo y sociólogo Ulrich Beck definía como sociedad de riesgo global. Así es: riesgos medioambientales que están aquí, pero que pueden estar en Japón y afectarnos; el riesgo financiero global, como hemos visto con la crisis de las *subprimes*, iniciada en Estados Unidos y de la que tanto está costando salir; o el terrorismo global. Otra cosa son las causas, pero son una constatación del riesgo global. En ese sentido, hay una serie de necesidades, y reafirmo esa idea. Ahora bien, dicho esto, hay que decir que la consecuencia del riesgo global también es una responsabilidad global, y la responsabilidad global acarrea temas como los que estamos viviendo en estos momentos con los refugiados sirios; y desde el inicio hay que aceptar que es una responsabilidad global por el comportamiento que hemos podido tener en un determinado momento ante una situación de riesgo global.

Hecha esta reflexión, quiero realizar una serie de apuntes. El primero, que estamos hablando de derechos fundamentales, como los derechos a la libertad y la seguridad. No entiendo, pues, que estemos hablando de un Proyecto de Ley de seguridad nacional y podamos decir que no estamos hablando de derechos fundamentales. ¿O no estamos hablando continuamente de seguridad y libertad? Creo que son conceptos básicos en este proyecto de ley, con lo cual, no acabamos de entender cómo podemos estar tramitando este tema a través de una ley de carácter ordinario. Es cierto —lo decía también el senador Iglesias— que, puesto que es un proyecto de ley de carácter ordinario, no va a afectar a principios fundamentales. Yo creo que es justo a la inversa: puesto que afecta a principios fundamentales —¿o no afecta a la seguridad o a la libertad?—, puesto que estamos hablando de principios fundamentales, a nuestro entender debería ser un proyecto de ley orgánica, sabiendo también qué plantea el Consejo de Estado con respecto al anteproyecto que el Gobierno presentó en su momento. Además, si estamos tratando conceptos constitucionales como los de defensa nacional o seguridad pública, evidentemente, estamos hablando de un proyecto de ley orgánica. Y si en el presente proyecto de ley encontramos preceptos que cuestionan —por calificarlo de una manera moderada— una ley orgánica como es la del Estatuto de Autonomía del País Vasco, creo que necesita otro tipo de calificación.

Segundo apunte. ¿Qué realidades se prevé que puedan acaecer y que la normativa actualmente vigente no contemple o no le sea posible atender? En nuestra opinión, el presente

proyecto de ley es totalmente innecesario. Analicémoslo. El artículo 9 del proyecto de ley define como componentes fundamentales de la seguridad nacional la seguridad pública, la defensa nacional y la acción exterior, conceptos que ya están definidos por diferentes artículos de la Constitución española. Ahora se crea un nuevo concepto, el de seguridad nacional, a través de una ley ordinaria, aconstitucional, que además se está superponiendo continuamente con el concepto de seguridad pública, que sí está recogido en la Constitución.

Tercera reflexión —y algo también compartido en comisión por los portavoces del Partido Popular—: la imprecisión de los términos en que se formula este proyecto de ley. Ante los compromisos, las obligaciones y las consecuencias que este proyecto de ley acarrea, podrán ustedes comprender que estemos preocupados. Cuando ustedes aceptan en comisión que eso es así, nosotros nos echamos a temblar. Porque, viendo cuál es su actitud histórica y su actitud actual ante conceptos como descentralización o diversidad, no creo que hayan hecho nada —y menos en este proyecto de ley, pero tampoco durante esta legislatura— que haga merecer nuestra confianza. Porque a ustedes el concepto de descentralización no les gusta, y el Título VIII de la Constitución española, tampoco. Y, siendo esa su actitud, entenderán que nos preocupe tal imprecisión. Es tal la imprecisión, que este texto entiende la política de seguridad nacional como una política de Estado que ni siquiera define con precisión las obligaciones de los componentes de la seguridad pública existentes en el Estado. Lo que sí hace, tal como se ha dicho, es someter la seguridad nacional a la dirección del presidente del Gobierno, involucrando en esa política al conjunto de las administraciones públicas del Estado. Y esa imprecisión, precisamente, posibilita una autorización incondicionada e ilimitada para la disposición y utilización de los recursos de administraciones ajenas a la Administración del Estado. ¿Entienden nuestra preocupación?

Este proyecto de ley obliga a que, en determinados supuestos, las policías autonómicas pasen a depender directamente de la Administración del Estado; directamente. Estoy constatando una realidad que, evidentemente, no se contempla en una ley orgánica como es la del Estatuto de Autonomía del País Vasco. Por tanto, entiendan que, si algo que está contemplado en un bloque de constitucionalidad es pervertido por una ley ordinaria, me preocupe.

No podemos engañarnos, porque, aunque ustedes utilicen conceptos como coordinar, colaborar, etcétera, entre diferentes instituciones que son competentes en un ámbito material determinado, lo que están haciendo es arrebatar desde la Administración del Estado competencias del resto de administraciones, bien sean del ámbito de las comunidades autónomas, bien del ámbito de las entidades locales. Y todo ello, como he dicho, vulnerando diferentes preceptos del Estatuto de Autonomía del País Vasco, como ocurre en nuestro caso.

En definitiva, señorías, entendemos —y en eso justificamos el presente veto— que no se puede crear un nuevo concepto totalmente aconstitucional que vulnera leyes orgánicas, y todo ello a través de una ley ordinaria que otorga facultades que contravienen competencias autonómicas, que contravienen mecanismos previstos en el bloque de constitucionalidad. Y lo más importante: no han hecho ni el más mínimo esfuerzo, no han dedicado ni cinco minutos ante todos los argumentos expuestos —que son preocupaciones de los diferentes grupos—, para explicar su posicionamiento, justamente contrario al que estamos planteando, e intentar hacernos ver que lo único que ustedes están intentando es coordinar y colaborar entre diferentes administraciones públicas. Pero como eso no es así, y su verdadera intención es justamente la contraria, presentamos nuestro veto, y votaremos favorablemente el resto de los presentados por los demás grupos.

Nada más y muchas gracias.

La señora VICEPRESIDENTA (Vicente González): Gracias, señoría.

Propuesta de veto número 3, del Grupo Parlamentario Catalán de Convergència i d'Unió.

Tiene la palabra la senadora Rivero.

La señora RIVERO SEGALÀS: Gracias, presidenta.

Intentaré hacer unas consideraciones sobre el proyecto de ley, y espero tener tiempo también para situarlo en tiempo y acompañamiento.

En primer lugar, como viene sucediendo, nosotros no podemos no estar de acuerdo con los motivos que dice inspirar la ley. Cierto es que en la actualidad existen amenazas que no existían en materia de ciberseguridad, bioterrorismo y protección de infraestructuras críticas. Pero otra cosa muy distinta, que es lo que suele pasar, es lo que nos encontramos en las propuestas del

proyecto. Todos los Estados deben garantizar la libertad y felicidad de sus ciudadanos. Ello justifica su existencia, por supuesto. Nosotros tenemos un Estado de derecho, al que siempre se apela; un Estado democrático; un Estado con Parlamentos representativos; un Estado autonómico; un Estado donde debe existir la separación de los poderes Ejecutivo, Legislativo y Judicial, que son precisamente la garantía para el ejercicio y la protección de las libertades y los derechos. Pero esta ley refuerza el poder arbitrario del Estado.

De la lectura del concepto de seguridad nacional, recogido en el artículo 3 —no lo volveré a citar, porque lo han citado algunos de los senadores que me han precedido— se desprende que cualquier acción en la vida pública o privada de un individuo puede ser o es susceptible de ser declarada un tema de seguridad nacional. Y, si bien es cierto que estamos hablando de una ley ordinaria, esto nos plantea una cierta inseguridad, si me permiten decirlo. Porque ¿cómo se van a aplicar estos preceptos jurídicos en la práctica? ¿Qué hay de los derechos individuales y colectivos? ¿Qué puede pasar, por ejemplo, en algo tan mínimo como la utilización de las nuevas tecnologías? ¿Hasta dónde pueden fiscalizarnos? Esta inseguridad nos viene dada justamente por esta indeterminación o por este cajón de sastre donde cabe todo lo relativo a la definición de seguridad nacional.

Los Estados deben tener la capacidad de definir qué es la seguridad nacional, así como marcar las directrices de los mecanismos que se deben utilizar para su garantía. Hasta aquí, podría no haber ningún problema. Pero eso debe estar sujetado por un control, que en un Estado de derecho queda garantizado por la separación de poderes —Ejecutivo, Legislativo y Judicial—, que deben compartir responsabilidad y también las competencias tanto a nivel de Estado central como del Estado de las Autonomías. Y no hay control de las Cortes Generales. No lo hemos encontrado en el proyecto.

En el caso territorial, una vaga y confusa redacción permite que las medidas de coordinación que efectivamente se adopten en determinados supuestos que afecten a la seguridad nacional se hagan sustrayendo las competencias que los estatutos de autonomía confieren a las comunidades autónomas. Por ello, una vez más debemos denunciar la recentralización en perjuicio de las comunidades autónomas.

La seguridad pública en Cataluña y en otras comunidades autónomas con cuerpos policiales propios, que tienen competencias para la protección de bienes y de personas, es una competencia concurrente. Por tanto, en este proyecto se debería contemplar la participación de esas administraciones territoriales en la adopción y ejecución de las decisiones en esa materia.

Debemos hacer notar que el proyecto establece órganos estatales, como el Consejo de Seguridad Nacional, compuesto por el presidente del Gobierno, los vicepresidentes y los diferentes ministros y directores, todos ellos del ámbito de la Administración central. Pero también será este órgano, como consta en el artículo 28, el que se ocupe de la organización de la contribución de recursos a la seguridad nacional. También los autonómicos y locales.

En el artículo 21 se habla de que las comunidades autónomas podrán ser convocadas. A nuestro entender, no deberían ser convocadas sino que deberían participar en dicho órgano desde el principio. Si a nivel territorial volvemos a anunciar una nueva embestida, una nueva agresión al Estado de las Autonomías, como ya viene siendo habitual —no nos cansaremos de denunciarlo—, pensamos que a estas alturas de la legislatura ni siquiera les preocupa que se note el cuidado.

Hay una inseguridad que viene planteada en el artículo 22, en el título III. La gestión de crisis se activará en situaciones de interés para la seguridad nacional, definidas en el artículo 23, que incluyen las cuestiones de gravedad efectiva, pero también las situaciones que el Consejo de Seguridad Nacional considere con gravedad potencial, un término subjetivo que preocupa y crea indefensión, pues el Gobierno queda en disposición de calificar la situación de interés para la seguridad nacional ante cualquier causa que le pueda suponer incertidumbre —a lo largo del proyecto existen indefiniciones respecto de situaciones de riesgo y amenaza—. Todo ello podría suponer que con la aplicación de una ley ordinaria se vulneraran competencias o incluso que pudieran ser afectados derechos fundamentales sin justificación alguna.

En el artículo 24 se pretende utilizar los medios de todas las administraciones públicas, sin que estas puedan tomar parte en las decisiones. Es otra flagrante incongruencia, además de volver a ignorar las competencias que tiene cada parte del Estado. Sí, señorías, el Estado central y el Estado de las Autonomías, de momento.

El presidente del Gobierno podrá declarar y gestionar la situación de interés para la seguridad nacional, que no deberá ser aprobada ni convalidada por las Cortes Generales. Nuevamente se da un poder ilimitado al Gobierno, despreciando la división de poderes central y territorial. En este proyecto de ley se pretende dar un poder ilimitado al Gobierno central por encima del Estado de las Autonomías, por encima de la separación de poderes, de un Estado de derecho que se precia de serlo. Es un poder ilimitado sin garantías ni control que, además de un flagrante menosprecio a los estatutos como cuerpo constitucional, también supone un retroceso en las libertades de los ciudadanos. El presidente de Gobierno, solo con declarar una situación de interés para la seguridad nacional, abordaría todos los ámbitos y competencias de una autonomía. Eso es así.

En definitiva, esta ley está hecha para que el Gobierno pueda decidir y gestionar cualquier competencia autonómica sin tener que pasar por el control de los poderes Legislativo y Judicial. Es una especie de guinda que ustedes ponen a ese pastel de la recentralización, de la lucha jurídica, del inmovilismo, de la falta de soluciones políticas que aportan al debate territorial, especialmente dedicado a Cataluña.

En nuestra opinión, este proyecto de ley envía dos mensajes muy claros. El primero es que el sistema autonómico, según ustedes, no tiene ninguna garantía, y para nosotros esto justifica por se el proceso que existe en Cataluña; por agotamiento, por convicción, por pura autodefensa de nuestros derechos; y, también, señorías, por falta de oportunidad política. Pensamos, además, que puede ser un intento de anular o acumular competencias autonómicas sin ninguna estridencia, sin ningún control, sin nada que pueda saltar a los titulares, sino sencillamente aplicando una pura orden ministerial, la orden ministerial de turno.

En definitiva, este proyecto de ley no ofrece ninguna participación autonómica en aquellas decisiones que afectan directamente a las competencias autonómicas. Tras una pretendida indeterminación, se pretende justificar la intervención exclusiva del Gobierno central —presidente y Consejo de Ministros— bajo la inexistencia de control de sus actuaciones por los restantes poderes del Estado de derecho. Además, estas actuaciones pretenden involucrar directamente a todas las administraciones sin que estas puedan siquiera opinar. Estos ya son motivos suficientes para la presentación de nuestro veto, pero les he dicho que también intentaría situar el proyecto en tiempo y acompañamiento.

El tiempo —lo sabemos, y se ha notado en el Pleno— es un tiempo preelectoral. Estamos en ese fantástico tiempo de descuento, donde parece que todo el mundo quiera tener puntos para su campaña. En cuanto al acompañamiento, este proyecto de ley no viene solo; ya se aprobó la Ley mordaza, y hemos tenido conocimiento de la anunciada reforma del Tribunal Constitucional, una reforma que nuestro grupo parlamentario denunció, sobre el que expuso sus miedos respecto de lo que se nos anunció, al igual que denunció su falta de oportunidad. Pensamos que es una decisión de una gran irresponsabilidad política, que no aporta y que crispa.

Y cuando nosotros defendemos esto no se nos dan argumentos, no se nos seduce, no se nos explica en qué estamos tan equivocados. Lo que hacen —de hecho, así fue— es decirnos que no tenemos respeto al Tribunal Constitucional, apelan al Estado de derecho, nos dicen que desafiamos a los ciudadanos, que utilizamos artimañas políticas, que nos mueve el odio a España, que el pueblo catalán no existe, que debemos tener respeto a la ley, que la Generalitat forma parte del Estado español. Y ante eso, nosotros les contestamos: ¿Respeto al Tribunal Constitucional? Por supuesto; todo el respeto al Tribunal Constitucional, pero queremos un Tribunal Constitucional despolitizado. ¿Estado de derecho? Sí, señores, un Estado de derecho donde se respete y garantice la separación de poderes. ¿Desafío a los ciudadanos? Nosotros desafiamos a los ciudadanos convocándoles a las urnas. Si ustedes consideran que en un Estado democrático eso es un desafío, nosotros continuaremos desafiando a los ciudadanos. ¿Artimañas políticas? Para nosotros artimañas políticas es —para aquellos que apelan siempre al Tribunal Constitucional— burlar sentencias del Tribunal Constitucional con decretos leyes o enmiendas en leyes para no cumplirlas. La última que hemos visto en esta Cámara, la del 0,7 % del IRPF en temas sociales. Nosotros defendemos nuestra legitimidad, nuestro proyecto político dentro de las leyes con todo el fervor y la pasión posibles. ¿Odio a España? En absoluto. No somos nosotros quienes hemos utilizado esos conceptos de odio, artimañas o desafíos. A nosotros nos mueve el respeto, nosotros queremos tener futuro, nosotros no confiamos en el Gobierno central, pero no tenemos ningún problema con España. España forma parte de nuestra cultura. No quieran confundir. ¿Que el pueblo catalán no existe? El pueblo catalán existe, es una realidad objetiva; otra cosa es que

ustedes no lo quieran reconocer como sujeto político, pero el pueblo catalán existe. Y si existe el pueblo catalán, hay ciudadanos en Cataluña y ustedes les deberían dejar ejercer su derecho a decidir qué quieren respecto de su futuro. ¿Respeto a la ley? Siempre respetamos la ley, y si no la respetamos o ustedes interpretar que no la respetamos, tranquilos, que ya se cuidan ustedes de llevarnos enseguida a los tribunales.

¿La Generalitat forma parte del Estado español? Sí, en estos momentos jurídicamente la Generalitat forma parte del Estado español, cosa que ustedes no deben creerse, porque en el proyecto de ley que hemos estado debatiendo ustedes hablan de seguridad nacional pero no la tienen en cuenta como parte de ese Estado. No la dejan participar para nada en decisiones de Estado relacionadas con esa seguridad nacional. Jurídicamente la Generalitat de Catalunya forma parte del Estado español y negar esto sería decir una mentira, pero políticamente la Generalitat de Catalunya existía con anterioridad a aprobar la Constitución, y si no recuerden ustedes que cuando Adolfo Suárez restableció al *president* de la Generalitat, el señor Tarradellas, aún no estaba aprobada la Constitución, por tanto, políticamente la Generalitat de Catalunya es lo que es y tampoco se puede negar. Lo que pasa que ustedes se encuentran más cómodos en el debate jurídico que en el debate político.

También nos acusan de delirio independentista y nosotros solo tenemos capacidad de imaginar un futuro mejor y tenemos todo el derecho a hacerlo y continuaremos haciéndolo.

Finalmente, para decirnos todo esto se citó que el derecho se convierte en nada si no lleva aparejada suficiente garantía. Señorías, con su recentralización, con iniciativas como la Ley mordaza, el proyecto de seguridad nacional, la que ya se llama reforma Mas del Tribunal Constitucional que ustedes han anunciado y con iniciativas como muscular un Tribunal Constitucional politizado, ustedes dejan poca oportunidad política. Para nosotros, ustedes, tal como dicen que el derecho se convierte en nada si no lleva aparejada suficiente garantía, no son garantía para el Estado de las autonomías, tienen alergia a la diversidad y no creen en un Estado heterogéneo, plurilingüe y pluricultural.

Esto, en definitiva, es el ambiente que ustedes nos regalan a dos días de nuestras elecciones autonómicas que para nosotros tienen carácter plebiscitario aunque ustedes dicen que son simplemente unas elecciones autonómicas. Si son solo esto no sé por qué se toman tantas molestias en poner trabas y tienen estas ocurrencias de falta de oportunidad política. Lo único que podemos hacer es agradecerles que ustedes nos den todavía más seguridad en que lo que estamos haciendo lo hacemos por el bien de nuestro futuro, por defender nuestros derechos y continuaremos haciéndolo.

Muchísimas gracias.

La señora VICEPRESIDENTA (Vicente González): Gracias, señoría.
Para el turno en contra, tiene la palabra el senador Ramírez.

El señor RAMÍREZ RODRÍGUEZ: Con la venía, señora presidenta.

Señorías, el Proyecto de Ley de seguridad nacional pretende, puesto que tanto se ha cuestionado esta tarde aquí, coordinar los recursos existentes bajo una autoridad única de forma temporal y con la máxima participación de todas las instituciones afectadas en relación con sus respectivas competencias, sin que, señorías, en ningún caso, pueda implicar la suspensión de los derechos fundamentales y libertades públicas de los ciudadanos. Es la letra de la ley y es el intento que este proyecto tiene.

Esta tarde aquí hemos cuestionado la existencia del concepto de seguridad nacional, un término que en el mundo occidental está tipificado y forma parte de las leyes. En contra de lo que decía el señor Saura no es una muestra de una legislación no democrática, sino que si usted, señor Saura, hace un pequeño trabajo de derecho comparado verá que en Francia, en Italia o en Gran Bretaña se parece muchísimo la ley de seguridad nacional a las normas que tratan la propia seguridad nacional de estos países. Otra cosa es el estado guerra que se declara por las asambleas parlamentarias, por la asamblea nacional, etcétera.

Con respecto al veto número 1, presentado por el señor Iglesias Fernández, con una letra bastante similar al veto número 4 que presentaban el señor Guillot Miravet y el señor Saura, lo vamos a rechazar sobre la base de que la propuesta de este veto contiene un visión sobre la que nosotros pensamos que discrepa franca y profundamente el proyecto de ley.

Muy al contrario de esa acusación directa y expresa de que este proyecto de ley contiene una visión conservadora y centralizadora de la seguridad, nosotros creemos que es el resultado del análisis integral de los aspectos de seguridad de distintas políticas sectoriales que persiguen aumentar la capacidad de respuesta del Estado ante la envergadura de los nuevos riesgos y amenazas a los que España y la comunidad internacional se enfrentan. Son riesgos y amenazas que, como todos ustedes saben, mutan constantemente. La participación de las distintas administraciones públicas está asegurada, desde nuestro punto de vista, así como los cauces para su canalización.

La señora Capella ha dado por defendido su veto. Básicamente es muy corto, pero, por contestar levemente a este veto —el veto número 2—, que es del Grupo Mixto, diré que este proyecto de ley no es propaganda ideológica; y no lo es como lo prueba el hecho de que otros grupos de la Cámara ya han anunciado su voto favorable al mismo, ni compilación de ningún discurso del miedo, como han dicho la señora Capella y otros muchos intervinientes.

Habla la señora Capella en su propuesta de veto de un supuesto enemigo. Desgraciadamente, no son supuestos los enemigos, sigue habiendo terrorismo en el mundo. Hay amenazas potenciales, reales, que hacen que minimizar su impacto, desde nuestro punto de vista, no suponga ni una afirmación prudente ni responsable. Nada en este proyecto de ley debe ni puede hacer pensar que el auténtico monotema del proceso soberanista catalán, señora Rivero, se haya compelido en él. No estoy contestando a su propuesta de veto, pero me he acordado de usted porque el monotema ha quedado claro en la lectura de su manifiesto electoral hace un instante. Solo la obsesión puede hacernos pensar que todo, absolutamente todo, tiene relación con el mismo asunto; no tiene sentido, y no parece serio andar a vueltas con lo mismo veinticuatro horas diarias.

En el veto número 3 —que sí es de la señora Rivero, del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i d'Unió—, no podemos compartir las cosas que contiene esta propuesta, pero sobre todo, señora Rivero, no podemos compartir que se haga, aparte del manifiesto electoral, una gran exposición de argumentos jurídicos por parte de la representante de un grupo que gobierna en la Generalitat catalana y que ya ha anunciado que incumplirá expresamente la ley, si puede. ¿De qué Estado de derecho me está usted hablando? ¿De cuál? ¿Usted qué dice? ¿Cuáles son las normas que hay que cumplir y cuáles no? Mire usted, hay que cumplirlas todas. ¿De qué me habla usted, de respeto al Tribunal Constitucional? Respeto a toda la Constitución, no solamente a aquella parte que a usted le gusta y le parece bien.

Ustedes que son los adalides de esa presunta legitimidad por encima de la ley, de esa presunta soberanía por encima de la ley, ¿de qué leyes me habla usted? Ustedes deberían moverse en la línea de modificar la Constitución, de modificar las leyes para poderlas cumplir, y no anunciar que las van a incumplir y después exigimos a los demás un respeto increíble a la ley que nosotros creemos que tenemos, y que cumplimos estrictamente. Desde luego, estamos en fechas electorales, mayormente usted, señora Rivero, más que nosotros, y, además, se le nota muchísimo. Los nervios electorales se le notan a usted muchísimo; mucho más que a mí, no le quepa duda.

El veto número 4 ya lo hemos explicado. El veto número 5, de la señora Lima González, dice que existen otros temas muy importantes, no me cabe duda; usted hablaba del paro. El otro día en la comisión hablaba usted —palabras textuales— del terrorismo machista. Tiene razón, es un tema muy interesante, pero no es objeto de un proyecto de ley de seguridad nacional. Además, yo creo que tenemos tiempo para hablar de todo; es decir, podemos hablar de seguridad nacional y podemos hablar de esos otros temas que a usted tanto le preocupan.

Tenemos un Pleno muy largo y hay tiempo para las dos cosas. El que nos ocupemos de una no quita que nos ocupemos de la otra; por lo tanto, no sé ese empeño en traerlo, en mezclarlo todo y, en fin, hablar absolutamente de todo para decir al final que nosotros, los españoles, que somos muy originales, no necesitamos una ley de seguridad nacional, como el resto de los mortales que sí la necesitan, por lo que se ve.

Señora Lima, tampoco compartimos que de la letra de este proyecto de ley se deriven restricciones a los derechos de los ciudadanos ni que se perturben los ejercicios de competencias autonómicas. El proyecto de ley es respetuoso con el ordenamiento jurídico español y con las competencias de cada una de las administraciones públicas implicadas.

Respecto al veto del Grupo Parlamentario Vasco, señor Bildarratz, me gustaría que se diera alguna precisión más que le hiciera ver lo positivo de esta ley. Decía usted que puede que la

policía autónoma vasca llegue a estar bajo el mando temporal y provisional, en algún momento, directamente del Estado; casi se rasga usted las vestiduras. Y yo decía: bueno ¿y qué?, ¡tampoco pasará nada! Es terrible, ¡verdad! Fíjese usted que haya un señor que le dé una orden a la policía autónoma vasca y no forme parte del Gobierno vasco, es una cosa espectacular, ni siquiera en un momento de extrema urgencia, de emergencia; no, no. Eso puede ser terrible.

Señorías, que haya una situación de emergencia nacional, que se haga una previsión para poder hacer frente a una situación que se considere que afecta a la seguridad nacional, que es la integridad de la nación, eso es lo que puede afectar a la seguridad nacional, que se vea amenazada la integridad de la nación, de un Estado que existe, como existe la nación, como dice el artículo 1 de la propia Constitución.

Pues bien, señorías, que tengamos esta ley es francamente positivo, como lo prueba el hecho de que va a tener el apoyo y el respaldo de los dos principales grupos de esta Cámara.

Porque, señorías, después de tantas cosas que hemos oído en este Pleno donde ayer, cuando se hablaba de la modificación de la Ley del aborto, yo me sentía miembro de un grupo muy chiquitito, de 8 o 10 senadores, que estábamos maniáticamente proponiendo cosas muy raras y que, desde luego, no representábamos absolutamente a nadie; se nos insultó, se nos llamó casposos, todo eso. Pues, señorías, nosotros representamos al Partido Popular que ganó las elecciones con mayoría absoluta y por eso tenemos la mayoría de este Pleno. Hay que tener un poquito de respeto no a nosotros, sino a los ciudadanos.

Muchas gracias. (*Aplausos*).

La señora VICEPRESIDENTA (Vicente González): Gracias, señoría.

Turno de portavoces.

Por el Grupo Mixto, tiene la palabra el senador Iglesias. ¿Comparte turno con la senadora Lima? (*Asentimiento.—El señor Vicepresidente, Lucas Giménez, ocupa la presidencia*).

El señor IGLESIAS FERNÁNDEZ: Gracias, señor presidente. Compartiré el turno de portavoces.

En relación a los argumentos fundamentales —en su expresión— del rechazo a los vetos que ha formulado el portavoz del Grupo Popular, yo quisiera reflexionar con él en el sentido de que estamos ante un concepto, el de seguridad nacional, que es cierto que, como él afirmaba, está presente en multitud de Estados democráticos. Pero seguramente su señoría no ignora que bajo ese concepto en esos mismos Estados democráticos se han desarrollado actuaciones y comportamientos que han significado vulneraciones de derechos humanos. Por lo tanto, el concepto de seguridad nacional no es un concepto —permítame la expresión— limpio, no lo es en tanto en cuanto en multitud de ocasiones ha servido como coartada. Y yo no estoy diciendo que esa sea la voluntad del proyecto ni de los proponentes, pero hago referencia a una experiencia contrastada: bajo ese concepto de seguridad nacional se nos ha espiado yo creo que a todos —a mí supongo que no porque importo muy poco—, jefes de Estado, ministros de la Unión Europea han estado sometidos a las escuchas de otro Estado democrático bajo el amparo de la seguridad nacional, y ello ha generado un escándalo, como bien saben sus señorías, de ámbito internacional con repercusión en las relaciones diplomáticas de los Estados. Si eso es así —que lo es—, si además en el proyecto de ley hay una absoluta inconcreción sobre el concepto real de lo que va a significar en España la seguridad nacional que permite la aplicación de este precepto, las reservas son lógicas y surgen de forma natural.

Por otro lado, seguramente la seguridad nacional exige coordinación de recursos. Lo que ocurre es que los mecanismos de coordinación de recursos que se establecen en este proyecto pasan por la supeditación del resto de las administraciones a la decisión de la Administración General del Estado que, además, se personifica exclusivamente en el presidente del Gobierno, que es el que determina la declaración, y eso, obviamente, desde la perspectiva de un Estado de las Autonomías inevitablemente tiene que rechinar.

No tuve la oportunidad de escuchar —había que comer algo rápidamente— la intervención del portavoz del Grupo Vasco en la defensa de su veto pero lo más grave respecto a lo que dijo es que en este proyecto de ley no se establece ningún tipo de mecanismo —mecanismo que signifique garantías para las comunidades autónomas que tienen la competencia directa sobre esos medios humanos y materiales, y, en el caso concreto al que hacemos referencia, sobre la materia de seguridad— que explique cómo se va a garantizar que esa coordinación no se traduzca

en la práctica de forma temporal en una privación, en una anulación de las competencias que en esa materia tienen las comunidades autónomas. Eso no está especificado en ningún caso en este proyecto de ley, y, por tanto, también es lógico que se manifiesten reservas al respecto.

Señorías, volvemos a hablar de la cultura de la seguridad. El problema de intentar construir *ex novo* la cultura de la seguridad está fundamentalmente en el hecho, que guarda relación con mis primeras palabras, de que su articulación forzosamente tiene que partir de la existencia de una amenaza que exige una respuesta desde la garantía de la seguridad. Y proyectar hacia la sociedad mensajes de la existencia de esa amenaza —sin que, reitero, lo dije en mi primera intervención, niegue en ningún caso la trascendencia en este momento histórico de la amenaza yihadista, para los árabes, en primer lugar, y después para nuestro país y para el resto de los países occidentales— inevitablemente genera la necesidad de articular un proyecto que garantice la seguridad —porque si no hubiera inseguridad no haría falta acudir a un proyecto que garantice la seguridad—, una sensación de inquietud, de amenaza, de miedo. Y esto tiene también consecuencias en la sociedad, en tanto en cuanto una sociedad que se siente amenazada es más dócil frente a los poderes, más dócil frente a las amenazas que se puedan plantear en el ejercicio de sus derechos y libertades, lo cual, desde la perspectiva de Izquierda Unida, en ningún caso es bueno y en ningún caso debe ser alentado.

Concluyo. El señor ministro del Interior, que a lo largo de su historia tiene unas cuantas frases desafortunadas, ha hecho un flaco favor a este proyecto y al debate que hoy tenemos cuando sobre la tragedia de los refugiados, el compromiso de la sociedad, la búsqueda de alternativas por la Unión Europea y las medidas de articulación por el Gobierno de nuestro país, vinculó el fenómeno de los refugiados a la amenaza yihadista, porque esto, aparte de ser injusto, permite ampliar el ámbito de la seguridad nacional y de la amenaza que da lugar a las respuestas de esa seguridad nacional a un colectivo tan indefenso como es en este momento el de los refugiados.

Muchísimas gracias, señorías.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Gracias, senador Iglesias.
Continuando con el Grupo Mixto, tiene la palabra la senadora señora Lima.

La señora LIMA GOZÁLVEZ: Intervendré desde el escaño.

Me gustaría decirle al portavoz del Grupo Parlamentario Popular que tengo la sensación de que quizás no me haya entendido bien lo que he dicho sobre el terrorismo machista, y voy a explicarme de nuevo. Estoy cansada de escuchar que no tiene ninguna relación, y voy a repetir lo que he dicho en mi intervención. En el año 2010, en Estados Unidos —ya que les encanta tanto ese país— la doctrina Hillary incluía la igualdad de la mujer en la Ley de seguridad nacional. No sé si me ha entendido o no. El terrorismo machista no es ninguna tontería; estamos hablando de una violencia y de una amenaza real que sufren muchas mujeres, y ustedes pueden utilizar esta ley para protegerlas y no hablar de un terrorismo yihadista; utilicemos los recursos para acabar con el terrorismo machista. No sé cómo explicarlo más claro. Siento oír constantemente que no pega con la Ley de seguridad nacional; estoy cansada, me da la impresión de que en ocasiones se están burlando de mí. Simplemente quería hacer esta aclaración.

Muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Gracias, senadora Lima y gracias también por su esfuerzo.

Por el Grupo Parlamentario Vasco, tiene la palabra el senador y portavoz, señor Bildarratz.

El señor BILDARRATZ SORRON: Muchas gracias, señor presidente.

Para aprobar y debatir un proyecto de ley hay una serie de elementos que consideramos muy importantes, y uno de ellos es el contexto de oportunidad, más aun cuando en un Estado como el español, con un Estado autonómico como el del Estado español, es tan cuestionado a través de un proyecto de ley. Porque entenderá que la recuperación de determinadas competencias que se están realizando con este proyecto de ley —como he dicho antes— preocupe, cuando menos, a las comunidades afectadas. (*El señor presidente ocupa la Presidencia*). Y si existe esa preocupación, y además no ha habido ni medio minuto de dedicación a aquellas comunidades que pueden tener un mínimo de preocupación porque vean afectadas sus competencias, es evidente que hay que analizar el contexto de oportunidad; y el contexto de oportunidad existente en estos momentos no

es el mejor: en un contexto de elecciones generales, de elecciones en Cataluña, con el conflicto que se está viviendo en estos momentos, que no han sabido y no han querido gestionar, entenderá que reivindicamos el contexto de oportunidad.

Nos ha puesto anteriormente una serie de ejemplos de países, de Estados que tienen desarrolladas una serie de leyes de seguridad nacional como Francia, Italia, etcétera. Yo le voy a poner un ejemplo similar al del Estado español —evidentemente, salvando las distancias—, como es el de Alemania, con los *länder*, etcétera. ¿Sabe cuál es una de las grandes diferencias entre el conjunto del Estado alemán y el conjunto del Estado español? La lealtad, la lealtad que existe entre todos los componentes del Estado alemán. (*Rumores.— Un señor senador pronuncia palabras que no se perciben*). Senador, no he dicho del Estado hacia las comunidades ni de las comunidades hacia el Estado, sino que le estoy constatando un hecho que entiendo que es objetivo como la lealtad. (*Rumores*).

El señor PRESIDENTE: Señorías, guarden silencio, por favor, no hagan debates entre el que está en la tribuna y ustedes.

El señor BILDARRATZ SORRON: Ya, pero si al final me lanzan mensajes...

El señor PRESIDENTE: Senador Bildarratz, continúe, pero para todo el hemiciclo.

El señor BILDARRATZ SORRON: Estoy dirigiéndome al Grupo Popular.

El señor PRESIDENTE: Es que no se trata solo de eso, se trata de que hable para todos.

El señor BILDARRATZ SORRON: Tal como le estaba diciendo, existe una lealtad en el Estado alemán que puede ser un ejemplo y aquí no existe, y no digo quién es el culpable, sino que no existe. Uno de los datos que le voy a dar, por ejemplo, en el caso de Alemania, es que cuando tuvimos la oportunidad de visitar el Tribunal Constitucional y lanzamos la pregunta de cuántos conflictos constitucionales tenían con los *länder*, nos dijeron que ninguno y el magistrado con el que hablamos decía que había conocido uno. Solo en Euskadi ya hay 13 con el Gobierno central y no sé cuántos del Gobierno central con la comunidad de Euskadi, es decir, el concepto de lealtad es muy importante para poder superar una serie de desconfianzas que se ven en este proyecto de ley.

Hablaba el senador Ramírez de otro elemento muy importante: el cumplimiento de todas las leyes. Eso es lo que nosotros reivindicamos, el cumplimiento de todas las leyes. Le voy a lanzar una pregunta como anteayer se la planteé al ministro Montoro: ¿se cumple el Estatuto de Gernika en su integridad? Se supone que sí. Si después tengo tiempo, bajaré el estatuto y leeré lo que no. Tendremos tiempo para poder leer lo que no, porque no están cumpliendo. Tampoco están cumpliendo sentencias del Tribunal Constitucional contra el Gobierno central, tampoco las están cumpliendo. De esto hay en más de una autonomía: existe en Cataluña, en Euskadi, son sentencias del Tribunal Constitucional que el Gobierno no ha cumplido, no quiere cumplir y no va a cumplir.

Respecto a si la policía autonómica o las diferentes instituciones, en este caso del País Vasco, tienen que depender o no de la Administración del Estado, esto ya está regulado en la Constitución española y están también definidos en el estatuto de autonomía los mecanismos de los que nos hemos dotado. A través de una ley orgánica como el Estatuto de Gernika está establecida la relación entre las administraciones del País Vasco y las administraciones del Estado.

Venía a cerrar su intervención y su reflexión demandando un respeto a los ciudadanos, un respeto a los ciudadanos que eran muchos millones de votantes en las elecciones de 2011. Estoy lejos de cuestionar la legitimidad y el número de escaños que tienen, tanto en el Senado como en el Congreso, pero usted me reconocerá también que la situación de la ciudadanía española en estos momentos no es la que existía en 2011. La opinión con respecto a las políticas que ustedes han llevado adelante no son las esperadas por la ciudadanía española en 2011, con lo cual evidentemente la ciudadanía está muy preocupada y muy enfadada por toda la serie de políticas que han estado llevando a cabo durante toda esta legislatura. Además, en este cierre de legislatura están cuestionando de una manera muy importante —tal como he dicho antes— los ámbitos de la seguridad y también una serie de ámbitos competenciales que están trastocando la sensibilidad de determinadas comunidades autónomas. Evidentemente, en esas comunidades el enfado de la

ciudadanía es más que evidente. Y si no se sabe interpretar la situación actual, por ejemplo, en Cataluña o, salvando las distancias, en Euskadi con respecto a la que podía haber hace cinco o seis años, es que no se quiere ver, no se quiere entender o se quieren cerrar los ojos, y realizar políticas cerrando los ojos no nos lleva a ningún sitio.

Las comunidades autónomas están preocupadas, en este caso la comunidad vasca, a la hora de llevar este proyecto adelante. Hay una gran desconfianza. Dar tanto poder a una única persona para que pueda decidir en una serie de situaciones y dar el mando de diferentes administraciones del ámbito vasco, evidentemente, preocupa. Como he dicho, en un ámbito tan importante que trastoca los derechos fundamentales, derechos recogidos en el artículo 17 de la Constitución, ustedes tendrían que haber realizado otro trabajo y haber mantenido otra relación con las comunidades, en nuestro caso con la comunidad vasca, pero ni las prisas, ni las maneras, ni las actitudes les han dejado.

Por eso reafirmamos nuestra posición sobre el veto y el conjunto de vetos presentados por el resto de grupos.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Bildarratz.

Por el Grupo Parlamentario Entesa, tiene la palabra el senador Sabaté.

El señor SABATÉ BORRÀS: Gracias, señor presidente.

Señorías, intervengo en el turno de portavoces para posicionar a los senadores y senadoras socialistas del Grupo de la Entesa pel Progrés de Catalunya respecto a este Proyecto de Ley de seguridad nacional.

La seguridad nacional, fundamentalmente la defensa, es una competencia del Estado, tal y como establece —y así lo reconoce el proyecto de ley— el artículo 149 de la Constitución española. La gestión de la defensa, en definitiva, la dirección de la defensa, y, por tanto, de la seguridad nacional —entendida la defensa en sentido amplio— corresponde al Gobierno, según el artículo 97 de la Constitución española.

Señorías, no hay que tener miedo a hablar de seguridad nacional. Países como Estados Unidos, el Reino Unido, Francia, democracias consolidadas y la propia Unión Europea aprobaron en 2003, a propuesta del alto representante para la política exterior y de seguridad común, Javier Solana, la llamada estrategia europea de seguridad. España, nuestro país, tiene aprobada desde 2013 la estrategia de seguridad nacional, que recoge y parte de un documento elaborado por el anterior Gobierno socialista presidido por el señor Rodríguez Zapatero en 2011. Este documento, la estrategia de seguridad nacional, anunciaba una futura ley de seguridad nacional, y eso es lo que estamos debatiendo en este momento.

La ley responde a la necesidad de garantizar la seguridad colectiva como garantía de los derechos y libertades de los ciudadanos. La ley regula la forma, los procedimientos y los límites con los que debe actuar el poder del Estado para garantizar la seguridad colectiva. Asimismo, el preámbulo requiere la colaboración de todas las administraciones públicas para garantizar el bien común, y deben respetarse los respectivos ámbitos competenciales. En el turno de enmiendas defenderé las nuestras en el sentido de precisar mucho más la participación de las distintas administraciones, tanto las autonómicas como las locales, en las situaciones de crisis, de seguridad nacional.

Señorías, el debate sobre la relación entre libertad y seguridad es antiguo e importante, muy importante. Me atrevo a afirmar que es difícil garantizar la libertad de los ciudadanos sin seguridad, y, por supuesto, no hay verdadera seguridad sin libertad. Aunque pueda parecer un juego de palabras, son dos conceptos íntimamente ligados. Nunca, nunca hay que renunciar a la libertad, pero si renunciamos a la seguridad difícilmente seremos libres. Un caso extremo sería el de los Estados fallidos.

El Tratado de funcionamiento de la Unión Europea, en su título IV, define Europa como un espacio de libertad, seguridad y justicia. Y, dentro de este título IV, el artículo 61 dice: La Unión constituye un espacio de libertad, seguridad y justicia dentro del respeto de los derechos fundamentales y de los sistemas y tradiciones jurídicas de los Estados miembros. La Estrategia de seguridad europea establece una serie de mecanismos de actuación conjunta para garantizar la seguridad de la Unión, sin menoscabo de las competencias en seguridad interior y exterior de los Estados miembros en ejercicio de su soberanía.

Señorías, en eso estamos, en ese debate, en ese debate complementario de la Estrategia de seguridad de la Unión Europea dentro del marco de España. Y, por eso, siguiendo lo que hizo en Grupo Socialista, del que forman parte nuestras diputadas y diputados en el Congreso, votaremos en contra de los vetos planteados a este proyecto de ley.

Señorías, antes de finalizar mi intervención, quería hacer un comentario y plantear una pregunta a la senadora Rivero, portavoz de Convergència i d'Unió, que de alguna forma, ante lo que plantea el proyecto de ley que estamos debatiendo, contraponía la voluntad perversa del conjunto del Estado y del Gobierno central, del Gobierno de España a la voluntad y garantía de libertad, que es la estrategia que se está siguiendo en Cataluña por parte de los nacionalistas, de los separatistas.

Mi pregunta, senadora Rivero, es sencilla. ¿Esa garantía de la libertad del pueblo de Cataluña, ese respeto a esa capacidad de decisión, les llevaría, en el caso de una hipotética, entre comillas, declaración de independencia de Cataluña, a respetar la decisión libre de los ciudadanos que en determinados territorios, hipotéticamente, en algunas comarcas, pudiese haber sido mayoritario el voto no independentista? ¿O es que hablar de que la soberanía nacional reside en el conjunto del pueblo español es una imposición y hacerlo de que la soberanía reside en el conjunto del pueblo de Cataluña es precisamente un dechado de libertad? Me gustaría que me contestase a esa pregunta.

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

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Sabaté.

Por el Grupo Parlamentario de Convergència i d'Unió, tiene la palabra la senadora Rivero.

La señora RIVERO SEGALÀS: Gracias, *president*.

En primer lugar, señor Sabaté, intentaré explicarme.

President, como no es sobre el proyecto de ley, ¿puedo expresarme en catalán? (*La señora Rivero Segalàs continúa su intervención en catalán*).

El señor PRESIDENTE: Senadora Rivero, no puede utilizar el catalán.

La señora RIVERO SEGALÀS: Se lo he preguntado y no me ha dicho que no.

El señor PRESIDENTE: No, no puede utilizar el catalán.

La señora RIVERO SEGALÀS: Muy bien. Disculpenme. Pensaba que tras mi consulta, el presidente había asentido. Disculpenme. No tengo inconveniente en hacerlo en castellano.

Sencillamente le decía al senador Sabaté —estaba más cómoda hablándole en catalán, porque no tenía que ver directamente con mis argumentos sobre este proyecto de ley—, ya que me ha interpelado, que yo le responderé, aunque creo que este no es el momento para interpellarme, porque su grupo parlamentario y mi grupo parlamentario tienen una Cámara para estas cuestiones, para presentar interpellaciones, realizar el control al Gobierno y plantear todas las dudas que tengan, y se llama Parlament de Catalunya, y usted lo sabe.

Claro que hay una soberanía nacional y hay una soberanía del pueblo catalán. El problema es que usted ya no entiende lo del pueblo catalán y niegan la mayor. Ustedes niegan la mayor. Nosotros, de momento, solo queremos hacer una consulta al pueblo de Cataluña para que decidan sobre su futuro político. A partir de ahí, nosotros todavía no les hemos dicho cómo lo tenemos que hacer. No nos queremos saltar nada. Estamos apelando constantemente a un pacto en función de lo que decida un pueblo —nosotros partimos del hecho de que cualquier pueblo puede decidir— y para esto hay que poner las urnas. Podemos llevarnos la sorpresa de poner las urnas y que salga el no, pero lo gestionaremos y respetaremos. Ustedes se están avanzando, tienen miedo de que se consulte a la gente y se sitúan en otros parámetros. Nosotros pensamos que el pueblo de Cataluña es un pueblo soberano y tiene derecho a decidir. Y el pueblo así lo pide, lo pide con manifestaciones. Si es un mandato popular, el 90 % de los ayuntamientos también lo ha pedido. El 80 % del Parlament está de acuerdo con el derecho a decidir. Cada año, más de 2 millones de personas salen a las calles para pedirlo. (*Un señor senador del Grupo Parlamentario Popular en el Senado: ¿Y qué? ¿Y qué? (Rumores)*).

El señor PRESIDENTE: Silencio, señorías.

La señora RIVERO SEGALÀS: Pues nosotros vamos a poner las urnas para que puedan expresar su voluntad. A partir de aquí, cogeremos el camino político que decida el pueblo de Cataluña. (*Rumores.— Un señor senador: ¡Que decida España!*).

El señor PRESIDENTE: Señorías, guarden silencio.

La señora RIVERO SEGALÀS: Y, preferiblemente, lo haremos con pacto y entendiéndonos, si es posible, aunque ya vemos que es complicado. Pero contestarle ahora a esto está restando tiempo de mi intervención, así que cuando acabemos, si quiere, nos sentamos y continuamos hablando de ello.

En cualquier caso, nosotros hemos dejado claro que creemos que este proyecto no tiene ninguna oportunidad política. Nos reafirmamos en los argumentos expuestos en nuestro veto. Es cierto, señor Ramírez, que yo he venido a hablar de mi libro, porque este proyecto no se entiende sin el resto de proyectos que estamos viendo a final de esta legislatura y he intentado enmarcarlo y hacer una lectura política global de estos proyectos, ya que uno nos va confirmando los temores del anterior. Como digo, es cierto que he hablado de mi libro porque cuando nosotros denunciábamos estos proyectos, como argumento, ustedes nos hablaron del suyo, y yo sencillamente he debatido sobre los argumentos que ustedes nos dieron para hablar de estos proyectos.

Usted me dice que nosotros queremos dar lecciones acerca de la ley y que hemos dicho que incumpliremos la ley. ¿Nosotros hemos incumplido la ley? Yo no he dado lecciones a nadie. ¿Ustedes han cumplido la disposición adicional tercera del Estatut? ¿Ustedes han cumplido la Sentencia 70/2013, Programa de cooperación y voluntariado sociales con cargo a la asignación tributaria del IRPF?; ¿la Sentencia 52/2013?; ¿la Sentencia del Tribunal Constitucional 26/2013, respecto al desarrollo de programas a favor de la integración de inmigrantes?; ¿la Sentencia 21/2013?; ¿la Sentencia 245/2012?; ¿la Sentencia 227/2012?; ¿la Sentencia 226/2012, relacionada con los servicios sociales?; ¿la Sentencia 177/2012, sobre el régimen general de subvenciones de la Secretaría General de Política Social y Consumo?; ¿la Sentencia 178?, y así otras cuantas. Estos son hechos. Estas leyes y las sentencias existen, por eso les pregunto. Ustedes nos dicen que cumplamos las leyes, si quieren precedernos con el ejemplo empiecen a cumplir aquellas que les quedan por cumplir.

No quiero dar lecciones a nadie. Yo vengo aquí a defender una opción política, mis ideas y mi posicionamiento respecto al proyecto. Me gustaría que tuvieran un poquito más de respeto, porque, cuando ustedes hablan, yo no les interpelo ni les increpo desde mi escaño.

Muchas gracias. (*Aplausos*).

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senadora Rivero.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el senador Antich.

El señor ANTICH OLIVER: Muchas gracias, señor presidente, señorías.

Tal y como ya hizo en la Comisión Constitucional, el Grupo Socialista va a votar en contra de los vetos que se han presentado al presente proyecto de ley. Y lo va a hacer, en primer lugar, porque en su momento el Grupo Socialista valoró positivamente la Estrategia de seguridad nacional 2013, que significa ir en la misma dirección en la que han ido países como Estados Unidos, Reino Unido, Francia o la misma Unión Europea. La valoramos así porque mi grupo entiende que facilita las respuestas a los nuevos riesgos y amenazas que afectan a los ciudadanos, mejorando así la defensa de los derechos fundamentales, libertades y bienestar.

En segundo lugar, porque, además, significa dar continuidad a los trabajos realizados en la anterior legislatura sobre esta misma materia y que, finalmente, no pudieron plasmarse en lo que tenía que ser la Estrategia 2011. Y les puedo asegurar que todos los trabajos iban dirigidos precisamente a dar respuestas a esta necesidad de una mejor seguridad nacional y no a ningún problema territorial en concreto, como se ha estado diciendo.

En tercer lugar, porque, tanto de la Estrategia para la seguridad nacional 2013 como de los trabajos realizados en 2011 por el anterior Gobierno, se derivaba la creación de una ley de las características del proyecto de ley que hoy estamos debatiendo. De esto ya se habló en el 2013, ya se presentó una Estrategia para la seguridad nacional 2013. En aquellos momentos esta estrategia ya plasmaba la necesidad de que hubiera un proyecto de ley que incorporara el fundamento orgánico operativo y de funcionamiento de los recursos del Estado para defender la seguridad nacional, y la

verdad es que entonces no abrió el debate que ahora parece que sí suscita. Es un proyecto de ley ordinaria, como dice el Consejo de Estado, por ser organizativo y complementario de lo establecido en la Ley Orgánica 4/1981 y en la legislación de la defensa nacional, que el presente proyecto no modifica, y porque no significa la suspensión de los derechos fundamentales y libertades de los ciudadanos. El proyecto lo dice muy claro: no significa la suspensión de los derechos fundamentales y libertades de los ciudadanos. El proyecto de ley impulsa una política gubernamental permanente y demanda la coordinación de todos los mecanismos y administraciones del Estado, entendiendo la seguridad nacional como un concepto integrador de los ámbitos clásicos: defensa nacional, seguridad pública, acción exterior y protección civil, así como de nuevos ámbitos transversales, entre otros, la ciberseguridad, la seguridad marítima, la seguridad económica, etcétera.

En cuarto lugar, porque el Grupo Socialista ha mantenido siempre en materia de seguridad la posición de hacer el mayor el esfuerzo para llegar a un acuerdo, por ser un tema básico, como ya he dicho, para la defensa de los derechos fundamentales, libertades y el bienestar de las personas; postura que también hemos mantenido en este proyecto.

Y en quinto lugar, porque de una forma u otra en la tramitación en el Congreso se aceptaron nuestras enmiendas —y creemos que mejoran el proyecto en temas clave—, lo cual hizo que allí diéramos nuestro apoyo al proyecto de ley que estamos debatiendo.

Las enmiendas no lo resuelven todo, pero sí creemos que mejoran el proyecto inicial en temas clave; entre otros, se refuerza el papel a jugar por las comunidades autónomas, se da mayor precisión al objetivo esencial de la política de seguridad nacional —que no es otra que la defensa de los derechos fundamentales, libertades y bienestar de los ciudadanos—, se fijan mejor los límites de las facultades del proyecto de ley, se marca la diferencia entre situaciones de interés para la seguridad y las denominadas anomalías constitucionales, se ofrece una mayor precisión sobre figuras como la gestión de crisis, la situación de interés para la seguridad nacional y la denominada aportación de recursos y se refuerza, además, la concepción de la política de la seguridad nacional como una política gubernamental permanente.

En este sentido, valoramos positivamente que, de los instrumentos de coordinación inicialmente existentes y las nuevas incorporaciones durante su tramitación, el proyecto de ley finalmente prevea una conferencia sectorial entre las comunidades autónomas y el Gobierno en torno a la seguridad nacional y una comisión bilateral Congreso-Senado; la participación en el Consejo de Seguridad Nacional de aquellas comunidades autónomas que vean afectadas sus competencias; la participación de las comunidades autónomas en la elaboración de los catálogos de recursos; la obligación de coordinarse con las comunidades autónomas para establecer cauces que fomenten la colaboración con el sector privado y la sociedad civil, para la declaración de recursos de interés para la seguridad nacional, para organizar la contribución y adscripción de recursos a la seguridad nacional, para desarrollar la figura de la gestión de crisis y para desarrollar reglamentariamente la regulación de los órganos de coordinación y apoyo del departamento de seguridad nacional, así como de los mecanismos de enlace y coordinación permanente del sistema de seguridad nacional.

Sin perjuicio de que estemos ante una competencia estatal —la defensa nacional o la defensa del Estado—, es lógico que exista una gran coordinación con las comunidades autónomas, ya que en sus territorios mantienen competencias relacionadas con esta materia y, además, porque el proyecto de ley prevé la aportación de recursos, que aunque en nuestro ordenamiento no es una novedad —la aportación de recursos ya existe en la legislación de protección civil y en la de defensa nacional— es evidente que necesita de un proceso lo más claro y participativo posible. Y fundamental es también poner en práctica lo que señala el propio proyecto —lo dice—: todos estos temas se tendrán que aplicar de forma gradual y proporcional.

En el trámite del Senado hemos presentado un conjunto de enmiendas nuevas que, desde nuestro punto de vista, significan mejorar y dar mayor claridad al texto que debatimos. Entre otros aspectos ayudan a enmarcar las facultades que ofrece el presente proyecto de ley, a mejorar la participación de las comunidades autónomas y entidades locales y también a aumentar el control parlamentario. La declaración del Estado de alarma, que es la situación inmediatamente superior a la declaración de la situación de interés para la seguridad nacional, no necesita de la aprobación de las Cortes, siendo, como digo, una declaración superior o más grave que la declaración de la situación de interés para la seguridad nacional. Se necesita la autorización del Congreso de los Diputados para su prórroga, no para la declaración. Por lo tanto, lo que nosotros pedimos es que, en el caso de la declaración de la situación de interés para la seguridad nacional, como mínimo,

exista un plazo fijado para que el Gobierno dé cuenta a las Cortes de la evolución de la citada situación.

Como decía, mantenemos una serie de enmiendas que hemos presentado en el Senado; después las explicaré.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Antich.

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el senador Ramírez.

El señor RAMÍREZ RODRÍGUEZ: Con la venia, señor presidente.

Señorías, decía el senador Iglesias que una ley de este tipo, que trata temas como el de la seguridad nacional, provoca dudas. También hacía alguna mención a la cultura de la seguridad. En cuanto a las dudas, yo creo que en este Parlamento podemos tener muchas discrepancias, pero todos sabemos que tenemos una democracia, que vivimos en un Estado social y democrático de derecho y que los Gobiernos y Parlamentos legítimos y el Estado legítimo se merecen un margen de confianza en el que no caben tantas dudas. Por supuesto, caben matices y todas las aportaciones que a sus señorías, cada uno desde su punto de vista y desde su ideología, les parezca oportuno hacer.

Decía la señora Lima que le molestaba que le dijeran que no pegaba. Yo no he dicho que no pega su aportación en la Ley de seguridad nacional, digo que es otro tema, que no es exactamente lo mismo. Y es que está usted hablando de derecho penal, pero no de seguridad nacional. Dice usted que Estados Unidos nos gusta mucho. Yo qué sé, les gustará mucho a algunos, a otros menos y a otros más. A mí me gusta, pero, en cualquier caso, esa doctrina Hillary a la que usted ha hecho mención, que consideró oportuno incluir en un texto legal cercano al de seguridad nacional que hoy tratamos aquí algo sobre la protección de la mujer, me parece muy bien. Me parece muy interesante para Estados Unidos pero aquí estamos en Europa, estamos en España, y eso lo consideramos derecho penal, así se ha considerado siempre. Me parece que existe una ley integral de violencia de género. Me parece que incluso se ha ofrecido, por parte del Partido Socialista, un pacto de Estado. Hay constantes aportaciones de todos y yo creo que por ahí debemos seguir. Yo les invito a ustedes a que traigan a esta Cámara parlamentaria las sugerencias, las propuestas, las iniciativas, legislativas o no, que consideren oportunas. Pero, desde luego, esta es una Ley de seguridad nacional que no trata estos temas a los que usted, con todo su derecho, alude esta tarde.

El senador Bildarratz hacía referencia al contexto de oportunidad ante las próximas elecciones catalanas y generales. Pero será cuando las haya, señor Bildarratz. No están ni convocadas y llevamos hablando de las elecciones generales desde abril o mayo, desde entonces estamos en un contexto electoral. En una democracia siempre se está en un contexto electoral.

Por otra parte, nos comparaba usted con Alemania y resaltaba una virtud del funcionamiento de ese Estado federal. Habla de los *länder* y de la lealtad. La lealtad, desde luego, es admirable y yo aspiro a que aquí, en España, tengamos la misma o mejor lealtad. Y si no lo hemos logrado tenemos que trabajar mucho en ello.

Señor Bildarratz, decía usted también que el Estatuto de Gernika no se cumple en una parte. Yo no lo sé, no lo vivo día a día como usted, como lo vive el Gobierno vasco o como lo vivirán las autoridades del Estado, tanto de una parte como de otra, que tienen que velar por el cumplimiento de la ley. Supongo que se cumplirá básicamente y, si no es así, entiendo que tampoco afecta a la aprobación, esta tarde, de una ley de seguridad nacional.

La señora Rivero ha hecho referencia a un tema y ha querido apartarlo de aquí, porque se ha puesto a hablar en catalán, no sé si como acto fallido para marginarnos a los demás. (*Rumores*). Yo entiendo perfectamente el catalán, faltaría más, y en cualquier caso tengo traductores. Como hacía alusión al señor Sabaté Borràs, le ha hablado en catalán, se ha puesto mirando para allá y se ha dirigido solo a él, nada más, y además le ha citado para continuar luego, aquí no. Creo que era muy interesante lo que le preguntaba el señor Sabaté Borràs. Porque usted niega la existencia del pueblo español, al menos como lo entiende la Constitución, al menos como lo entendemos aquí, que es el pueblo español. (*Aplausos*). Afirma usted la existencia del pueblo catalán, por cierto, no como lo entiende la Constitución, sino como lo entienden usted y su grupo político, y niega usted la existencia del pueblo de l'Empordà, por ejemplo. Eso sí lo niega usted. Ese no existe, ese pueblo

hará lo que quiera el pueblo catalán y no lo que quiera el pueblo español. (*Aplausos*). Señoría, su forma de pensar es muy singular; es singular y no general.

Dice usted que representa al 90 %, que ahí están las manifestaciones. Ahí están las urnas. Ya nos ha dicho el señor Mas que las urnas, aunque no le den la mayoría, si le dan la mayoría de los diputados, hará lo que le dé la gana. Pues muy bien, él se define muy bien con esa actitud.

Señora Rivero, este es un tema de seguridad nacional. Estamos ante un proyecto de ley de seguridad nacional que da respuesta a las demandas expresadas por los agentes de la seguridad nacional, integrados por las administraciones públicas, por el sector privado y por la sociedad en general. Ante los actores y circunstancias que ponen en peligro los niveles de seguridad, que se encuentran en constante transformación, como no podía ser menos, y tal y como conviene a sus fines, es responsabilidad de los poderes públicos dotarse de la normativa, procedimientos y recursos que le permitan responder con eficacia a los distintos desafíos a la seguridad. Entre estos desafíos, señorías, que en ocasiones tienen una elevada complejidad y sobrepasan a los tradicionales, como la defensa, la seguridad pública, la acción exterior y la inteligencia, se encuentran también los relacionados con el medioambiente, la energía, los transportes, el ciberespacio y la estabilidad económica.

Como se pone de relieve en la memoria justificativa de este proyecto, la oportunidad de la norma surge de la necesidad de articular a modo de bóveda superior la visión amplia de los asuntos propios de la seguridad nacional y de sus componentes fundamentales y ámbitos de especial interés, los cuales se integrarán en el sistema de seguridad nacional en los términos previstos en esta norma. Como decía usted, señor Iglesias, se repite mucho lo de seguridad nacional.

Señorías, yo les anuncio el voto en contra de estos vetos porque consideramos que el proyecto de ley que el Gobierno ha enviado a las Cortes Generales es el que necesitamos en estos momentos, y además, señor Bildarratz, es una ley ordinaria, como le decía al señor Antich, porque así nos ha dicho que debe ser el Consejo de Estado.

Y me hago eco de una frase que se oía en una bancada, que no era la del Grupo Popular, cuando intervenía la señora Rivero y ofrecía su visión del *poble català*: ¡Que decida España! Yo creo que eso es lo que dice la Constitución.

Gracias, señorías. Buenas tardes. (*Aplausos*).

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Ramírez.

Llaman a votación. (*Pausa*).

Cierren las puertas.

7.1.5. PROYECTO DE LEY DE CARRETERAS. (*Votación*).

COMISIÓN: FOMENTO

(Núm. exp. 621/000147)

El señor PRESIDENTE: Señorías, comenzamos votando las enmiendas del Proyecto de Ley de carreteras.

Votamos, en primer lugar, las enmiendas 175 y 176 de la senadora Julios.

Comienza la votación. (*Pausa*).

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 223; votos emitidos, 222; a favor, 70; en contra, 145; abstenciones, 7.

El señor PRESIDENTE: Quedan rechazadas.

Enmiendas del senador Iglesias.

En primer lugar, votamos las enmiendas 3 y 4.

Comienza la votación. (*Pausa*).

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 223; votos emitidos, 221; a favor, 8; en contra, 204; abstenciones, 9.

El señor PRESIDENTE: Quedan rechazadas.

Votamos las enmiendas 7 a 10, y 16, 22 y 24.

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Pleno

Núm. 172

10 de septiembre de 2015

Pág. 17085

Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 223; votos emitidos, 222; a favor, 69; en contra, 144; abstenciones, 9.

El señor PRESIDENTE: Quedan rechazadas.
Votamos las enmiendas 1, 2, 13, 14, 20, 21 y 25.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 222; votos emitidos, 220; a favor, 9; en contra, 207; abstenciones, 4.

El señor PRESIDENTE: Quedan rechazadas.
Votamos las enmiendas 5, 6, 11, 12, 15, 17 a 19 y 23.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 223; votos emitidos, 222; a favor, 72; en contra, 145; abstenciones, 5.

El señor PRESIDENTE: Quedan rechazadas.
Enmiendas 26 y 27 de la senadora Domínguez.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 223; votos emitidos, 221; a favor, 72; en contra, 144; abstenciones, 5.

El señor PRESIDENTE: Quedan rechazadas.
Enmienda 28 del Grupo Parlamentario Vasco.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 222; votos emitidos, 221; a favor, 75; en contra, 143; abstenciones, 3.

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.
Enmiendas del Grupo Parlamentario de la Entesa.
En primer lugar, votamos las enmiendas 38, 39, 45, 47 y 56.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 222; votos emitidos, 221; a favor, 65; en contra, 144; abstenciones, 12.

El señor PRESIDENTE: Quedan rechazadas.
Votamos las enmiendas 29 a 37, 40 a 44, 46, 48 a 55, 57, 58 y 84 a 87.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 219; votos emitidos, 218; a favor, 65; en contra, 144; abstenciones, 9.

El señor PRESIDENTE: Quedan rechazadas.
Votamos las enmiendas 59 a 62, 71, 72, 78, 79 y 83.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 222; votos emitidos, 221; a favor, 6; en contra, 207; abstenciones, 8.

El señor PRESIDENTE: Quedan rechazadas.
Votamos las enmiendas 63 a 70, 73 a 77 y 80 a 82.

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Pleno

Núm. 172

10 de septiembre de 2015

Pág. 17086

Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 221; votos emitidos, 219; a favor, 68; en contra, 143; abstenciones, 8.

El señor PRESIDENTE: Quedan rechazadas.
Enmiendas del Grupo Parlamentario de Convergència i d'Unió.
En primer lugar, votamos la enmienda 126.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 223; votos emitidos, 222; a favor, 68; en contra, 149; abstenciones, 5.

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.
Votamos las enmiendas 160, 163 y 173.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 222; votos emitidos, 221; a favor, 3; en contra, 213; abstenciones, 5.

El señor PRESIDENTE: Quedan rechazadas.
Votamos las enmiendas 127, 131, 142, 148, 150, 155, 164 y 166.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 222; votos emitidos, 221; a favor, 68; en contra, 144; abstenciones, 9.

El señor PRESIDENTE: Quedan rechazadas.
Votamos las enmiendas 152, 159, 165, 169, 171 y 172.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 221; votos emitidos, 218; a favor, 7; en contra, 204; abstenciones, 7.

El señor PRESIDENTE: Quedan rechazadas.
Votamos las enmiendas 125, 129, 130, 132 a 135, 137 a 141, 143, 147, 151, 153, 167, 168 y 170.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 221; votos emitidos, 218; a favor, 68; en contra, 144; abstenciones, 6.

El señor PRESIDENTE: Quedan rechazadas.
Votamos las enmiendas 128, 136, 144 a 146, 149, 154, 156 a 158, 161, 162 y 174.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 222; votos emitidos, 220; a favor, 7; en contra, 208; abstenciones, 5.

El señor PRESIDENTE: Quedan rechazadas.
Enmiendas del Grupo Parlamentario Socialista.
En primer lugar, votamos las enmiendas 99, 100, 106, 108 y 122.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 221; votos emitidos, 219; a favor, 66; en contra, 140; abstenciones, 13.

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Pleno

Núm. 172

10 de septiembre de 2015

Pág. 17087

El señor PRESIDENTE: Quedan rechazadas.
Votamos las enmiendas 91, 93 a 95, 97, 102, 107 y 120.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 223; votos emitidos, 222; a favor, 71; en contra, 144; abstenciones, 7.

El señor PRESIDENTE: Quedan rechazadas.
Votamos las enmiendas 88, 92, 96, 98, 101, 103, 104, 105, 109 a 119, 121, 123 y 124.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 222; votos emitidos, 221; a favor, 68; en contra, 142; abstenciones, 11.

El señor PRESIDENTE: Quedan rechazadas.
Señorías, votamos en un solo acto el proyecto de ley.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 223; votos emitidos, 222; a favor, 145; en contra, 74; abstenciones, 3.

El señor PRESIDENTE: Queda aprobado.
Queda definitivamente aprobado por las Cortes Generales el Proyecto de Ley de carreteras. *(Aplausos)*.

7.1.6. PROYECTO DE LEY DE SEGURIDAD NACIONAL. *(Continuación)*.

COMISIÓN: CONSTITUCIONAL
(Núm. exp. 621/000152)

El señor PRESIDENTE: Votamos a continuación las propuestas de veto del Proyecto de Ley de seguridad nacional.

La senadora Cunyat ha hecho uso de la votación telemática. Ha votado a favor de todas las propuestas de veto.

Comenzamos votando la propuesta de veto número 1, del senador Iglesias.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 219 más 1 voto telemático, 220; votos emitidos, 219 más 1 voto telemático, 220; a favor, 16 más 1 voto telemático, 17; en contra, 202; abstenciones, 1.

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.
Votamos la propuesta de veto número 2, de la senadora Capella.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 223 más 1 voto telemático, 224; votos emitidos, 223 más 1 voto telemático, 224; a favor, 15 más 1 voto telemático, 16; en contra, 207; abstenciones, 1.

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.
Votamos la propuesta de veto número 5, de la senadora Lima.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 222 más 1 voto telemático, 223; votos emitidos, 222 más 1 voto telemático, 223; a favor, 15 más 1 voto telemático, 16; en contra, 207.

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Pleno

Núm. 172

10 de septiembre de 2015

Pág. 17088

Votamos la propuesta de veto número 4, de los senadores Guillot y Saura.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 223 más 1 voto telemático, 224; votos emitidos, 223 más 1 voto telemático, 224; a favor, 16 más 1 voto telemático, 17; en contra, 207.

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.
Votamos la propuesta de veto número 6, del Grupo Parlamentario Vasco.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 223 más 1 voto telemático, 224; votos emitidos, 223 más 1 voto telemático, 224; a favor, 15 más 1 voto telemático, 16; en contra, 208.

El señor PRESIDENTE: Queda rechaza.
Finalmente, votamos la propuesta de veto número 3, del Grupo Parlamentario Convergència i d'Unió.
Comienza la votación. *(Pausa.)*

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 223 más 1 telemático, 224; votos emitidos, 223 más 1 telemático, 224; a favor, 15 más 1 telemático, 16; en contra, 208.

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.
Rechazadas las propuestas de veto, entramos en el debate de las enmiendas.
En primer lugar, enmiendas de la senadora Lima, 55 a 57. Para su defensa, tiene la palabra la senadora Lima.

La señora LIMA GOZÁLVEZ: Voy a realizar la defensa desde el escaño.
Hemos presentado tres enmiendas. Para concluir, reitero que exigimos que haya un mayor papel de los representantes políticos electos y también reitero lo defendido en el veto anteriormente.
Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senadora Lima.
El senador Iglesias ha presentado la enmienda 1. Para su defensa, tiene la palabra el senador Iglesias. *(Rumores)*.
Guarden silencio, señorías.

El señor IGLESIAS FERNÁNDEZ: Señor presidente, haré la defensa también desde el escaño, si me lo permite.
En nombre de Izquierda Unida planteo una única enmienda que a su vez supone la pretensión de que se adicione una nueva disposición final para que el Gobierno remita un proyecto de ley regulador de la seguridad pública —que nos parece un término más ajustado— como respuesta a los nuevos riesgos de la seguridad que sustituya a este texto.
Muchísimas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Iglesias.
El Grupo Parlamentario Vasco ha presentado las enmiendas 21 a 38. Para su defensa, tiene la palabra el senador Bildarratz.

El señor BILDARRATZ SORRON: Muchas gracias, señor presidente. *(Rumores)*.

El señor PRESIDENTE: Señorías, guarden silencio, por favor.

El señor BILDARRATZ SORRON: Señorías, en este turno de defensa de las enmiendas, puesto que en comisión ya lo hice de una manera singularizada, intentaré englobarlas en conceptos más genéricos para que el debate o su respuesta pueda ser más fácil.

La primera enmienda clarifica los conceptos de seguridad y de libertad. Hacemos una modificación que sugiere una mejora del texto propuesto, y en ese sentido entenderíamos que se aceptara.

Después hay un bloque de enmiendas que pretenden introducir de una manera más clara y contundente la idea de política exterior y de seguridad común de la Unión Europea. La integración en la Unión Europea hay que vivirla con cierta naturalidad porque debe haber una apuesta seria, importante, rigurosa y trabajada para continuar el proceso de integración. La seguridad nacional fuera de la Unión no tiene ningún sentido. Además, los riesgos globales que antes he mencionado —la nueva sociedad de los riesgos globales— pueden ser hasta visualizados en un ámbito superior al europeo, y no hay más que ver las consecuencias de la gestión de la crisis o de la situación de los refugiados. Estas tres enmiendas mejoran el texto y entiendo que no tienen mayor problema conceptual para que el Grupo mayoritario las pueda aceptar; igual que puedo entender que hay determinadas cuestiones de carácter político, como la relación de la Ertzainza con las fuerzas de seguridad del Estado, también entiendo que estas enmiendas están relacionadas con el ámbito de la Unión Europea y son importantes. Hay que apostar por el proceso de integración en la Unión Europea.

Otro conjunto de enmiendas mejoran el proyecto clarificando el papel que deben jugar las comunidades autónomas. En el debate mantenido anteriormente con el senador Ramírez, del Grupo Popular, hablábamos de la confianza necesaria que debiera haber entre las diferentes administraciones, tanto del Estado como de las comunidades autónomas.

Hay una serie de enmiendas blancas, entre comillas, que no cuestionan de ninguna manera la idea de España que ustedes o nosotros podamos o no tener y que mejoran el texto, por ejemplo, la enmienda 25, o que hacen un reconocimiento de la realidad de las comunidades autónomas que disponen de cuerpos de policía propios. Hay enmiendas que hacen una distinción clara entre comunidades autónomas que disponen de cuerpos de policía propios y comunidades que no disponen de ellos. Es evidente que la función, la aportación, la coordinación, la colaboración, todos los calificativos que podemos poner, van a ser diferentes puesto que, repito, unas comunidades sí disponen de esos cuerpos y otras no. Es importante clarificarlo.

Mediante otra enmienda proponemos la supresión de la expresión «cultura de seguridad nacional» porque entendemos que para que los ciudadanos disfruten de la libertad, de la justicia, del bienestar, del progreso, no es necesario el desarrollo de preceptos como el artículo 5 del proyecto que, en nuestra opinión, está totalmente ideologizado porque la cultura nada tiene que ver con lo que pretende dicho artículo, que es la socialización de la seguridad nacional.

En la enmienda 32 hacemos una defensa de las entidades locales, que son las grandes olvidadas en este proyecto; solo se mencionan en el preámbulo pero en el resto de la ley no hay ninguna otra referencia. Y se podrían dar situaciones muy concretas en las que las entidades locales pudieran jugar un papel muy importante, ya que son las administraciones más cercanas al ciudadano, son las verdaderas antenas de la política general y, por ello, se merecen un respeto institucional.

Para finalizar, presentamos un conjunto de enmiendas que intentan clarificar conceptos que resultan excesivamente imprecisos. Ustedes aceptaron en comisión el diagnóstico que realizamos los diferentes grupos de la oposición calificando determinados conceptos de imprecisos, de excesivamente genéricos. Si todos estamos de acuerdo en el diagnóstico, tampoco es malo que intentemos concretar, que intentemos cerrar unos conceptos que dejan el significado demasiado abierto y que pueden acrecentar la desconfianza.

Esta ha sido la defensa de nuestras enmiendas. Las doy todas por defendidas y, como he dicho al comienzo de mi intervención, lo único que he hecho ha sido comentar los grandes bloques en los que se agrupan para que el debate con el grupo mayoritario pueda ser mucho más sencillo.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Bildarratz.

El Grupo Parlamentario de la Entesa ha presentado dos bloques de enmiendas. En primer lugar, para la defensa de la enmienda número 20, tiene la palabra el senador Saura.

El señor SAURA LAPORTA: Gracias, señor presidente.

En la intervención sobre el veto he manifestado las insuficiencias del proyecto de ley que se presenta; insuficiencias a la hora de concretar exactamente qué es seguridad nacional,

insuficiencias en relación con el papel de las Cortes, en relación con las comunidades autónomas. Por tanto, la enmienda número 20 plantea que en un año el Gobierno presente en el Congreso de los Diputados y en el Senado un proyecto de racionalización del sistema de seguridad.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Saura.

El segundo bloque corresponde a las enmiendas 47 a 54.

Para su defensa, tiene la palabra el senador Sabaté.

El señor SABATÉ BORRÀS: Gracias, señor presidente.

Señorías, como ya planteé en mi intervención en el turno de portavoces sobre los vetos, los senadores socialistas de la Entesa compartimos el espíritu y buena parte del contenido del proyecto de ley que estamos debatiendo, en la medida en que ha sido negociado en el Congreso de los Diputados y el Grupo Socialista, del que forman parte nuestras diputadas y diputados, ha participado de una manera activa, a la vez que es un proyecto de ley que responde a un planteamiento ya formulado por el anterior Gobierno Socialista presidido por el señor Rodríguez Zapatero. Pese a todo, es mejorable, y hay algunos aspectos que convendría precisar de una manera más clara, sobre todo en lo que se refiere al respeto a las competencias de las otras administraciones públicas —comunidades autónomas y entes locales— y también a aquello que afecta a las garantías de los derechos y las libertades de los ciudadanos.

Por ello, en las enmiendas 47 y 48 proponemos que se reconozca más explícitamente el carácter complejo del Estado y se respete la distribución de competencias de las comunidades autónomas. En ningún caso una situación de interés para la seguridad nacional puede comportar la modificación de la distribución competencial entre las distintas administraciones y tampoco puede comportar la suspensión de los derechos fundamentales y libertades públicas de los ciudadanos.

En la enmienda 49 proponemos que se regule más específicamente la participación de las comunidades autónomas en el Consejo de Seguridad Nacional, así como de las administraciones locales afectadas.

Las enmiendas 50, 51 y 52, en coherencia con la enmienda 49, defienden lo mismo.

En la enmienda 53 defendemos que la situación de interés para la seguridad nacional se afrontará con los poderes y medios ordinarios de las distintas administraciones públicas. En ningún caso debe comportar la suspensión de los derechos y libertades fundamentales de los ciudadanos, ni tampoco debe afectar a la distribución competencial entre administraciones.

Finalmente, en la enmienda 54 planteamos que el Gobierno informará inmediatamente a las Cortes Generales ante una situación de interés para la seguridad nacional. Entendemos que una cosa es que el Gobierno y su presidente tengan competencia para declarar esa situación y otra es el respeto al Parlamento y la necesidad de que este esté informado y debata sobre la situación planteada. Y, en caso de prórroga de la declaración inicial, el Gobierno deberá comparecer ante las Cortes Generales en un plazo no superior a diez días.

Estas son nuestras enmiendas, señoras y señores senadores del Grupo Popular, con las que mejoraría sustancialmente el proyecto de ley que estamos debatiendo, eliminando suspicacias y recelos y dando mayores garantías a los ciudadanos y a las distintas administraciones públicas.

Gracias, señor presidente. Gracias, señorías.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Sabaté.

El Grupo Parlamentario de Convergència i d'Unió ha presentado las enmiendas 2 a 19.

Para su defensa, tiene la palabra la senadora Rivero.

La señora RIVERO SEGALÀS: Gracias, presidente.

Señorías, señor Ramírez, respecto a L'Empordà —otra vez me han emplazado a contestar—, nosotros creemos en el derecho a decidir de todo el mundo, de L'Empordà también. Y como supongo que se inspiran en lo que pasó en Quebec, donde se permitía que alguna parte pudiera manifestar su derecho a decidir y a estar o no estar donde quisiera estar, yo les emplazo a que hagan ustedes lo mismo: déjennos hacer un referéndum, pues primero tenemos que saber qué quiere la gente y luego ya daremos respuesta a sus inquietudes.

Ha dicho usted que yo tenía el 90 %. Yo no tengo nada, señor Ramírez. Yo le he dicho que en Cataluña hay un mandato de la gente, que hay un 90 % de los ayuntamientos que la gente elige,

que hay un 80 % del Parlament con diferentes fuerzas políticas y que hay una contestación en la calle que nosotros recogemos y entendemos como mandato. Yo no tengo nada. Se empeñan en que vengo a aleccionar pero, como ya les he dicho, yo no tengo nada, sencillamente esto. Creo que es injusto que me interpielen, que me hagan preguntas —que he intentado contestar— pero que no respondan a las preguntas que yo formulo respecto a cuándo piensan ustedes cumplir con las sentencias que están incumplidas, empezando por la adicional y acabando por la última que he podido enumerar en mi turno de portavoces.

En cualquier caso, respecto a las enmiendas seré muy breve. Intentaré dar una pincelada de las que recogemos, en la línea de lo que ya hemos manifestado en el debate de nuestro veto. Por un lado, reclamamos la participación del Estado autonómico en el proyecto; y, por otro, proponemos una sustitución de la definición de seguridad nacional que, a nuestro entender, es más acorde con lo que dice perseguir el proyecto. También suprimiremos el concepto de defensa nacional, ya que la defensa nacional se rige por su propia ley, la Ley Orgánica 5/2005, de 17 de noviembre, de la defensa nacional, que con su carácter orgánico puede afectar a las libertades de las personas. También hemos presentado enmiendas relativas a la existencia de un control parlamentario. Básicamente, el grueso de nuestras enmiendas se enmarca en el ámbito de la participación del Estado autonómico: como ya les he ido desglosando en mi veto, en la participación en algunos de los órganos previstos a la hora de tomar decisiones, y la necesidad de coordinación y colaboración entre el Estado y aquellas comunidades autónomas que tienen competencias al respecto.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senadora Rivero.

El Grupo Parlamentario Socialista ha presentado las enmiendas 39 a 46. Para su defensa, tiene la palabra el senador Antich.

El señor ANTICH OLIVER: Gracias, señor presidente.

Señorías, tal y como ya he dicho durante el debate de los vetos, el Grupo Socialista reconoce que en el Congreso se hizo un buen trabajo en cuanto a la mejora del proyecto de ley pero, así y todo, hemos presentado toda una serie de enmiendas en el Senado, que básicamente van dirigidas a reforzar algunos aspectos de este proyecto de ley.

En primer lugar, para que en el preámbulo de este proyecto quede más clara cuál es la realidad de nuestra estructura de Estado y, de esta forma, su naturaleza de Estado complejo, en el que existe una relevante distribución competencial entre las comunidades autónomas y el Gobierno. Creemos que es necesario que el preámbulo deje patente la naturaleza de nuestra estructura de Estado, con el fin de que la interpretación del texto del proyecto de ley esté ajustada a esta realidad. En segundo lugar, para que en el mismo preámbulo, y también en el articulado de la ley, mediante la modificación del artículo 23.3, se deje claro que la presente norma no significará modificación de la distribución competencial vigente, siendo su objeto únicamente coordinar los recursos ordinarios existentes bajo una autoridad única de forma temporal, gradual, proporcional y con la máxima participación de las instituciones afectadas. Creemos que ante el recelo que genera la norma respecto a la afectación a las competencias autonómicas es importante dejar claro que la norma solo atribuye la facultad organizativa y no significa de ninguna manera modificación competencial alguna. Por otra parte, también creemos conveniente, a fin de ganar en coherencia, que un elemento tan definidor de las facultades de la ley como es que no podrá implicar la suspensión de los derechos fundamentales y libertades públicas de los ciudadanos, debe figurar también en el preámbulo.

En primer lugar, creemos también que si la vigente Ley Orgánica 4/1981, en el caso de los estados de alarma, excepción y sitio, situaciones de rango más elevado que las del interés para la seguridad nacional previstas en la presente ley, deja claro que no podrán significar interrupción del normal funcionamiento de los poderes constitucionales del Estado, parece lógico que se deje patente que la declaración de las situaciones previstas en la presente ley tampoco puedan suponer dicha interrupción.

En segundo lugar, con la intención de que tanto las comunidades autónomas como las entidades locales afectadas, no solo por ver comprometidas sus competencias —supuesto que ya figura en el proyecto de ley— sino porque además, por ejemplo, vean implicado su territorio en la declaración de una situación especial, formen parte del Consejo de Seguridad Nacional y no solo

exista la posibilidad de que formen parte si son convocadas. Creemos que el hecho de que las comunidades autónomas y entidades locales afectadas, en un sentido más general, formen parte del Consejo de Seguridad Nacional refuerza la idea de coordinación que formula el proyecto de ley.

En tercer lugar, proponemos una modificación del artículo 24.3, para que el Senado, como Cámara de representación territorial, no quede al margen respecto de la información del Gobierno sobre las medidas adoptadas y su evolución en relación a la declaración de la situación de interés para la seguridad nacional. En una norma que pide la coordinación de todas las administraciones públicas y, sobre todo, la coordinación de las comunidades autónomas, que incluso puede suponer que estas tengan que aportar recursos, cómo puede ser que el operativo más importante que propone esta norma, la declaración de la situación de interés para la seguridad nacional, solo se tenga que informar en el Congreso de los Diputados y no se dé cuenta en la Cámara territorial, en el Senado. Este es uno de los temas que nos debieran preocupar, sobre todo si queremos dar el papel que realmente le corresponde a esta Cámara.

Por otra parte, al tratarse la declaración de la situación de interés para la seguridad nacional de una situación excepcional, debe quedar claro que las prórrogas también darán lugar a la obligación inmediata del Gobierno de informar a las Cortes Generales y que, en todo caso, las informaciones sobre la evolución de la declaración de la situación de interés para la seguridad nacional no podrán sobrepasar el plazo de diez días, dada la singularidad y los efectos excepcionales de una declaración de este tipo. Creemos que en este punto el texto queda muy abierto, sin que se fije ningún plazo de referencia.

Muchas gracias. (*Aplausos*).

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Antich.
En turno en contra, tiene la palabra senador Casero.

El señor CASERO ÁVILA: Gracias, señor presidente. Buenas tardes, señorías.

Subo a esta tribuna en nombre de mi grupo para defender el turno en contra de las 57 enmiendas que el resto de grupos políticos han presentado a este Proyecto de Ley de seguridad nacional.

Agradezco a los portavoces su voluntad de ser concisos y claros porque el número de enmiendas no es muy extenso. La mayoría de ellas se centran en reformar casi el mismo número de artículos y con la misma filosofía, por lo que podré responder a casi todas de manera muy concreta y también concisa.

El grueso de las enmiendas va destinado mayoritariamente a dejar clara la separación entre las competencias del Estado y las de las comunidades autónomas. Hay una cuestión evidente, que creo que ya señalé en la comisión, pero que voy a repetir hasta la saciedad en este turno: que la seguridad nacional no es una competencia compartida; la seguridad nacional no es una competencia delegable; la seguridad nacional no es una competencia que pueda tener otro ámbito de actuación, sino que es una competencia propia de cualquier Estado, incluso diría que la primera. Partiendo de ese punto de vista, podemos hablar de otras muchas cuestiones, pero si tenemos claro que la competencia en seguridad nacional es exclusiva y única del Estado, el resto del debate, aunque pueda parecer redundante, sobra.

El hecho de que esta no sea una ley orgánica y que no pueda estar por encima de otras normativas garantiza todas esas cuestiones a las que la mayoría de grupos hacen referencia en sus intervenciones.

Al no ser una ley orgánica sino ordinaria no puede contravenir derechos fundamentales de los ciudadanos. Creo que eso queda perfectamente claro en la ley, independientemente de que lo indique o no en el preámbulo. Al no tener rango de ley orgánica —como ha dicho mi compañero al portavoz del PNV— no puede contravenir derechos fundamentales de los ciudadanos. Es una cuestión que fija el Consejo de Estado en su informe. El Gobierno pretendió que fuera una ley orgánica, pero la envió al Consejo de Estado y este indicó que al no regular normas y derechos fundamentales, no consideraba necesario que se desarrollase a través de una ley orgánica. Por lo tanto, creo que queda bastante garantizado en la ley que no se pueden vulnerar los derechos fundamentales de los ciudadanos en ningún caso ni la Administración central se puede atribuir competencias puesto que no son propias de regulación de una ley ordinaria, como la que estamos debatiendo aquí.

Algunos portavoces preguntaban también durante todo el debate de esta iniciativa legislativa cómo se desarrollarían las relaciones entre las diferentes fuerzas y cuerpos de seguridad del Estado, en tanto en cuanto algunas comunidades autónomas tienen competencia en esta materia, si se declarara el estado de seguridad nacional. Evidentemente, lo regularían esas leyes orgánicas a las que ustedes han hecho referencia, como el Estatuto de Gernika o el Estatut de Catalunya, que son los que se aplicarían para la coordinación de esta normativa.

Una idea tiene que quedar clara y es que esta ley no está por encima de la Constitución ni por encima de las leyes que pertenecen al bloque constitucional. Otra cuestión es que ustedes piden en muchas de sus enmiendas que, en los órganos de decisión o de desarrollo de esta ley, como puede ser el Consejo de Seguridad Nacional, estén presentes las comunidades autónomas y los ayuntamientos. En este sentido, en mi grupo parlamentario y en el Gobierno entendemos que eso no sería favorable en aras de la operatividad. Es una enmienda que presentan la mayoría de grupos, pero los proponentes de esta ley entienden que si bien el funcionamiento del Consejo de Seguridad Nacional prevé la posibilidad de convocar a los entes afectados a la reunión en la que se tomen estas decisiones, no deben formar parte directamente de él por una cuestión de operatividad y de normalidad. Es necesario poder tomar decisiones con rapidez, a las que, evidentemente, todas las instituciones públicas están obligadas en un caso de seguridad nacional, porque todas las administraciones públicas de este país están sometidas al imperio de la ley suprema, que es la Constitución española. Y en cuanto a las decisiones que se tomen en pos de una declaración de seguridad nacional, habría que aplicar otras normativas superiores para poder desarrollarlas, pero todas estarían sometidas, evidentemente, a esa ley que garantiza la seguridad nacional.

Algunos portavoces, en este caso el del PNV, han hablado también de la necesidad de que se aceptasen algunas enmiendas blancas. Hacía referencia a la necesidad de recoger de manera explícita la integración de esta normativa en el bloque de la Unión Europea. Evidentemente, esta es una ley que emana de las propias directivas políticas que la Unión Europea viene marcando desde el año 2003. Sin embargo, la ley quiere tener un concepto más amplio que el de la Unión Europea porque no solo habla de seguridad nacional con respecto a nuestro entorno más cercano, como puede ser la Unión Europea, sino que también habla de colaboración con otros organismos como la ONU, la OTAN, la OCDE. Es decir, que sería quizá reduccionista circunscribirlo solo al ámbito de la Unión Europea, en el que evidentemente, por propia lógica, se encuentra incardinada esta normativa.

Algunas enmiendas defendidas por los portavoces —alguna de CiU— hablan de la necesidad de que se cambie el concepto de defensa por el concepto de seguridad. Nosotros entendemos que es necesario que aparezca el concepto de defensa porque, en definitiva, la Ley de seguridad nacional no solo tiene un carácter defensivo en el sentido militar, sino que tiene un carácter de previsión y de afrontar los riesgos y las nuevas amenazas que requieren los sistemas de defensa del siglo XXI. Por lo tanto, no estimamos necesario que se retire, como han dicho algunos portavoces, el término defensa y se cambie por el término seguridad.

Yo creo que la participación de las comunidades autónomas está garantizada. Se crea por primera vez una Conferencia sectorial de seguridad nacional. La seguridad nacional es una cuestión que recae en el Poder Ejecutivo, que es el primero que tiene que tomar esa decisión y luego informar al Poder Legislativo, como así reconoce la propia normativa.

Además, esta ley intenta coordinar y poner en valor todos los efectivos del Estado español, de las comunidades autónomas, de las administraciones locales y todos los entes que forman parte de él, no solo los públicos sino también los privados. Algún portavoz ha preguntado por qué se hacía referencia en la ley a los medios privados, y es porque, evidentemente, también los medios de seguridad privados en nuestro país estarían sujetos a esta ley si se declarara el estado de seguridad nacional.

Por lo tanto, mi grupo parlamentario entiende que la ley resuelve taxativamente todas las cuestiones que ustedes plantean en sus enmiendas. No obstante, en el turno de portavoces espero poder responder algunas otras preguntas que me han planteado.

Muchísimas gracias. (*Aplausos*).

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Casero.

Pasamos al turno de portavoces. ¿Desea intervenir algún senador en nombre del Grupo Parlamentario Mixto? (*Denegaciones*). No hay intervenciones.

¿Grupo Parlamentario Vasco? Tiene la palabra el señor Bildarratz.

El señor BILDARRATZ SORRON: Muchas gracias, señor presidente.

Intervengo únicamente para finalizar el debate.

Cuando hoy hablamos de un concepto amplio como es el de lealtad, nos podemos preguntar en qué consiste. Si hoy analizamos todos los proyectos que estamos desarrollando, trabajando y tramitando desde las nueve de la mañana, con todas sus enmiendas, vemos que las apoyadas y aprobadas por el grupo mayoritario ha sido cero. Desde mi punto de vista, en todos los grupos parlamentarios trabajamos mucho y hay rigor, por lo que creo que alguna enmienda de todas en las que hemos trabajado habrá tenido más o menos sentido.

Senador Casero, cuando le comentaba que había una serie de enmiendas blancas y, por ejemplo, hacía alguna asociación de ideas con el Tratado de Lisboa, entenderá que considero que nada tiene que ver la relación que puede tener el Estado español con diferentes organismos internacionales, como Naciones Unidas, con un tratado como el de Lisboa y con los compromisos que requiere al Estado español. Creo que no hace falta explicar que el Tratado de Lisboa ya determina la anulación de los pilares europeos y desarrolla —y es una de sus grandes innovaciones— una política exterior común. En este sentido, cuando hemos lanzado una serie de enmiendas que no tienen mayor consecuencia política que la de subrayar que estamos dentro de un ámbito europeo y que la seguridad nacional también hay que verla desde esa perspectiva, entenderá que tampoco tiene mayor o menor importancia que acepten o no esas enmiendas, pero sí denota su actitud. Esa es la actitud que va desarrollando y calificando los conceptos que antes le comentaba: el trabajo conjunto y la lealtad. Así, no hemos conseguido que en ninguno de los proyectos de ley en los que hemos trabajado, y en los que seguiremos trabajando durante el día de hoy, hayan aprobado ninguna enmienda. Y eso denota una actitud que es la del rodillo.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Bildarratz.

Por el Grupo Parlamentario de la Entesa, tiene la palabra el senador Sabaté.

El señor SABATÉ BORRÀS: Gracias, señor presidente.

Intervendré con brevedad, y desde el escaño, para lamentar también que no hayamos podido alcanzar algún acuerdo en la medida en que era un proyecto de ley que venía consensuado y que es manifiestamente mejorable en algunos aspectos. Suscribimos su espíritu y buena parte de la forma y, por ello, vamos a votar favorablemente, como ya hicimos en el Congreso y como he anunciado pero, sin duda, se podrían haber precisado mejor las garantías de los derechos y libertades de los ciudadanos, así como las garantías de respeto a las competencias de las otras administraciones públicas, comunidades autónomas y entes locales, para evitar precisamente suspicacias en relación con un posible mal uso de un instrumento legal absolutamente necesario para garantizar precisamente eso: la libertad, los derechos y, en definitiva, la seguridad de las españolas y los españoles.

Por tanto, todos los esfuerzos que se pudieran hacer para que esta ley cuente con el máximo consenso posible, incluso con los grupos minoritarios, de modo que pueda perdurar en el tiempo, no serían esfuerzos baladís. No ha sido posible y lo lamentamos.

En cualquier caso, reitero que el voto de los senadores socialistas de la Entesa va a ser favorable al proyecto de ley.

Gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Sabaté.

Por el Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i d'Unió, tiene la palabra la senadora Rivero.

La señora RIVERO SEGALÀS: Gracias, presidente.

A mi grupo parlamentario le gustaría poder decir que este proyecto de ley ha sido consensuado con nosotros y aportar después algunas mejoras, pero no ha sido así. No obstante, a pesar de nuestro rechazo al proyecto hemos intentado aportar con nuestras 17 enmiendas algunos conceptos que pensábamos que daban solución a la tan reclamada participación de todas las administraciones en el proyecto y que, además, no desvirtuaban el título del proyecto, pues estábamos de acuerdo con los motivos que decían inspirar la ley. Sin embargo, es una pena que, a pesar de que algunas de

nuestras enmiendas no suponían ninguna desviación de aquello que dice pretender alcanzar esta ley, el grupo mayoritario no haya aceptado ninguna de ellas.

Por todo ello, avanzo que nuestro grupo votará en contra del proyecto de ley.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senadora Rivero.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el senador Antich.

El señor ANTICH OLIVER: Gracias, señor presidente.

Intervendré también muy brevemente, para lamentar que no se haya podido llegar a un acuerdo sobre nuestras enmiendas, aunque me consta que el senador Casero lo ha intentado; sin embargo, no ha sido posible.

Las enmiendas que habíamos propuesto, en su gran mayoría, daban más claridad al proyecto de ley y más precisión a algunos conceptos que en estos momentos, según se ha podido ver en el debate, crean ciertas discrepancias.

Quisiera referirme, una vez más, al Senado. El hecho de que en el principal operativo que propone esta ley, la declaración de situación de interés para la seguridad nacional, se dé solo información al Congreso y no al Senado, a pesar de que sabemos que esta declaración puede afectar a las competencias de las comunidades autónomas e implicar que estas tengan que aportar recursos, no nos parece adecuado. Además, un eje principal de esta ley es la coordinación del Gobierno con todas administraciones, y de forma especial con las comunidades autónomas, y dado que esta es la Cámara territorial y de las comunidades autónomas, lo lógico sería que esta información no se diera solo en el Congreso de los Diputados sino también en el Senado. Señorías, hemos trabajado durante toda la legislatura —también a través de un estudio— para intentar mejorar y reforzar las funciones del Senado y no puede ser que después, a través de algunas legislaciones, se deje al Senado como Cámara segundona y sin importancia. En este sentido, lamento el hecho de que, una vez más, se excluya al Senado de un tema que implica directamente a las comunidades autónomas.

Muchas gracias. (*Aplausos*).

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Antich.

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el senador Casero.

El señor CASERO ÁVILA: Gracias, presidente. Voy a ser muy breve.

Quiero agradecer a los portavoces el tono utilizado en este turno de portavoces. Lo cierto es que el debate de los vetos ha sido más bronco.

Esta es una ley de un profundo calado político, pues aborda la concepción de nuestro territorio y la interpretación de nuestra norma suprema, la Constitución española.

Quiero agradecer la labor de los grupos parlamentarios presentando esas 57 enmiendas. Sé que la intención de la inmensa mayoría era mejorar el texto y recalcar algunas cuestiones que en nuestro grupo entendemos que quedan claramente definidas en la norma. Esta es una ley necesaria. Se ha dicho esta tarde aquí en muchas ocasiones que no lo era, pero yo creo que es necesaria y propia de países avanzados. Se empezó a desarrollar este término en la Unión Europea en el año 2003 y, evidentemente, está provocada por los nuevos riesgos y amenazas que el sistema de defensa y seguridad requiere de los países avanzados, propios del mundo moderno. Además, la defensa no solo se entiende en un sentido militar sino como defensa de valores y principios democráticos, que es la que apoyamos todos los grupos que estamos sentados en esta Cámara.

En España, es el Gobierno de Zapatero, en el año 2008, el que pone en marcha el proyecto de la estrategia de seguridad nacional, que es lo que nos ha traído aquí. La propia conclusión del último informe del año 2013 de estrategia nacional hace referencia a la necesidad de la aprobación de una ley de seguridad nacional que regule y coordine la disposición de todos los efectivos para enfrentar determinadas características. Saben que los dos grupos mayoritarios con presencia en esta Cámara y en el Congreso de los Diputados se pusieron de acuerdo para impulsar y poner en marcha esta ley, que se reunieron con los portavoces de todos los grupos con representación parlamentaria para que se llegara a un acuerdo, pero esto no fue posible. En todo caso, la seguridad nacional es una cuestión sobre la que se viene informando, de la que se ha debatido y nunca

ha habido informes ni argumentos en contra por parte de las comunidades autónomas. Queda clarísimo que no vulnera ninguno de los derechos fundamentales regulados por la Constitución y que los estados de alarma, sitio y excepción que regula la norma suprema también quedan excluidos de esta normativa.

Les he hablado de la necesidad de cooperación y entiendo que esa es la reivindicación que la mayoría de los portavoces han hecho en su intervención: la necesidad de que las diferentes administraciones colaboren y cooperen para poner en marcha esta ley. En este sentido, les diré que la cooperación es indispensable, pero que también es indispensable la unidad de acción. Es decir, no se pueden tener 50 voces en cuenta a la hora de tomar una decisión en materia de seguridad nacional. Es necesario cooperar, pero tiene que haber una unidad de acción. Por lo tanto, la seguridad del país —repito— no es una competencia compartida sino que es una competencia exclusiva del Estado y es la primera competencia que se arrogan los Estados en la inmensa mayoría de democracias de nuestro entorno.

También se ha dicho aquí que sin seguridad no hay derechos ni libertades y esa es una idea que también tenemos que tener muy clara. Parece que cuando hablamos de este tipo de normas solo nos referimos a represión de derechos y no es verdad. Repito, sin seguridad no hay derechos ni libertades.

Creo que las comunidades autónomas y el resto de administraciones que forman parte de la organización territorial del Estado van a estar perfectamente representadas en la conferencia sectorial que se creará sobre la materia de seguridad nacional que regula esta ley; y, además, que las Cortes Generales —senador Antich, sabe que he peleado porque se aceptara la enmienda relativa a la necesidad de informar al Senado de estas cuestiones—, ambas Cámaras, quedarán representadas con la constitución de esa comisión mixta Congreso-Senado en la que el Gobierno tendrá que dar explicaciones en el caso de que se tuviera que declarar ese estado de seguridad nacional, que esperemos nunca llegue a producirse.

Les agradezco su trabajo y les pido además que voten favorablemente a esta ley.
Muchísimas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Casero.

Llaman a votación. *(Pausa)*.

Cierran las puertas.

Señorías, vamos a votar las enmiendas del Proyecto de Ley de seguridad nacional. Comenzamos votando las enmiendas 55 a 57, de la senadora Lima.

Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 216; votos emitidos, 216; a favor, 6; en contra, 202; abstenciones, 8.

El señor PRESIDENTE: Quedan rechazadas.

Del senador Iglesias, votamos la enmienda 1.

Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 217; votos emitidos, 217; a favor, 6; en contra, 204; abstenciones, 7.

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.

Del Grupo Parlamentario Vasco, votamos la enmienda 21.

Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 218; votos emitidos, 217; a favor, 72; en contra, 144; abstenciones, 1.

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.

Votamos las enmiendas 22 y 23.

Comienza la votación. *(Pausa)*.

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Pleno

Núm. 172

10 de septiembre de 2015

Pág. 17097

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 217; votos emitidos, 217; a favor, 71; en contra, 145; abstenciones, 1.

El señor PRESIDENTE: Quedan rechazadas.
Votamos las enmiendas 29 a 31, 35, 36 y 38.
Comienza la votación. (Pausa).

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 215; votos emitidos, 215; a favor, 14; en contra, 143; abstenciones, 58.

El señor PRESIDENTE: Quedan rechazadas.
Votamos las enmiendas 24 y 33.
Comienza la votación. (Pausa).

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 218; votos emitidos, 217; a favor, 13; en contra, 203; abstenciones, 1.

El señor PRESIDENTE: Quedan rechazadas.
Votamos las enmiendas 27 y 37.
Comienza la votación. (Pausa).

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 217; votos emitidos, 217; a favor, 11; en contra, 203; abstenciones, 3.

El señor PRESIDENTE: Quedan rechazadas.
Votamos la enmienda 32.
Comienza la votación. (Pausa).

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 218; votos emitidos, 217; a favor, 11; en contra, 203; abstenciones, 3.

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.
Votamos las enmiendas 25, 26, 28 y 34.
Comienza la votación. (Pausa).

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 218; votos emitidos, 218; a favor, 14; en contra, 203; abstenciones, 1.

El señor PRESIDENTE: Quedan rechazadas.
Del Grupo Parlamentario de la Entesa, votamos la enmienda 20.
Comienza la votación. (Pausa).

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 218; votos emitidos, 217; a favor, 6; en contra, 203; abstenciones, 8.

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.
Votamos la enmienda 48.
Comienza la votación. (Pausa).

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 218; votos emitidos, 217; a favor, 64; en contra, 144; abstenciones, 9.

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.
Votamos las enmiendas 47, 49, 50 a 51.
Comienza la votación. (Pausa).

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Pleno

Núm. 172

10 de septiembre de 2015

Pág. 17098

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 218; votos emitidos, 218; a favor, 61; en contra, 145; abstenciones, 12.

El señor PRESIDENTE: Quedan rechazadas.
Votamos las enmiendas 52, 53, y 54.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 218; votos emitidos, 218; a favor, 64; en contra, 145; abstenciones, 9.

El señor PRESIDENTE: Quedan rechazadas.
Del Grupo Parlamentario de Convergència i d'Unió, votamos las enmiendas 3, 4, 15, 16 y 18.
(El señor Sabaté Borràs pide la palabra).
Se anula la votación.
Tiene la palabra el senador Sabatè.

El señor SABATÉ BORRÀS: Gracias, señor presidente.
Disculpe, pero debido a un error no hemos pedido votación separada de las enmiendas 3, 4 y 15.

El señor PRESIDENTE: De acuerdo, señoría.
Votamos entonces las enmiendas 3, 4 y 15.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 218; votos emitidos, 218; a favor, 19; en contra, 146; abstenciones, 53.

El señor PRESIDENTE: Quedan rechazadas.
Votamos las enmiendas 16 y 18.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 218; votos emitidos, 217; a favor, 13; en contra, 144; abstenciones, 60.

El señor PRESIDENTE: Quedan rechazadas.
Votamos la enmienda 2.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 218; votos emitidos, 218; a favor, 8; en contra, 144; abstenciones, 66.

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.
Votamos la enmienda 5.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 218; votos emitidos, 217; a favor, 16; en contra, 144; abstenciones, 57.

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.
Votamos la enmienda 7.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 217; votos emitidos, 216; a favor, 10; en contra, 201; abstenciones, 5.

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.
Votamos las enmiendas 6, 8, 9, 13 y 19.

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Pleno

Núm. 172

10 de septiembre de 2015

Pág. 17099

Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 218; votos emitidos, 218; a favor, 14; en contra, 202; abstenciones, 2.

El señor PRESIDENTE: Quedan rechazadas.

Votamos la enmienda 10.

Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 218; votos emitidos, 218; a favor, 6; en contra, 150; abstenciones, 62.

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.

Votamos la enmienda 11.

Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 218; votos emitidos, 218; a favor, 11; en contra, 204; abstenciones, 3.

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.

Votamos la enmienda 12.

Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 217; votos emitidos, 217; a favor, 11; en contra, 146; abstenciones, 60.

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.

Votamos la enmienda 14.

Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 218; votos emitidos, 218; a favor, 11; en contra, 206; abstenciones, 1.

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.

Votamos la enmienda 17.

Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 217; votos emitidos, 217; a favor, 13; en contra, 147; abstenciones, 57.

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.

Del Grupo Parlamentario Socialista, votamos la enmienda 39.

Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 218; votos emitidos, 218; a favor, 70; en contra, 144; abstenciones, 4.

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.

Votamos la enmienda 40.

Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 218; votos emitidos, 218; a favor, 61; en contra, 146; abstenciones, 11.

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.

Votamos las enmiendas 41, 44 y 45.

Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 218; votos emitidos, 217; a favor, 60; en contra, 144; abstenciones, 13.

El señor PRESIDENTE: Quedan rechazadas.
Votamos las enmiendas 42, 43 y 46.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 216; votos emitidos, 216; a favor, 63; en contra, 144; abstenciones, 9.

El señor PRESIDENTE: Quedan rechazadas.
Señorías, votamos en un solo acto el proyecto de ley.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 218; votos emitidos, 218; a favor, 201; en contra, 15; abstenciones, 2.

El señor PRESIDENTE: Queda aprobado.
Queda definitivamente aprobado por las Cortes Generales el Proyecto de Ley de seguridad nacional. *(Aplausos)*.

- 7.1.7. PROPOSICIÓN DE LEY ORGÁNICA DE MODIFICACIÓN DE LA LEY ORGÁNICA 2/1979, DE 3 DE OCTUBRE, DEL TRIBUNAL CONSTITUCIONAL, PARA EL ESTABLECIMIENTO DEL RECURSO PREVIO DE INCONSTITUCIONALIDAD PARA LOS PROYECTOS DE LEY ORGÁNICA DE ESTATUTO DE AUTONOMÍA O DE SU MODIFICACIÓN.
COMISIÓN: CONSTITUCIONAL
(Núm. Exp. 624/000004)

El señor presidente da lectura al punto 7.1.7.

El señor PRESIDENTE: Para la presentación del dictamen tiene la palabra el vicepresidente primero de la comisión, el senador Dimas Cuevas. *(El señor vicepresidente, Lucas Giménez, ocupa la Presidencia)*.

El señor CUEVAS CUERDA: Gracias, señor presidente.

Señorías, me cabe el repetido honor de haber sido designado para presentar ante esta Cámara el dictamen de la Comisión Constitucional a la Proposición de Ley Orgánica de modificación de la Ley Orgánica 2/1979, de 3 de octubre, del Tribunal Constitucional, para el establecimiento del recurso previo de inconstitucionalidad para los proyectos de ley orgánica de estatutos de autonomía o de su modificación.

Este proyecto de ley fue remitido al Senado por el Congreso de los Diputados y publicado el 23 de julio de 2015. El plazo de presentación de enmiendas concluyó el 4 de agosto de este mismo año. Se han presentado 6 vetos y 9 enmiendas. Los vetos han sido presentados de la siguiente manera: veto número 1, del señor Iglesias Fernández, del Grupo Mixto; veto número 2, del Grupo Parlamentario Vasco; veto número 3, de la señora Julios Reyes, del Grupo Mixto; veto número 4, de los señores Guillot Miravet y Saura Laporta, del Grupo de Entesa; veto número 5, de la señora Capella i Farré, del Grupo Mixto; y veto número 6, del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado.

Las enmiendas se distribuyen de la siguiente manera: enmiendas 1 y 2, del Grupo Vasco; enmienda 3, de la señora Julios Reyes, del Grupo Mixto; enmiendas 4 y 5, del Grupo Entesa; enmiendas 6 a 8, del Grupo Catalán en el Senado, y enmienda 9 del Grupo Socialista.

La comisión designó la ponencia el 16 de julio de 2015 y quedó integrada por los senadores Antich Oliver, del Grupo Socialista; Bildarratz Sorron, del Grupo Vasco; Martí Jufresa, de la Entesa; Navarro Viscasillas, del Grupo Popular, Ramírez Rodríguez, del Grupo Popular; Rivero Segalàs, de CiU; Rodríguez Esquerdo, del Grupo Socialista, y Unamunzaga Osoro, del Grupo Mixto.

El 27 de agosto de 2015 se reunió la comisión y procedió a dictaminar el proyecto de ley, sin introducir ningún cambio respecto del texto que había sido remitido por el Congreso de los Diputados.

Por último, para su debate en el Pleno, se han formulado 9 votos particulares: el voto particular número 1, del Grupo Socialista, manteniendo la enmienda 9; el número 2, del Grupo Catalán, manteniendo las enmiendas 6 a 8, así como su propuesta de veto; el número 3, de la señora Capella i Farré del Grupo Mixto, manteniendo la propuesta de veto; el número 4, del Grupo Mixto, manteniendo la propuesta de veto presentada originariamente por el senador Iglesias Fernández, así como la enmienda 3 y la propuesta de veto presentada por la senadora Julios Reyes; el número 5, del Grupo Vasco en el Senado, manteniendo su propuesta de veto; el número 6, del Grupo Vasco, manteniendo las enmiendas 1 y 2; el voto particular número 7, del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya, manteniendo la enmienda número 4; el número 8, del Grupo Parlamentario Entesa, manteniendo la enmienda número 5, y el voto particular número 9, de los senadores Guillot Miravet y Saura Laporta, del Grupo de Entesa, manteniendo su propuesta de veto.

Con estas palabras creo haber resumido la tramitación que hasta ahora se ha llevado a cabo como paso previo al debate.

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

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Gracias, señoría.

Pasamos al debate de las propuestas de veto. La propuesta de veto número 1 está firmada por el senador Iglesias Fernández, que tiene la palabra

El señor IGLESIAS FERNÁNDEZ: Gracias, señor presidente.

Si me lo permite, aprovecharé también para dar por defendido el veto de la senadora Capella, no sea que luego se me olvide; por tanto, queda defendido.

Entrando en la defensa del veto que he formulado en nombre de Izquierda Unida, señorías, si fuéramos capaces de hacer abstracción y descontextualizar completamente este proyecto de ley, podríamos desarrollar el debate en términos prácticamente doctrinales, aun siendo conscientes de la repercusión política que de él se deriva. Lo que ocurre es que no es posible hacer esa abstracción, no es posible hacer esa descontextualización porque estamos ante un proyecto de ley una vez más reactivo; reactivo frente al conflicto territorial que se produce como consecuencia del debate en torno al encaje de Cataluña en nuestro modelo territorial y, una vez más, se apuesta por intentar buscar soluciones en el ámbito jurisdiccional a un problema político, a un problema, insisto, territorial; si quieren ustedes, el problema catalán; problema catalán que, además, tuvo como detonante algo que es imposible desligar de esta propuesta que ahora nos traen: la sentencia del Tribunal Constitucional tras la aprobación del Estatuto de Cataluña, incluido el referéndum, declarando la inconstitucionalidad de varios de sus preceptos.

La historia nos enseña, señorías, que no hay precedentes de que las soluciones jurisdiccionales o jurídicas aplicadas a problemas políticos, salvo que sean la plasmación de un acuerdo y un consenso, resuelvan estos. Creo, sinceramente —y lo cree Izquierda Unida— que tampoco va a ser útil para resolver esa cuestión este proyecto de ley. Ni va a ser útil ni probablemente —y aquí entraré en el ámbito del debate político doctrinal— sea constitucional,

La Constitución española en el título IX ordena a través del Tribunal Constitucional un sistema de control legislativo a posteriori, ajeno a todo control previo, con una excepción que la Constitución establece porque así lo quiere. La Constitución quiere que solamente en un caso haya un control previo: el caso del artículo 95, de los tratados internacionales.

Siendo, por tanto, la pretensión de la modificación de la Ley Orgánica del Tribunal Constitucional una apuesta por exceder las garantías constitucionales, ampliando el ámbito de intervención del Tribunal Constitucional, no tiene otro fundamento que la ley orgánica que lo regula, es decir, la ley que se pretende modificar, y como argumentaré a continuación, en mi opinión, esa cobertura resulta insuficiente. Digo que resulta insuficiente porque permite sembrar dudas sobre la inconstitucionalidad; dudas, señorías, que no son nuevas; dudas que se produjeron ya cuando se debatió la Ley Orgánica 2/1979, de 3 de octubre, del Tribunal Constitucional. En aquel momento los portavoces de la oposición así lo manifestaron. El socialista Peces Barba calificó la introducción de este recurso en la primera Ley del Tribunal Constitucional como claramente inconstitucional, y el comunista Solé Tura como un veto sobre la autoridad de las Cortes; dudas que cabe mantener hoy.

El artículo 161.1.d) de la Constitución española permite aumentar las materias de las que puede conocer el Tribunal Constitucional, pero no permite la creación de nuevos y distintos procesos para su conocimiento. Y eso es lo que hace esta modificación de la Ley Orgánica que traen ustedes hoy aquí y someten a nuestra consideración.

Por eso, la Ley Orgánica 4/1985 derogó el capítulo II del título VI, artículo 79, y en su preámbulo esta ley expresamente afirma que la experiencia de la aplicación del recurso previo—cito literalmente—ha venido a demostrar que este recurso previo se ha configurado como un factor distorsionador de la pureza del sistema de relación de los poderes.

Poco después, un prestigioso magistrado del Tribunal Constitucional, que también se citaba en el debate de la última moción que debatimos el martes, Rubio Llorente, manifestó que el recurso previo operó en la práctica como un veto suspensivo, y amenazó con transformar al Tribunal Constitucional, al menos ante los ojos de la opinión pública, en una especie de tercera cámara política. Y esta reforma de nuevo viene a trasladar a la sociedad española esa imagen.

Si ya es cuestionable—vuelvo a remitirme a lo manifestado por quienes fueron ponentes en el debate y aprobación de la primera Ley Orgánica del Tribunal Constitucional de 1979— con carácter general, que además se introduzca ahora exclusivamente para los estatutos de autonomía, lo hace aún más cuestionable. La mayoría de los manuales de derecho constitucional coinciden en que todo control a priori es automática e inevitablemente un control político. Y hacerlo sobre un estatuto de autonomía resulta aún más delicado en nuestro modelo constitucional del Estado de las Autonomías, porque buena parte también de la doctrina española coincide en que los estatutos de autonomía, como leyes acordadas entre las comunidades autónomas y el Estado, forman parte del bloque constitucional, a lo que debe añadirse que en la práctica el recurso previo supone una alteración de los procesos de reforma de los estatutos previstos en esta. Sí, en la práctica significa modificar el contenido de los estatutos de autonomía que regulan sus propios mecanismos de reforma, en tanto en cuanto esta ley introduce un nuevo elemento, introduce un nuevo trámite ajeno a las comunidades autónomas.

También en el debate doctrinal—y voy terminando— se analiza que pudiera tener sentido, y tiene sentido, una propuesta como la que ustedes nos traen en otros modelos de descentralización política, de descentralización territorial, como es el modelo italiano, en el que está previsto que así sea, pero porque los estatutos de autonomía de las regiones de Italia no son aprobados por el Parlamento italiano y el mecanismo de control de constitucionalidad se ejerce directamente, sin la fase intermedia de la participación del Parlamento asturiano, perdón—me pierde la tierra chica— del Parlamento italiano, por el Tribunal Constitucional.

No es ese el caso de nuestro modelo, y por eso esta propuesta es dudosamente constitucional, inoportuna, como respuesta judicial a un problema político que, en un momento en el que se debería apostar por el diálogo, añade más leña a un fuego desgraciadamente desatado de forma generalizada.

Muchísimas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Gracias, senador Iglesias.

La propuesta de veto número 3 está firmada por la senadora Julios Reyes. Tiene la palabra su señoría.

La señora JULIOS REYES: Muchas gracias, señor presidente. Buenas tardes, señorías.

Coalición Canaria ha presentado también un veto a esta proposición de ley porque entendemos que a estas alturas pretender introducir un recurso que ya fue derogado en 1984 es sin duda un elemento regresivo. Desde nuestro punto de vista es un retroceso jurídico y político respecto de lo que debería haber sido un avance en la interpretación de la Constitución española, que no se ha producido en esta legislatura. Esta iniciativa es la culminación de todo un proceso regresivo de la política del Gobierno actual del Partido Popular durante esta legislatura, incluso del espíritu fundacional en el que se basó la Constitución, obviamente, la democracia y el pluralismo político que le es inherente, pero también de la realidad plurinacional de España; un retroceso en todos los órdenes respecto a los avances conseguidos desde la entrada en vigor de la Constitución. Podemos discrepar si estos avances han sido o no suficientes, pero lo cierto es que esta iniciativa representa un retroceso en el desarrollo del Estado descentralizado y plural, que es el que apuntó la Constitución española.

Son muchas las reformas pendientes, lo comentaba el senador Antich cuando hablaba del papel del Senado. En su momento se dibujó así. Cuando se aprobó la Constitución no estaban aprobados los estatutos de autonomía, pero si se aprobó que el Estado español fuera un Estado de las Autonomías, y se dibujó un andar de dos Cámaras, una de ellas el Senado que ocupara ese papel territorial. Insisto, no solo es grave que no se avance, más grave es que se retroceda.

No se ha avanzado, se ha retrocedido, señorías, en lo que debiera haber sido el avance natural de un Estado basado en el Estado de las Autonomías, y nos encontramos en una vuelta atrás hacia un modelo de Estado recentralizado, que no fue el que los españoles votaron en la Constitución española.

Desde nuestro punto de vista, esta iniciativa representa un retroceso y no un avance en el diálogo, en el consenso, en la lealtad institucional entre las diferentes partes del Estado. Señorías, no olvidemos que en España, cuando hablamos del Estado, este lo conforman la Administración central y las comunidades autónomas. Por lo tanto, el avance lógico hubiera sido el diálogo y el consenso entre las diferentes partes de la Administración del Estado, y no la confrontación entre las diferentes partes de la Administración del Estado. Por eso digo que esta legislatura ha generado una confrontación y un retroceso, cuando debía haber sido todo lo contrario, sobre todo ante la difícil situación social y económica que se está viviendo en España y en Europa, ya que deberíamos haberla afrontado sobre la base de la cohesión, del diálogo y de la solidaridad.

Esta iniciativa es la culminación de una forma de hacer política que ha tenido el Gobierno en esta legislatura, apoyado por el Partido Popular; es la culminación de un proceso que nos ha llevado a una mayor descohesión social y a una mayor descohesión territorial en España. Desde nuestro punto de vista, no se ha producido un avance, sino un retroceso en la forma de resolver los conflictos políticos. Hubo un avance importante en nuestra transición que culminó con la Constitución. Fue una forma madura de afrontar el modo de hacer política en este país —afortunadamente después de la dictadura—. Pero, señorías, solo se pueden resolver los conflictos políticos buscando soluciones políticas, no soluciones jurídicas, que es lo que pretende esta iniciativa; eso es un retroceso en la forma de entender y de convivir desde las diferentes opciones políticas.

Señorías, esta forma de entender España y de ejercer el poder desde el Gobierno de España, que culmina en esta iniciativa, desde nuestro punto de vista es de una gran torpeza política; y pretender resolver los problemas políticos con imposiciones políticas o represivas, más que una torpeza es algo que yo tacharía incluso de peligroso, porque los problemas se enquistan, los problemas se pudren y las posturas se radicalizan.

En este sentido, señorías, defendemos el veto que hemos presentado. Entendemos que esta iniciativa de ninguna manera puede resolver la frustración política que ocasionó la declaración de inconstitucionalidad de gran parte del Estatuto catalán. No se resuelve con esto ni tampoco se resuelve la frustración que hay en otros muchos territorios de España, en otras muchas comunidades autónomas, y pongo como ejemplo la frustración padecida en Canarias cuando hace dos legislaturas que aprobamos una modificación del Estatuto de autonomía en el Parlamento autonómico y todavía no ha visto la luz porque ha estado bloqueado en el Congreso de los Diputados.

Señorías, insisto, también es de una gran frustración situaciones como las que vivimos en Canarias, que siendo la última región de ultramar, la única que tiene España —como tal se nos ha reconocido en los tratados de la Unión Europea— todavía estamos esperando que se reforme la Constitución y permita el encaje del hecho diferencial de la realidad plurinacional que tenemos.

Señorías, insisto en que los problemas políticos se tienen que resolver con soluciones políticas y no jurídicas. Las soluciones políticas en este momento que estamos viviendo pasarían por una adecuada interpretación de la Constitución entre todas las fuerzas políticas y los representantes de todos los territorios, y si no ha lugar, pasaría por la búsqueda de los consensos suficientes para modificar la Constitución y para que tuviéramos cabida las diferentes realidades plurinacionales.

Señorías, esta iniciativa, desde nuestro punto de vista, más que generar una solución va a generar un problema aun mayor. Los estatutos de autonomía o sus reformas, antes de ser aprobados por las Cortes Generales, han pasado por un proceso democrático, por un proceso de debate y de consenso en el seno de los diferentes parlamentos y después en el Congreso, en las Cortes Generales, que no olvidemos que es donde radica la voluntad popular. Por mandato constitucional los poderes del Estado lo que debieran hacer, a lo que están obligados, es preservar la voluntad de las Cámaras que han decidido democráticamente un estatuto de autonomía.

Cualquier modificación de los estatutos de autonomía que no tenga su origen en la misma voluntad popular que los generó, desde luego que propiciará más confrontación política en España. No es una solución política propia de un Estado democrático avanzado la que se da con esta iniciativa. Además, va a crear un nuevo problema, el de la confrontación entre la legitimidad de la voluntad del pueblo, expresada en sus representantes políticos en las cámaras legislativas, y las decisiones del Tribunal Constitucional. Señorías, no es ese el camino para profundizar en nuestra democracia; no es ese el camino.

Concluyo, señor presidente, haciendo mención a dos citas de dos ponentes de la Constitución —está expuesto en el veto— que no creo que sean reconocidos por sus planteamientos radicales: la primera, la del señor Miguel Roca, que declaraba en una entrevista, precisamente con motivo del 35 aniversario de la Constitución, que la cerrazón del Tribunal Constitucional había acabado con ella. La segunda, la de don Miguel Herrero de Miñón, que decía que la plurinacionalidad no constituye amenaza alguna para la integridad de España porque es parte esencial de su ser profundo, pero sí es un grave riesgo para dicha integridad el desconocimiento de este rasgo constitutivo de su propia estructura. La realidad suele vengarse con quien la ignora.

Señorías, yo no sé con quién se vengará la realidad, pero lo cierto es que esta ley pretende dar soluciones a la España de 2015 con herramientas de la España del siglo pasado. Eso, señorías, nos va a afectar a todos los ciudadanos en España.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Gracias, senadora Julios.

La propuesta de veto número 5, firmada por la senadora Capella, la entiendo defendida por el senador Iglesias.

La propuesta de veto número 4 está firmada por los senadores Guillot Miravet y Saura Laporta. Para la defensa del veto tiene la palabra el senador Saura.

El señor SAURA LAPORTA: Gracias, señor presidente.

El debate que tenemos hoy viene desde el mismo momento de la aprobación de la Ley Orgánica del Tribunal Constitucional, es decir, desde el año 1979. Desde entonces hasta ahora este ha sido un debate recurrente, como el Guadiana: ha aparecido, se ha escondido; ha aparecido, se ha escondido. Voy a leer algunas de las cuestiones que han sido motivo de discusión, empezando por el mismo debate de la Ley Orgánica del Tribunal Constitucional, donde ganó la posición del recurso previo, pero hubo una fuerte oposición pidiendo su supresión. Fundamentalmente hubo cuatro argumentos a favor de la supresión del recurso previo. Uno fue el de la inconstitucionalidad por infringir el sistema de control de constitucionalidad introducido en la Constitución, que defendieron Martín Toval y Peces-Barba. Otro fue defendido por Solé Tura y Peces-Barba porque se decía que no podía ser que se introdujera el recurso previo ya que era un nuevo requisito en un proceso no previsto en la Constitución. Hubo otra argumentación importantísima de Roca Junyent y Solé Tura en el sentido de que el recurso previo iba a significar la politización del Tribunal Constitucional. Finalmente, hubo otra enmienda importante de Óscar Alzaga que, si bien no cuestionaba la constitucionalidad, destacaba la disfuncionalidad.

Evidentemente, han pasado muchas cosas desde 1979, pero estos cuatro elementos siguen hoy en pie. Los cuatro elementos importantes por los cuales Solé Tura, Peces-Barba, Martín Toval y Roca Junyent creían que el recurso previo de inconstitucionalidad no se debía producir siguen vigentes.

Finalmente, en cuanto a algunos estudios e informes que se han hecho sobre qué ha pasado, quiero leerles los inconvenientes y las ventajas de introducir el recurso previo de inconstitucionalidad.

Primer inconveniente: la excepción que el control previo supone respecto del principio general recogido en la Constitución, es decir, es una excepción de lo que prevé la Constitución. El segundo inconveniente es que esto supone un tipo de control en el procedimiento legislativo, añadiéndose de facto un nuevo trámite a los exigidos en la Constitución, es decir, una interferencia en el proceso legislativo. El tercer inconveniente sería la mayor politización del Tribunal Constitucional que lleva consigo este tipo de actuaciones, que obliga al Tribunal Constitucional a desempeñar funciones que no le corresponden. Otro inconveniente es que el recurso previo en absoluto zanjaba el recurso posterior ordinario. Además, el recurso previo permite, en la medida en que se suspende la ejecución de la ley, bloquear o impugnar leyes desde la oposición. La gran ventaja del recurso previo es que se puede evitar que un proyecto viciado inconstitucionalmente sea ley y provoque problemas.

Por tanto, en relación con el recurso previo hay cinco o seis inconvenientes y una razón importantísima.

En el año 1984 —insisto, en 1979 se introdujo el recurso previo en la Ley Orgánica del Tribunal Constitucional— se modifica esto. Les voy a leer dos párrafos de la exposición de motivos de la de 1984 y un párrafo de la presentación de esta modificación.

La Ley Orgánica 4/1985, en la que se eliminaba el recurso previo, decía lo siguiente: «Efectivamente, el título IX de la Constitución ordena, a través del Tribunal Constitucional, un sistema de control legislativo a posteriori y de carácter no suspensivo, ajeno a todo control previo, cuya aceptación, al exceder de las garantías constitucionales, no tiene otro fundamento que la propia ley orgánica que lo regula». El otro párrafo dice lo siguiente: «El Estado configurado en la Constitución se fundamenta en un inmediato equilibrio de poderes que se caracterizan por la demarcación estricta del ámbito de actuación política y jurídica de cada uno de estos, sin interferencias que desequilibren su relación armónica. Pero la configuración del recurso previo de inconstitucionalidad puede suponer una grave fisura en este equilibrado sistema de relaciones, con incidencia negativa del poder legislativo y del Tribunal Constitucional». Este es el texto de la exposición de motivos.

El primer párrafo de la propuesta de eliminación del recurso previo de la Ley Orgánica del Tribunal Constitucional, que presentó Sáez de Cosculluela, decía: «Señor presidente, señoras y señores diputados, quizás subo con ingenuidad a esta tribuna a defender una proposición de ley que, por restablecer con claridad y restituir para las Cortes Generales la plena capacidad decisoria en materia política y legislativa, sin perjuicio naturalmente del control de constitucionalidad posterior, no puede ser recibida sino positivamente por todos los miembros de esta Cámara, que representamos la soberanía popular». ¿Qué les estoy diciendo? Que en 1979 se introduce el recurso previo de inconstitucionalidad, que en 1984 se modifica y que posteriormente sigue sin existir.

Entiendo perfectamente que haya posiciones de rechazo y de asunción del recurso previo. Personalmente, a Jordi Guillot y a mí nos mueve la ventaja de que no exista recurso previo por las razones expuestas, porque no deja de ser una interferencia grave en el proceso legislativo. Fíjense que la proposición de ley que nos plantean hoy significa lo siguiente: una vez que las Cortes aprueban definitivamente el estatuto de autonomía, se publica en el *Boletín Oficial de las Cortes Generales* y hay tres días para impugnarlo. Si se impugna, automáticamente se suspende la ejecución de la ley y tarda seis meses. Es brutal. No hay por qué suponer que una ley es inconstitucional, pero por el solo hecho de presentar el recurso en esos tres días se suspende su ejecución y se tarda seis meses. Además, no deja de ser una tercera Cámara, porque el Tribunal Constitucional puede decir que no es inconstitucional y no pasa nada, pero si declara que sí es inconstitucional, puede decir dos cosas: supriman artículos o modifíquenlos. Se lo dice a las Cortes y no al parlamento autonómico. Es decir, un estatuto nace en un parlamento autonómico, pasa a las Cortes, va al Tribunal Constitucional y el Tribunal Constitucional lo devuelve a las Cortes diciendo que lo modifique. Imagínense, las Cortes modifican y hay otro grupo parlamentario que no está de acuerdo con que esa modificación responda a lo que el Tribunal Constitucional dice, y vuelve a presentar el recurso. ¿Cómo se vivirá en un parlamento autonómico que el texto del estatuto de autonomía que ellos han confeccionado sea modificado por el Constitucional y reescrito por las Cortes sin su participación? Esto es un lío. Yo no creo que esto ayude y signifique mayor agilidad para que los estatutos funcionen.

Por lo tanto, entiendo perfectamente que se pueda defender la incorporación del recurso previo como elemento de agilidad, pero creo que hay suficientes elementos para decir que sus costes son superiores a sus ventajas. He pensado en el estatuto catalán, porque posiblemente esta propuesta nace del conflicto catalán. Imaginemos que hubiera habido recurso previo y que el Constitucional hubiera dicho lo que dijo y lo devuelve a las Cortes. ¿Qué pasa? ¿Qué hubieran hecho las Cortes? Si aceptan la modificación no creo que en Cataluña hubiera sido bien visto, y si se modifica el estatuto en las Cortes sin hablar con el Parlamento catalán para intentar que el Constitucional diga que sí, tampoco creo que hubiera sido bien visto. Es un callejón absolutamente sin salida.

Sé que se puede decir que si no hay recurso previo, el recurso a posteriori no es bueno. Fran Caamaño, que fue ministro de Justicia, defiende —creo que Rubio Llorente también— una tesis que a mí personalmente me gusta y que presentamos en nuestra enmienda. Esta tesis se basa en que no hay recursos de inconstitucionalidad a texto globales de estatuto. Alguien me puede preguntar:

¿Qué está diciendo usted, que no hay un control constitucional? La respuesta es: hagamos control constitucional cuando haya problemas y conflictos concretos entre las competencias estatales y autonómicas. Es decir, que si el nuevo estatuto catalán dice, por ejemplo, que el dominio marítimo público es de Cataluña y eso no es así, un recurso al Constitucional sobre ese punto concreto. En definitiva, la aprobación de los estatutos forma parte del bloque constitucional. Y la pregunta es, ¿por qué razón la interpretación de doce personas del Constitucional vale más que la interpretación de las Cortes, del Senado y del Congreso? ¿Por qué razón? ¿Qué más legitimidad tienen? Creo que la propuesta que hace el exministro Caamaño me parece muy acertada, pero es una propuesta que deja abierto el camino a posibles conflictos constitucionales, huye de los problemas que se pueden tener con recursos a textos absolutamente estatutarios y, sobre todo, huye del obstruccionismo. No soy ingenuo, y creo que ustedes tampoco, si pienso que ante la aprobación de muchos estatutos, la posibilidad de presentar un recurso que aplaze durante seis meses su ejecución se puede producir perfectamente, porque otras cosas más graves han ocurrido. Y no puede ser que vaya al Congreso y al Senado y que una vez que haya desarrollado todo este camino estemos pendientes de que este tribunal diga si es o no constitucional. Es decir, es una tercera Cámara. No queremos tercera Cámara, no queremos politización del Tribunal Constitucional. Insisto, hay una vía que me parece inteligente, que es abrir puertas al conflicto constitucional pero sin suspender definitivamente y sin dejar fuera a los parlamentos autonómicos, porque son el origen de las nuevas legislaciones estatutarias.

Muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Gracias, senador Saura.

La propuesta de veto número 2 está firmada por el Grupo Parlamentario Vasco en el Senado. Para su defensa tiene la palabra su portavoz, el senador Bildarratz.

El señor BILDARRATZ SORRON: Muchas gracias, señor presidente.

Tal como hemos empezado la tarde, este debate también lo introduzco dentro del contexto anunciado anteriormente: estamos viviendo un cúmulo de proyectos de ley que tienen que desarrollarse durante dos semanas y, además, estamos viviendo un periodo electoral.

Mi primera reflexión es que nos volvemos a encontrar con una nueva proposición de ley que viene de la mano del Partido Popular, pero esta vez, sorpresivamente, también viene de la mano del Partido Socialista. Esto ocurre, además, el mismo día en que un destacado miembro del Partido Socialista publica un artículo de opinión en *La Razón*, que entre una serie de lindezas dice lo siguiente: El nacionalismo es una suerte de baja pasión que contamina todo lo que toca; por supuesto, también deja tocadas de muerte las palabras y su significado. Lo dice hoy en *La Razón* un destacado miembro del Partido Socialista. Si quiere, después le doy el artículo.

Asistimos en poco tiempo a dos reformas de la Ley Orgánica del Tribunal Constitucional y esto, cuando menos, denota improvisación. Dos reformas en tan poco tiempo no es algo fácilmente entendible. Además, las dos tienen los mismos objetivos, el primero, ser un aviso a navegantes, y el segundo, mandar un mensaje: cuidado. Porque, si mal no recuerdo, el Partido Socialista pidió al Partido Popular aprobar el recurso previo de inconstitucionalidad antes de la aprobación del Estatuto de Autonomía de Castilla-La Mancha. Evidentemente, el Partido Popular no quiso. ¿Por qué no quiso el Partido Popular reformar la Ley Orgánica del Tribunal Constitucional previamente a la modificación del Estatuto de Autonomía de Castilla-La Mancha? Porque, señorías del Partido Socialista, el objetivo de este recurso únicamente tiene dos ámbitos —principalmente uno—: Cataluña y Euskadi. Ahí está el problema y el quid de la cuestión.

Tal como se ha dicho anteriormente, con esta figura se introduce la judicialización de la política y una modificación sustancial del bicameralismo imperfecto, que se sustituye por un tricameralismo. Lo ha dicho el portavoz Joan Saura, además del senador Iglesias: tenemos al Congreso, tenemos al Senado y ahora tenemos al Tribunal Constitucional. Voy a intentar justificar esta afirmación y complementar la aportación interesante que han realizado los dos senadores antes citados. Analizando los términos utilizados en la modificación del artículo 79 que establece la proposición de ley, entendemos que existe una clara contradicción que va en contra de la propia Constitución. Por una parte, se dice: Son susceptibles de recurso de inconstitucionalidad los proyectos de estatuto de autonomía. Entiendo que el que tiene capacidad legislativa no es el Tribunal Constitucional, son las Cortes Generales. Y se supone que un proyecto de ley es aquel que se puede modificar,

y que quienes pueden modificarlo única y exclusivamente son las Cortes Generales. Por otra parte, para matizar esta afirmación de proyecto, dice: el recurso tendrá por objeto la impugnación del texto definitivo. Esto supone una *contradictio in terminis*, porque el proyecto de ley no es un texto mutable, porque si es un texto definitivo ya es ley, aunque después vengan la sanción y la publicación. Por tanto, si es ley, tenemos un problema a la hora de definir esta proposición de ley.

La potestad legislativa se atribuye en exclusiva, tal y como decíamos, a las Cortes Generales —artículo 66.2 y artículo 91—. Sus decisiones, una vez sean definitivas, son leyes. Terminado el último trámite legislativo en el Congreso o en el Senado, lo que existe es una ley y no un simple proyecto; evidentemente, una ley que carece de vigencia y eficacia jurídica, pero ley, no proyecto. Si el Tribunal Constitucional entra en el debate de un proyecto de ley está cometiendo una infracción constitucional; por eso estoy hablando de tercera Cámara. El artículo 66.2 de la Constitución española atribuye en exclusiva la potestad legislativa a las Cortes Generales. Por tanto, están atribuyendo al Tribunal Constitucional un poder que la Constitución no le arroga.

Señorías, independientemente de la distancia, independientemente del escepticismo que la sociedad tenga respecto a sus representantes, respecto a los miembros de las Cortes Generales, es evidente que al Tribunal Constitucional no se le puede dar un papel legislativo.

Y además de todos estos argumentos jurídicos, señorías, el momento político. Está claro que para aquellos que defienden que cuanto peor, mejor, este es un buen momento; pero para aquellos que defendemos que cuanto peor, peor, es evidente que es una mala situación.

Otra cuestión que merece una reflexión es que no es ninguna casualidad que estemos debatiendo este proyecto de ley el día 10 de septiembre, a dos días del comienzo de la campaña electoral catalana. Durante estos días, cuando nos encontramos dentro de la campaña catalana, estamos intuyendo el eje electoral de la tercera vía, protagonizado por Felipe González. Por eso me gustaría contextualizar la acción de Felipe González con la Ley Orgánica 4/1985, citada anteriormente. Voy a intentar leer aquellos párrafos que hasta ahora no se han comentado, como, por ejemplo, este que dice: Puede incidirse así, y de forma negativa, que el ejercicio de la potestad legislativa que el artículo 66.2 de la Constitución atribuye sin limitaciones a las Cortes Generales se ve lanzado a una función que no responde al sistema de relación de poderes que la Constitución establece. Es decir, en este momento nosotros no estamos dando una serie de argumentos políticos, sino una serie de argumentos jurídicos. Y me gustaría que en el turno en contra de los vetos lo justificasen de una manera u otra. Y continúo: La eficacia del artículo 79 de la Ley Orgánica 2/1979, de 3 de octubre, del Tribunal Constitucional, puede tener difícil encaje en las previsiones del artículo 91 de la Constitución, que señala un plazo determinado de sanción real de las leyes aprobadas por las Cortes, sin prever plazos de espera en los eventuales proyectos que han dejado de serlo para transformarse en leyes, sin bien carentes todavía de sanción. Como saben sus señorías, el artículo 91 de la Constitución española da un plazo de 15 días para sancionar lo que ya son leyes; no tienen validez jurídica, porque todavía les falta la sanción y la publicación, pero son leyes. Ese es el argumento jurídico. A fin de cuentas, estamos hablando de una ley orgánica que se utilizó en su momento. Ya me gustaría que alguien intentase argumentar, de una manera u otra, por qué lo que antes no estaba ajustado a derecho, ahora sí lo está.

Voy finalizando. Dije ayer y lo he dicho también hoy, que no espero gran cosa del Partido Popular con esta proposición de ley, porque dicen: no al Estado autonómico, no al título VIII de la Constitución, no a la descentralización, no al estatuto de autonomía, no al derecho de la gente a opinar, no a todo, no, no, no; o sea, todo aquello que tenga que ver con el concepto de descentralización es no. Pero de aquellos que han aprobado una ley orgánica del tenor de lo que ahora he leído, evidentemente, sí espero otra cosa.

Última reflexión. Se deposita la confianza en el Tribunal Constitucional, que es un tribunal de parte, de parte; ustedes quieren que tengamos una absoluta confianza en el Tribunal Constitucional. ¿Pero de verdad piensan ustedes que nosotros podemos poner nuestra confianza en un Tribunal Constitucional presidido por una persona que pagaba cuotas religiosamente al Partido Popular? En nuestra opinión, modificar para su provecho la Ley Orgánica del Tribunal Constitucional en vísperas electorales es del todo una irresponsabilidad. Aunque en estos momentos se haga de la mano del Partido Socialista, para nosotros sigue siendo una irresponsabilidad. Por eso ponemos a votación este veto y, evidentemente, votaremos a favor del resto de vetos presentados por los diferentes grupos.

Nada más y muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Lucas Giménez): Gracias, senador Bildarratz.

La propuesta de veto número 6 está firmada por el Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i d'Unió. Para su defensa, tiene la palabra la senadora señora Rivero.

La señora RIVERO SEGALÀS: *Gràcies, president.*

Señorías, empiezo la defensa del veto presentado por el Grupo de Convergència i d'Unió con la sensación de que el debate en el que vamos a participar respecto del recurso previo de inconstitucionalidad no responde a una verdadera voluntad de desarrollar y mejorar los mecanismos de control constitucional, no responde tanto a eso como a un acuerdo entre PP y PSOE para enviar un mensaje al debate territorial. Lo que pasa es que nosotros no entendemos el porqué, por qué ahora ni qué pretenden exactamente. Eso sí, déjenme agradecerles que ustedes pongan sobre la mesa y reconozcan un conflicto que en Cataluña ha sido denunciado una y otra vez a raíz de la sentencia del Tribunal Constitucional sobre el Estatut d'Autonomia de Catalunya, que plantea, como mínimo, una confrontación de legitimidades entre la voluntad del pueblo de Cataluña y la decisión del Tribunal Constitucional.

Señorías, cuando la voluntad democrática de un pueblo expresada en las urnas es cuestionada por un tribunal, existe un conflicto. No lo podemos negar, es un problema, es un punto de inflexión a partir del cual ya nada puede volver a ser igual; eso queda evidenciado a estas alturas.

A nuestro entender, esta proposición llega tarde y mal. Pensamos que la propuesta es inútil —ya les he dicho que no entendemos ni por qué ni por qué ahora—, no resuelve el hecho de que en la reforma del Estatuto de Autonomía de Cataluña —que fue refrendado por la ciudadanía, tal y como ocurre con la Constitución— fuera modificado por el Tribunal Constitucional, haciendo de él un estatuto distinto al que la gente, los catalanes, aprobaron por referéndum. Tampoco vemos que esto dé respuesta a casos posteriores, ya que el recurso previo y la resolución que de él haga el Tribunal Constitucional no garantizan la constitucionalidad del proyecto una vez ha sido modificado por este recurso previo; al contrario, un estatuto objeto de ese recurso previo puede volver a ser —como ha explicado muy bien el senador Saura— objeto de recurso de inconstitucionalidad, aquí no existe el principio de efecto de cosa juzgada, con lo cual lo estamos sometiendo a un doble control.

Los estatutos que son aprobados por el artículo 151 de la Constitución —estatutos hacen todas las comunidades autónomas, todas ellas, pero es evidente que hay diferentes canales— necesitan la aprobación de un referéndum; estos estatutos deben ser refrendados después de haber pasado el trámite parlamentario en las Cortes y en los parlamentos autonómicos, son las únicas leyes orgánicas que tienen que pasar este trámite por su naturaleza especial y, además, forman parte del bloque de constitucionalidad, no se pueden equiparar a una norma dispositiva con rango de ley. Señorías, a nuestro entender, no tiene sentido someterlos a un control distinto del que sometemos a la Constitución porque forman parte de ese bloque constitucional. Esto es así, pero ustedes continúan empeñados en limitar competencias y el autogobierno e intentan aplacar cualquier debate aplastándolo con su mayoría absoluta y llevándolo al terreno de lo jurídico. Hacen un flaco favor a la democracia participativa y representativa, hacen un flaco favor a la política cuando hablan de diálogo y se atrincheran con la brigada Aranzadi y judicializan la política; no debatimos, no discutimos ideas, sencillamente, las llevan a los tribunales.

El Tribunal Constitucional —y esto no lo dice solo mi grupo, no lo digo yo, hasta lo han reconocido algunas voces de su partido últimamente aquí, en Madrid— debe despolitizarse, ustedes mismos reconocen que es un tribunal altamente politizado, cuestionado por su composición y la forma de elección de sus miembros, pero en este caso concreto ustedes hacen de él una tercera cámara —ya lo han dicho los senadores que me han precedido—: doce personas que sitúan por encima del legislador, de los parlamentos autonómicos, del Congreso y del Senado e, incluso, por encima del resultado de las urnas cuando estas han sido convocadas —en este caso no lo pueden cuestionar— según contempla la ley. Ustedes depositan su responsabilidad política en el Tribunal Constitucional, porque no son capaces de afrontar las realidades que tienen delante de ustedes con diálogo, buscando consenso y buscando alguna vía para no llegar a la confrontación; de hecho, el portavoz del Grupo Popular de la Comisión Constitucional del Congreso ha llegado a decir hace poco que la reforma del Tribunal Constitucional forma parte de su estrategia política.

En cualquier caso, pensamos que se debe admitir y practicar la separación de poderes —lo hemos repetido continuamente—, si no se hace así nos encontraremos hablando de una cosa que es muy distinta de lo que queremos hablar, que es de democracia participativa. No se

puede judicializar la política ni esconder las reclamaciones territoriales —están ahí, nacen de una interpretación del pacto constitucional que nos habíamos dado, nacen de unas decisiones políticas que han sido impecables en cuanto a legalidad y en cuanto a que podían darse jurídicamente—, ha sido una irresponsabilidad política y eso está puesto encima de la mesa; ustedes van modificando el pacto, durante toda la legislatura ustedes han ido dando pellizcos al todo, niegan el escenario y nos proponen una vuelta atrás, una recentralización constante. A nuestro entender, esta proposición es un mal remedio, no soluciona, no aporta, es una medida inútil que solo envía un mensaje de inmovilismo, en el mejor de los casos, y de desenterrar viejas herramientas de épocas donde no se confiaba en los parlamentos por su incipiente creación. Ustedes dan un mensaje de desconfianza en los parlamentos y, lo que es peor, de falta de respeto por los referéndums legalmente realizados.

El debate territorial, especialmente en Cataluña, no es algo nuevo, pero es cierto que tampoco se encuentra en la etapa donde se respetaba el autogobierno que nos confería el Estatut antes de ser cepillado. Someter la voluntad del pueblo a un tribunal ha hecho aparecer algo nuevo en el debate: la defensa de la democracia y de la dignidad, que pueden tener —pueden tener— recorrido legal tanto como lo están teniendo social y político. Ustedes niegan esto porque no están cómodos con nuevos escenarios; tienen que reaccionar políticamente a un debate territorial que es político.

De las frustraciones políticas —declaración de inconstitucionalidad del Estatut d'Autonomia de Catalunya— se derivan situaciones políticas nuevas, situaciones que no cesan aunque no sean atendidas; al contrario, si no se encuentra interlocutor, se reafirman, se radicalizan. Sí, señorías. Quizá esto les vaya bien a ustedes para poder desmontar el Estado de las Autonomías, y hablo de las estructuras, porque los contenidos ya los han ido vaciando. Lo hemos denunciado muchos grupos repetidamente durante la legislatura, les hemos dicho que, si ustedes no creen en el Estado de las Autonomías, vengán y propongan otra solución, hablémoslo, debatámoslo, pero no las vacíen, no las maten de inanición, porque de momento es el marco que nos hemos dado. *(La señora vicepresidenta, Vicente González, ocupa la Presidencia).*

Ustedes deberían atender políticamente cuestiones de la realidad actual como un Estado avanzado, descentralizado y plural, un Estado moderno y europeo, como el que nosotros esperábamos tener después de haber contribuido siempre a ello. Pero no, señorías: viejas herramientas jurídicas y un Estado cada vez más recentralizado, y un Estado que habla de diálogo pero que en la realidad practica la imposición no es un interlocutor válido.

Por ello, encontramos que este proyecto de ley llega tarde y no es oportuno, no va a aportar soluciones. Presentamos este veto y pedimos al resto de los grupos que nos den su apoyo.

Muchas gracias.

La señora VICEPRESIDENTA (Vicente González): Gracias, senadora Rivero.

Turno en contra.

Tiene la palabra el senador señor Ramírez.

El señor RAMÍREZ RODRÍGUEZ: Con la venia, señor presidente.

En la defensa del veto número 1, señor Iglesias Fernández, se ha referido usted al hecho de que se pronunciase un tribunal después de haberse expresado la soberanía popular, cuestión que se ha repetido a lo largo de la tarde por parte de varios portavoces; también decía que el Tribunal Constitucional se convertía en una tercera Cámara. Yo entiendo, señoría, que sería una tercera Cámara si tuviese la iniciativa legislativa, si tuviese la facultad de controlar la acción de Gobierno, etcétera, algo que no se da; se da la posibilidad de modificar un texto, pero nunca de crear uno nuevo. No es, por tanto, una tercera Cámara, no es lo que se pretende, ni creo que en la práctica se dé esa situación en absoluto.

Como usted sabe, estamos en un Estado de derecho, estamos sometidos al imperio de la ley, todo está sometido al imperio de la ley. La ley máxima que nos hemos dado es la Constitución y en ella se recoge dónde reside la soberanía nacional porque es fruto de la soberanía nacional, todo lo cual comprende una democracia impecable. Todas las normas están sujetas a la Constitución y me parece que no viene a cuento institucionalizar ni dudas ni errores, creo que no es para eso para lo que estamos aquí mandatados. La Constitución nunca es un límite o una cortapisa, es la mayor y más seria garantía democrática de un Estado de derecho.

Señor Iglesias, nos hablaba de Rubio Llorente, de Peces-Barba y de Solé Tura —los dos últimos ya fallecidos, que en paz descansen— y nos contaba lo que ellos decían respecto a lo que

suponía la existencia de un recurso previo de constitucionalidad. Pero no se referían a este, sino a un recurso previo de inconstitucionalidad para las leyes orgánicas en general; repito, no para este recurso —que se repondría de alguna manera—, que se refiere a los proyectos de ley orgánica de estatutos de autonomía o a su modificación. Con lo cual me parece que esos conceptos no son exactos como para aplicarlos a esta proposición de ley orgánica, que trae otra cuestión, otra cuestión absolutamente distinta.

Señor Iglesias, habla usted de lo bueno que sería que estas normas no se pudieran recurrir, que no existiera este instrumento. ¿Pero se imagina usted una comunidad de propietarios en la que cada planta tuviera la facultad de modificar aquella parte de los estatutos que le afecte? Creo que sería invivible, desde un punto de vista práctico sería imposible. Si cada uno de nosotros, desde cualquier punto de nuestro país, hiciéramos las modificaciones que considerásemos oportunas y, de alguna manera, modificásemos Constitución, estaríamos haciendo una Constitución incoherente. *(El señor presidente ocupa la Presidencia).*

¿Es bloque constitucional? Claro que es bloque constitucional, pero lo es cuando está sometido al control de la Constitución, cuando podemos probar y garantizar que se adapta a nuestra Carta Magna, a nuestra Constitución. Si no se adapta no es bloque constitucional, es un bloque constitucional defectuoso.

En cuanto al veto del Grupo Parlamentario Vasco, es muy interesante lo que ha dicho el senador Bildarratz con respecto a que se trata del recurso previo de inconstitucionalidad para los proyectos de ley orgánica de estatutos de autonomía, porque, efectivamente, la proposición de ley habla del texto completo del proyecto de ley una vez tramitado por Congreso y Senado; en ese momento es cuando puede ser recurrido. Es ciertamente curioso, pero me parece que eso aclararía un poco lo que usted decía en esta tribuna que debía aclararse.

Decía usted que no espera nada del PP, pues nosotros en el PP esperamos muchísimo del PNV, lástima que no sea un amor correspondido. Sí al estatuto de autonomía, sí al Capítulo VIII de la Constitución, sí a la descentralización, sí a las autonomías, sí al Estado de derecho, señor Bildarratz. Aunque usted no nos vea así, esa es nuestra respuesta siempre. *(Aplausos)*. Esa es nuestra respuesta.

Y decía también que hay una tercera vía que representa el señor González. Pues me parece a mí que no, porque yo creo que las últimas misivas del señor González son asumibles por esta parte derecha del hemiciclo, por mi grupo. Incluso los que podíamos tener alguna duda —primero la tuvieron en su partido algunos jefes, algunos líderes, algunos varones— respecto a lo manifestado por Enric Juliana, en el sentido de que el señor González decía que él era partidario de que Cataluña fuera reconocida como nación, lo cierto es que el señor González lo ha desmentido, ha dicho que él nunca dijo tal cosa. El señor Juliana ha dicho que formaba parte de una pregunta, pero incluso la pregunta se refiere a una realidad nacional y no a una nación, así que yo creo que esa no es la tercera vía, o bien nosotros somos la tercera vía, con Felipe González, no le quepa duda.

Señorías, respecto al veto número 3, de la señora Julios, nos habla todo el tiempo de retroceso, todo el tiempo nos habla de confrontación: confrontación política y confrontación entre las leyes y la política, entre el derecho y la política. Señoría, no puede haber confrontación entre el derecho y la política. ¿Para qué estamos aquí, señoría, para qué estamos aquí? Aquí estamos para hacer el derecho desde la política, no hay confrontación; por tanto, si algo chirría, si algo no le gusta a usted, venga aquí y propóngalo, y si usted nos convence lo aprobamos y verá usted como no hay confrontación. Ahora bien, señoría, lo que no se puede decir es que la soberanía popular así vista puede incumplir leyes. No, tenemos un procedimiento, tenemos una soberanía popular que la ha elegido a usted, que la ha mandado para acá, ¿sabe usted para qué? Para que aprobemos aquí la ley que ellos y todos tenemos que cumplir. Ese es el procedimiento, es muy fácil, no hay ninguna confrontación ni disquisición, no hay ningún problema, así que vamos a hacer las cosas bien, porque no tiene ningún sentido. Yo respeto muchísimo lo que usted ha dicho, pero me parece que hay una pequeña confusión.

Decía usted una frase de Miguel Herrero y Rodríguez de Miñón y otra de Miquel Roca, que creo que forma parte ahora de un grupo que son los amigos de Josep Antoni Duran i Lleida. Yo no sé si el Miquel Roca de ahora mantiene la frase o no la mantiene, pero lo que sí sé es que don Miguel Herrero y Rodríguez de Miñón, un brillantísimo jurista, no dijo esa frase cuando era padre de la patria, la ha dicho un poco después, cuando ya estaba algo disgustado. Si cogemos una frase

de don Miguel Herrero en cada momento histórico se contradirían entre sí, así que no me parece que sea la mejor frase que puede usted traer aquí.

El señor Saura, muy brillante y muy inteligente, como siempre en sus intervenciones, nos ha puesto muchas pegas a este trámite. Ha hablado de que es una excepción, que es un nuevo trámite... Un nuevo trámite, sí, desde luego que sí, señor Saura, porque lo es. Mayor politización, no veo por qué. Será tanta politización como queramos ver. El Tribunal Constitucional estará más politizado o menos politizado —eso va por barrios, cada uno tiene su opinión—; desde luego, sería deseable que no estuviera politizado y yo entiendo que no lo está, pero, en cualquier caso, no hay mayor politización porque se apruebe una ley orgánica que reconozca este recurso previo de inconstitucionalidad.

Y, señor Saura, todas las frases de todos los autores que nos ha traído usted están muy bien, pero todas se refieren a un recurso previo que no es este que traemos hoy para aprobar, ninguna, ninguna se refiere al mismo. Tiene usted que refrescar un poquito sus citas y traernos las que se refieren a esta proposición.

La señora Capella —que no está hoy, estará en la Diada— nos traía el veto número 5, en el que también hablaba del bloque constitucional y de cómo los estatutos de autonomía se convertían en norma jurídica tras su aprobación por el parlamento autonómico. Todo eso está muy, pero lo único que debemos garantizar es que todos nos acojamos a la Constitución, como nosotros mismos —todos— hemos votado, como hemos decidido que todo se ajuste a la Constitución, con lo cual un texto de este tipo también tiene que ajustarse a la Constitución.

Señora Rivero, sinceramente, yo creo que no se prestó un buen servicio ni a Cataluña ni al resto de España proponiéndose un texto defectuosamente constitucional para someterlo a referéndum; yo creo que no se le prestó un buen servicio desde las instituciones democráticas. Si tenemos vigente el recurso previo de inconstitucionalidad, seguro que vamos a atender mucho mejor las necesidades y los deseos de los ciudadanos que, legítimamente, tienen que votar un estatuto que sea legal. Y me remito a los hechos: no es que yo tilde de más o menos inconstitucional el estatuto que aprobaron las Cortes Generales, sino que me refiero a ese Estatut que fue modificado por el Tribunal Constitucional.

Respecto a ese presunto doble control, al que también se ha referido el señor Saura y me parece que también el señor Iglesias, voy a decir lo mismo que dije en la comisión: que no parece probable que el Tribunal Constitucional se revise a sí mismo a lo largo del trámite de aprobación de un estatuto de autonomía; si el Tribunal Constitucional se ha pronunciado ya en el recurso previo, no creo que después diga que lo dijo o dejó entrever que era constitucional ahora no lo es.

Señorías, esta proposición se trae a estas Cortes Generales, al Senado del Reino de España, para mejorar, para completar, para disponer de mayores garantías constitucionales y democráticas. No es, ni está previsto, para referenciar ni para dar lecciones sobre nada o sobre nadie, ni respecto al Estatuto de Cataluña ni al de Castilla-La Mancha, ni al presunto nuevo estatuto o modificado de Euskadi. La Constitución, señorías, es el marco, estar en su seno nunca debe ser ni un inconveniente ni un retroceso, todo lo contrario, la Constitución tiene que ser una garantía para todos de igualdad, de libertad y de democracia, y si no es así, lo estaremos haciendo mal, señorías. Creo que este es el camino adecuado.

Muchas gracias. (*Aplausos*).

El señor PRESIDENTE: Gracias, senador Ramírez.

Pasamos al turno de portavoces.

Por el Grupo Parlamentario Mixto, compartirán el turno los senadores Espinar e Iglesias. En primer lugar, tiene la palabra el senador Iglesias.

El señor IGLESIAS FERNÁNDEZ: Gracias, señor presidente.

Con toda cordialidad —porque además es cierto que es imposible discutir con el portavoz del Grupo Popular—, pero mantengo las razones fundamentales de las discrepancias.

Nos decía su señoría que el Tribunal Constitucional no puede ser entendido nunca como una tercera Cámara. Pues le digo lo siguiente: la función más relevante que tiene esta Cámara es la de formular vetos. Esa facultad es la que se está concediendo con esta ley al Tribunal Constitucional; previamente, antes de que el Senado pueda ejercer el veto, lo va a poder ejercer el Tribunal Constitucional. ¡Figúrese su señoría si es una tercera Cámara y de qué rango, de qué nivel!

Descalificaba las citas que traía del debate parlamentario en el Congreso del año 1979, y yo creo que las descalifica sin mucho fundamento, porque en aquel debate el señor Peces-Barba y el señor Solé Tura no dijeron que no valiera, que no sirviera el recurso previo de inconstitucionalidad salvo en los casos de estatutos de autonomía, sino que decían: de todas las leyes orgánicas, incluidas los estatutos de autonomía.

Cuando se hizo la reforma en el año 1985, el Grupo Socialista, mayoritario en la Cámara, tampoco salvó de la desaparición del recurso de inconstitucionalidad a la posibilidad de que se planteara con carácter previo frente a los estatutos de autonomía —por eso a mí me cuesta trabajo entender en este momento el cambio de posición del Partido Socialista—. Porque además —lo intenté explicar antes y seguramente no me salió bien—, si es cuestionable que quepa el recurso previo frente a cualquier ley orgánica, más cuestionable es que quepa frente a una ley orgánica que es estatuto de autonomía, que suma dos legitimidades: la ley orgánica suma la legitimidad del Congreso y del Senado, de las Cortes Generales; la ley orgánica/estatuto de autonomía a esas legitimidades suma la legitimidad de la cámara autonómica en la que se elaboró el proyecto. Por lo tanto, si hubiera que establecer una excepción, la excepción debiera ser que en ningún caso en los supuestos de estatutos de autonomía cupiera el recurso previo.

Yo creo que se ha sacado una conclusión equivocada de la situación difícilmente digerible, es cierto, desde la perspectiva jurídica y política que significó la sentencia del Constitucional en torno al Estatut de Catalunya. Yo comparto que esa fue una situación de difícil encaje desde cualquier perspectiva, pero sacar como conclusión que para evitar eso lo que hay que hacer es aprobar esta proposición de ley orgánica que ustedes nos plantean, entiendo que es un tremendo error —error, inmenso error—.

Muchísimas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Iglesias.
Tiene la palabra el senador Espinar.

El señor ESPINAR MERINO: Gracias, presidente.

Si me lo permiten, tengo entendido que ha sido la última intervención del senador Iglesias en esta Cámara y quería pedir un aplauso. (*Aplausos*).

Y aplaudido como se merece el senador Iglesias: «Ni una sentencia constitucional ni ninguna ley pueden negar la realidad nacional catalana, pero tampoco puede disolverse el Estado desde el marco legal. La crisis actual requiere una solución política, necesariamente negociada». Esto lo dice Miguel Herrero y Rodríguez de Miñón, que, hasta donde yo tengo entendido, no es precisamente un militante de Podemos, es el padre de la Constitución que ustedes designaron.

La reforma de la Ley Orgánica 2/1979, de 3 de octubre, que regula el Tribunal Constitucional, que ustedes nos proponen hoy es una reforma que está muy lejos de cumplir el objetivo para el cual ustedes la presentan. Nosotros nos tememos que ustedes creen que con esta reforma del Tribunal Constitucional protegen la Constitución, porque creen que van a proteger la Constitución a golpe de decreto legislativo, a golpe de imposición de un rodillo que es una mayoría en las Cámaras parlamentarias, pero que ya no es una mayoría social, y qué va: lo que ustedes están haciendo es dinamitar la Constitución del 78.

Desde la tribuna se ha reiterado que es una reforma que le atribuye al Tribunal Constitucional una potestad por encima de la voluntad popular, una potestad casi por encima de las cámaras legislativas y una potestad por encima de la voluntad popular.

Eso sería grave en cualquier contexto político pero es mucho más grave en un contexto como el que vive hoy el país. Porque hoy —lo hemos dicho alguna vez en esta Cámara y no nos vamos a cansar de repetirlo— hay una disociación entre la Constitución material y la Constitución formal en este país. Lo que el texto constitucional dice tiene poco que ver en ocasiones con la realidad social, tiene poco que ver con el curso de los acontecimientos políticos, tiene poco que ver con lo que la gente quiere, y eso hace que el texto constitucional tenga que ser revisado, que los estatutos de autonomía tengan que ser revisados.

Es un clamor que el encaje de Cataluña en España, tal cual está, no sirve; es un clamor y lo vamos a ver mañana en la manifestación de la Diada. En Podemos no queremos que Cataluña se vaya de España, lo hemos dicho muchas veces, pero entendemos que su estrategia para que Cataluña no se vaya de España está profundamente equivocada. Ustedes entienden que Cataluña

no se va a ir de España por sus narices, porque van a imponer a los catalanes el modelo de España que ustedes quieren. Y esto no funciona así.

Ustedes van estrechando cada vez más lo que cabe en la Constitución española de 1978. Ustedes van estrechando cada vez más lo que cabe en España, en ese modelo de España carpetovetónica del Partido Popular. El otro día oíamos a una oradora en la tribuna que nos daba clases de lo que era una familia normal, escuchamos a oradores que nos dicen lo que son los españoles normales, y escuchamos a oradores que nos dicen lo que tiene que ser España. Pero lo que pasa es que en ese concepto de las personas normales, de las familias normales, de la España normal, de lo que ustedes se creen que es España, cada vez cabe menos gente y están ustedes echando a gente de España. Y la peor estrategia que puede emplear quien quiera convencer a los catalanes de que se queden en España es imponerles un modelo de España que no quieren, y lo han dicho una vez tras otra.

Reconozcan y asuman que la Constitución española se puede tocar, se puede alterar, que los estatutos de autonomía se pueden tocar y se pueden alterar —hay algún senador que niega con la cabeza—. No queda tan lejos cuando ustedes, por mandato de la señora Merkel, reformaron en dos días el artículo 135 la Constitución española, pactando con el Partido Socialista. La Constitución no es intocable, se puede modificar, y es mejor modificarla, escuchando a la ciudadanía que a la canciller alemana. De verdad, la Constitución pertenece mucho más a la ciudadanía española que a la canciller alemana. Escuchen el clamor de pueblos que ya no están a gusto en la arquitectura institucional de Estado. Escuchen el clamor de pueblos que ya no están satisfechos con el tipo de reconocimiento que se le da a sus realidades y pregúntenles, dejen que el Estado pregunte a sus ciudadanos cuál es el modelo de convivencia que quieren tener.

Tenemos una Constitución que está obsoleta en muchas materias, no solo en esta, y debatiremos sobre esto por extenso; también está obsoleta cuando dice que el mecanismo a través del cual se obtienen los derechos sociales es el trabajo y buena parte de la población de este país no lo tiene, más de la mitad de los jóvenes. Hay muchas cosas en las que la Constitución española está obsoleta. Asímanlo y sean valientes.

Manuela Carmena lleva diciendo desde que es alcaldesa de Madrid... (*Rumores*).

El señor PRESIDENTE: Señorías, guarden silencio.

El señor ESPINAR MERINO: Si es que tienen ustedes un problema con lo de escuchar, y tienen ustedes un problema grave con escuchar a quienes piensan diferente. Ustedes se deben de creer que la realidad se termina en este hemiciclo, pero la realidad no se termina en este hemiciclo. La realidad social de este país, cuando se sale del Parlamento, no cabe en la idea de España que tienen ustedes; la idea de España que tienen ustedes es una parte, pero no compone la totalidad de este país.

Como les decía, Manuela Carmena dice que gobernar es escuchar. Yo a ustedes no les voy a pedir tanto, no les voy a pedir que entiendan el Gobierno como lo entendemos nosotros, porque comprendo que hay formas diversas de entenderlo; pero sí les pido que salgan de su ensimismamiento, que dejen de pensar que España es solo la que concibe el Partido Popular. Ustedes han estrechado tanto la Constitución española de 1978 que a buena parte de la ciudadanía de este país se le queda estrecha.

Tengan altura de miras y comprendan que un país no es el proyecto de un partido. Tengan altura de miras y no hagan con el país lo que han hecho con la Constitución: no hagan que España se le quede pequeña a buena parte de los españoles. Estamos a tiempo de entendernos, y todavía estamos a tiempo de reconstruir un proyecto de país de países en el que quepa todo el mundo; pero eso se hace tendiendo puentes y no levantando muros, y esta reforma del Tribunal Constitucional no aporta nada porque en este país ya hay Estado de derecho e imperio de la ley y se cumplen las sentencias del Tribunal Constitucional. No hacía falta esta reforma para que eso sucediera, y es una reforma que en lugar de tender puentes levanta muros. Tiendan puentes al entendimiento, entiendan que viven en un país plural y salgan del ensimismamiento, de mirarse el ombligo y de creerse que España es el país que ustedes ven cuando se miran al espejo, porque España es una cosa mucho más compleja y la componemos mucha gente que no nos parecemos en nada a ustedes, y tenemos derecho también a que nuestro país nos reconozca.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, senador Espinar.

Por el Grupo Parlamentario Vasco en el Senado, tiene la palabra el senador Bildarratz.

El señor BILDARRATZ SORRON: Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, nos encontramos en una situación que comienza, simplificando un poco, en 2006 con la reforma del Estatuto de Cataluña. La reforma del Estatuto de Cataluña es fruto de un pacto: un pacto en el Parlamento catalán, un pacto con los catalanes y un pacto y un debate que se produjo en las Cortes Generales. En estos momentos nos encontramos, también en Euskadi, con un debate. Como escuchamos en la interpelación al señor Montoro, hay una ponencia de autogobierno cuya misión principal es la de elaborar un nuevo estatuto. Evidentemente, lo primero que a nosotros nos importa es obtener un acuerdo interno, un pacto, es un sistema de pacto. Para ello tenemos un método, y ese método empieza con escuchar, continúa con el diálogo, con la negociación, con el acuerdo y termina con el referéndum.

Esa es la metodología que tenemos en el Parlamento vasco. ¿Y cuál es la situación que se está dando? Que cuando el Parlamento vasco, a propuesta del Partido Popular vasco, requiere del Gobierno español una serie de informes, por ejemplo, se los niega aduciendo que está requiriendo una serie de información que es competencia exclusiva del Gobierno central; un informe sobre la situación de las transferencias y competencias en el ámbito vasco. ¡Díganme sus señorías dónde está la exclusividad del Gobierno español! Además, después de un año sin contestar a la demanda realizada por el Parlamento vasco hubo que requerirle para que se respondiera.

¿Qué se deduce de eso? ¿Qué demuestra eso? Una actitud de no valorar el trabajo que se está haciendo, una actitud de no atender, una actitud de no acuerdo; es decir, que cualquier trabajo que se vaya a realizar —en este caso por el Parlamento vasco— va a poder ser cuestionado por el grupo mayoritario.

Como les decía, lo importante de un estatuto de autonomía es el pacto, es el pacto interno, sabiendo que después se necesita el pacto con el resto del Estado; es decir, parlamentarios vascos, ciudadanos vascos, participación ciudadana, Congreso, Senado, vale mucho menos que el interés, que también es político, de 12 personas que conforman el Tribunal Constitucional, con un valor mayor que todas aquellas personas que han sido elegidas en las urnas, que han mostrado una actitud política, que han querido trasladar esa política y esa voluntad política y participada con la ciudadanía a un documento; y lo importante es que se sepa adecuar esa necesidad de la ciudadanía a ese documento y al marco del que todos nos hemos dotado.

¿Y cuál es el resultado de todas las intervenciones y comportamientos que están teniendo ustedes a partir de 2006? ¿Cuál es el resultado de todo? Conflicto, conflicto y conflicto. Es decir, en estos momentos hay una gran preocupación por todo lo que está ocurriendo en Cataluña y por todo lo que pueda ocurrir también en otras comunidades autónomas. Pero los únicos responsables de la situación en la que nos encontramos son ustedes, porque no han gestionado las necesidades que tiene la ciudadanía y, sobre todo, no han querido conocer cuál es la situación, cuál es la realidad que en estos momentos se da en la sociedad catalana. Para conocer cuál es la realidad, cuál es la situación, evidentemente no hay más que una manera: preguntar a la ciudadanía qué quiere. Aquel que tiene miedo a preguntar lo que la ciudadanía quiere evidentemente tiene que cuestionarse si la política es el elemento importante de su vida o de su plan de vida de cara al futuro, porque lo únicos que a nosotros nos da legitimidad, los únicos que nos dan a nosotros credibilidad es la ciudadanía, es la sociedad. El no querer conocer lo que está pasando es cerrar los ojos, es mirar hacia el otro lado. En ese sentido nosotros no entendemos, tal como lo hemos planteado, que el Tribunal Constitucional que, como hemos dicho, valoramos que actúe de parte, quiera poder entrar en el debate parlamentario en cualquiera de sus fases, porque cuando está diciendo que quiere entrar en el texto definitivo del proyecto de ley, evidentemente ya está diciendo que quiere entrar como tercera cámara, además con todas las contradicciones que hemos aducido aquí, a las cuales todavía no se nos ha respondido. Ya hemos comentado cómo en el preámbulo de la Ley 4/1985 se están aduciendo una serie de argumentos, a los cuales no se ha respondido. Por ejemplo, ¿cómo se soluciona la contradicción que se produce con el artículo 91 o con el plazo que tiene el Rey para poder sancionar la ley? ¿Cómo se supera ese problema? Es evidente que, viendo todo ese tipo de preceptos, la Constitución en ninguno de los casos está pensando en un recurso previo de constitucionalidad, sino siempre en un recurso posterior.

Por todo lo aducido, nosotros seguimos pensando que hay que apoyar nuestro veto y los vetos del resto de grupos y esperamos que por el grupo mayoritario se nos aduzcan una serie de razones o de argumentos que puedan contradecir lo que hasta ahora recogía la Ley 4/1985 y también del Grupo Socialista, en base a qué razones jurídicas dan el cambio que en esa ley orgánica ya está visto que dan.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Bildarratz.

Por el Grupo Parlamentario de la Entesa, tiene la palabra el señor Martí Jufresa.

El señor MARTÍ JUFRESA: Muchas gracias, presidente.

Señorías, nuestro grupo, en particular los senadores socialistas catalanes, hacemos una valoración ampliamente positiva de la tramitación de esta proposición de ley, básicamente por dos motivos, que expondré a continuación, aunque antes me gustaría hacer algunas consideraciones previas, al hilo del debate que estamos teniendo.

La primera —como se ha dicho aquí— es que solo se está proponiendo volver al recurso previo para los estatutos de autonomía, y no se suspende su ejecución, sino su ratificación por referéndum por parte de aquellos que les corresponde; al contrario, nosotros creemos que esto es una excepción con el conjunto de las leyes orgánicas y que, por tanto, como tal caso singular merece la excepción de que el recurso de constitucionalidad sea previo y no a posteriori.

Segunda consideración. Si no se aprueba esta modificación de la ley, no habrá recurso previo. No es que no haya nada, es que se mantendrá el recurso a posteriori; por tanto, estaremos como ahora.

Tercera consideración. Algunos de ustedes, señorías, parece que consideran —algunos lo han dicho más explícitamente y otros más implícitamente— que los estatutos de autonomía no se debieran someter al control de constitucionalidad; no debieran ser interpretados por el Tribunal Constitucional. Sinceramente, no entiendo cómo se puede convivir en un Estado de derecho con esta situación. ¿Con el pacto permanente y constante entre poderes, por lo tanto, descartando al tercer poder del Estado de derecho, que es el que interpreta las normas en todos los casos y también en la Constitución y frente a todas las leyes? ¿Cómo se puede convivir con una doble legitimidad, una que emana de la Constitución y la otra de los estatutos de autonomía? No consigo entenderlo. Señorías, no consigo entender qué proponen todos los grupos que han presentado veto. Todavía no he entendido qué proponen. ¿Que no haya Tribunal Constitucional? ¿O que no haya Constitución? En algunas de las intervenciones me ha parecido entender esto. Me gustaría saber qué proponen a la situación actual de recurso a posteriori. Frente a las modificaciones, reformas o aprobación de los estatutos de autonomía, ¿qué proponen ustedes que hay que hacer? ¿Quedarse como estamos ahora? ¿Volver al recurso previo? ¿Cambiar la Constitución?

Señorías, hechas estas consideraciones previas, me gustaría volver a los dos motivos principales que hacen que los senadores socialistas catalanes veamos ampliamente positiva esta reforma.

La primera es que subsana, a nuestro entender, una disfuncionalidad democrática gravísima, precisamente la actual tramitación de modificaciones de estatutos, que no garantiza que la ciudadanía tenga la última palabra. Reponiendo el recurso previo de inconstitucionalidad en estos casos, lo que hacemos es que lo que sanciona el referéndum ciudadano ratificando el texto no tenga enmienda sustantiva posterior. Estamos certificando que la soberanía reside efectivamente en el pueblo, en este caso de manera directa. Nos parece absolutamente lógico que el recurso previo, como he dicho antes, sea una excepción por la naturaleza de la norma, que precisamente debe ser ratificada en referéndum, no como el resto. Además, lo que hace es concluir un proceso dándole su última garantía, como hace —las senadoras y senadores catalanes lo saben perfectamente— el Consell de Garanties Estatutàries de Catalunya, que, antes de que sea ley, revisa la constitucionalidad y la adecuación al Estatuto de Cataluña de las leyes que emanan del Parlamento de Cataluña, y que suspende por un tiempo su ejecutividad hasta que le haya dado el visto bueno y, si dice lo contrario, se modifican. Por tanto, este recurso previo es precisamente la garantía de que un texto puede ir a referéndum sin que luego se contradiga la decisión soberana popular. Además —se ha dicho aquí—, con plazos perfectamente razonables: tres días para la presentación, seis meses para la resolución.

Por tanto, a nuestro entender, esta proposición de ley no representa ningún retroceso. Lo que nos parecía un retroceso es la situación actual: contradecir la voluntad popular. Esto sí que nos parecía un retroceso. Por consiguiente, creemos que es una mejora objetiva del procedimiento democrático en un tema clave para la estructura del Estado porque evita un choque de legitimidades entre el Tribunal Constitucional y la soberanía popular, que cuestiona muy seriamente la arquitectura política de nuestro país ya que es una situación que los ciudadanos y ciudadanas no llegan a entender.

¿Cómo es posible que se someta a votación, a su última palabra, y después se enmienda, se modifique y se diga que todo este trámite no ha servido para nada? Por tanto, ante la evidencia de esta falla en nuestro edificio democrático, creemos que había que reconducir la situación y es lo que, a nuestro entender, hace esta proposición de ley.

Pero existe, señorías, un segundo motivo, que quiero subrayar también en esta situación y es que esta proposición de ley es el reconocimiento político de un error, de un error del Partido Popular, que utilizó el recurso posterior de inconstitucionalidad irresponsablemente, como arma estrictamente política contra el Estatuto de Cataluña. Votando esta proposición de ley, el PP reconoce su error y lo celebramos. Rectificar es de sabios, nunca se debió envenenar la situación política con este recurso, nunca se debió pensar que todo vale para derribar a un Gobierno, porque cuando alguien juega con fuego, todos acabamos quemados y ahora tenemos meridianamente claro a qué se refiere esta expresión.

Esperamos que esta proposición de ley sea también simbólicamente la expresión de que el Partido Popular ha aprendido la lección de lo que significa transitar por las vías del enfrentamiento total —blanco o negro, vencedores o vencidos— y del cortoplacismo político, que pone en juego la esencia misma de nuestra democracia. Esperamos que así sea.

Señor Ramírez, el expresidente Felipe González apoya la reforma federal de la Constitución española. Si usted apoya también la reforma federal de la Constitución española —como ha parecido que apoyaba todas las tesis del señor Felipe González— bienvenido sea el Partido Popular a cambiar la Constitución. Junto con Podemos y el resto de fuerzas sentémonos, cambiemos la Constitución y hagamos la reforma federal que necesita España. Nos parecen, pues, como decía, dos motivos de suficiente calado político, no solo para apoyar esta proposición de ley en toda su dimensión, sino para pedir nosotros también, aunque no la hayamos presentado directamente, al resto de los grupos que se sumen a su aprobación.

Muchísimas gracias. (*Aplausos*).

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Martí.

Por el Grupo Parlamentario de Convergència i d'Unió, tiene la palabra la senadora Rivero.

La señora RIVERO SEGALÀS: *Gràcies, president.*

Intervengo de una manera muy rápida. No voy a volver a repetir mis argumentos. De hecho, nuestro grupo hace mucho tiempo que intenta explicar la situación política de Cataluña; intenta contribuir a buscar soluciones, pero no encuentra interlocutor, de momento. No volveré a explicar el sentido del contenido del veto, porque creo que he dejado claro todo lo que quería decir y dudo de que esta senadora pueda convencer al Partido Popular para que se plantee lo que nosotros pensamos que es un error a estas alturas. Pensamos que no es el momento y que no aporta soluciones, más allá de plantearlo.

Lo único que quiero decir es que me mantengo en el contenido del veto que hemos defendido y que voy a dar mi apoyo a todos los vetos —algunos con matices—, desde ideologías muy distintas, pero que han sabido coger mucho mejor que el grupo mayoritario el pulso y la necesidad de dar soluciones al conflicto político territorial que en estos momentos tenemos, que está ahí y que no se puede obviar; un conflicto en el que, por parte del grupo mayoritario, por parte del PP, de su candidato en Cataluña, hace poco, se nos contesta con : se ha acabado la broma. Yo solo quiero dejar claro que esto no es una broma. Nosotros no nos lo hemos tomado nunca como una broma, no tenemos ninguna intención de soliviantar a nadie. Se nos acaban las salidas, no nos dan oportunidad política, y entendemos que cuando la gente pide lo que pide, y lo pide reiteradamente, como todos los buenos gobernantes intentamos dar camino a sus peticiones.

Por eso, sencillamente, manifiesto mi voto a favor de todos los vetos presentados.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Rivero.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el senador Rodríguez Esquerdo.

El señor RODRÍGUEZ ESQUERDO: Muchas gracias, señor presidente. Buenas noches, señorías. Podemos decir que el Estado autonómico diseñado por la Constitución ha funcionado razonablemente bien a lo largo de estos treinta y cinco años. Ha permitido la creación y la consolidación del Estado de las Autonomías y ha servido para la consolidación de derechos y libertades y de los propios servicios públicos de este país. Creo que podemos decir que hemos conseguido un Estado descentralizado, lógicamente con sus luces y con sus sombras, sobre todo sombras en estos cuatro últimos años. Sombras e insatisfacción que han llevado al Grupo Socialista a pensar que debemos abordar, más pronto que tarde, reformas que perfeccionen nuestro Estado autonómico y caminar hacia un Estado federal, fundamentalmente para garantizar la convivencia desde el respeto a la singularidad, a la cultura y a la lengua, y más que nada porque no nos gusta la España que se está construyendo en los últimos años.

Señorías, los desafíos se ganan siempre con el diálogo y no imponiendo el pensamiento único por la vía de urgencia. Decimos sí a las reformas que sean necesarias, como la que hoy traemos a esta Cámara, y no a las reformas innecesarias que acaben con la propia naturaleza del más alto tribunal; sí reformas de cuestiones que nos garanticen nuevos derechos, que reconozcan nuevas libertades y que fortalezcan la convivencia en común, y no reformas que conviertan al Tribunal Constitucional en un mero actor político o, como ha dicho el propio profesor Rubio Llorente citado ya esta tarde, que echen sobre el Tribunal Constitucional una carga política que terminará por aplastarlo.

Con el Tribunal Constitucional, señorías de la derecha, no se puede jugar a ser desleal, unilateral e inoportuno. Al Tribunal Constitucional ni ustedes ni nadie puede convertirlo en un ejecutor al servicio del Gobierno para que tome medidas inútiles. Con el Tribunal Constitucional, señorías, no se pueden cometer disparates. Por eso, los socialistas consideramos que las reformas que se deben adoptar en el ámbito de la constitucionalidad deben provocar mejoras, por ejemplo, en la financiación autonómica, en el refuerzo del autogobierno o en la mejora de los instrumentos de cooperación. Y todo esto, señorías de la derecha, se tiene que hacer sin atropellar al Parlamento como ustedes van a hacer próximamente, porque las prisas —y creo que se ha dicho hoy por algún senador— nunca fueron buenas consejeras y además normalmente traen malos resultados. Señorías, creo que todos deberíamos compartir esto, porque creo que todos estamos de acuerdo si decimos que en España hay dos principios sólidamente instaurados: el de legalidad y el de jerarquía normativa. Y en nuestro país, como en los Estados modernos, hay una cuestión que es meridiana: la cúspide del ordenamiento jurídico la ocupa una norma que es la Constitución.

Por todo esto y por la profunda reflexión que el Grupo Socialista ha realizado con este proyecto, apoyará el proyecto legislativo y no se posicionará a favor de los vetos presentados.

Quiero hacer un comentario rápido al señor Bildarratz: lee usted periódicos que no son muy buenos. Yo le daré otros artículos del señor Tomás Gómez y ya verá cómo se aclara mucho mejor.

Como decía, los socialistas apoyamos y presentamos esta iniciativa por dos razones tangibles, señorías: en primer lugar, por el cúmulo de desatinos que surgieron en torno al Estatuto de Autonomía de Cataluña y, en segundo lugar —lanzo esta pregunta a la Cámara—, ¿alguien se cree que, si este proyecto no se aprobara, el control constitucional sobre los estatutos de autonomía no iba a continuar, no iba a existir? Evidentemente, iba a existir el control, pero en los términos establecidos en la actualidad. Los socialistas —lo decía el senador Martí— pensamos que el control jurisdiccional es preferible y es mejor que sea *ex ante* y no *ex post*. De ahí el apoyo al proyecto y nuestro posicionamiento con respecto a los vetos.

Señorías, el Grupo Socialista no puede olvidar que en 1985 un Gobierno socialista propuso la supresión del recurso de inconstitucionalidad contra los estatutos de autonomía. Lo hizo en aquellos momentos por el abusivo uso que se estaba haciendo y, a la par, para suprimir un factor que distorsionaba la relación entre poderes. Los socialistas no renegamos de aquello, pero hoy, treinta años después y tras la desazón que nos creó a todos —creo que todos lo sufrimos y lo tenemos en nuestra memoria—, el Grupo Socialista considera oportuna la reforma de la Ley Orgánica del Tribunal Constitucional. Los socialistas la venimos reclamando desde el 6 de julio de 2013 con nuestra declaración política de Granada. Lo hicimos entonces y lo hacemos ahora porque la propia Constitución es la que establece en su título preliminar y en su articulado, fundamentalmente en el artículo 9.3, que es nuestro máximo texto legal el que garantiza la jerarquía normativa, el

principio de legalidad y la seguridad jurídica. Este es, señorías, un principio que no admite ninguna excepción. Por eso, los socialistas reclamamos y pretendemos que se respeten absolutamente la Constitución y el Tribunal Constitucional. Y también la voluntad democrática de los ciudadanos de todas las comunidades autónomas. Por ello la ley que hoy defendemos. Es una propuesta democrática y positiva para nuestro sistema de justicia constitucional, treinta y cinco años después.

No debemos olvidar que los estatutos de autonomía están sujetos a la propia Constitución como garantía de estabilidad y del mantenimiento de las propias estructuras jurídicas e institucionales del Estado. Por tanto, el propio Tribunal Constitucional es el que debe y tiene que ostentar el control de dicha constitucionalidad, y por eso no debe deteriorarse. Se trata, por tanto, de garantizar un equilibrio entre la legitimidad incuestionable de los estatutos de autonomía, como norma básica de las comunidades autónomas, y el respeto evidente al propio marco constitucional, como norma fundamental de nuestro ordenamiento jurídico. Creemos que hoy, si se aprueba este proyecto de modificación nos hará más eficaces en la defensa de los derechos fundamentales y de las libertades públicas y, por tanto, seremos más ágiles en el control constitucional y en la resolución de posibles conflictos. Porque no creo que se les deba olvidar que hay estatutos de autonomía porque hay Constitución, y que esta ley, esta reforma —se ha oído decir aquí— no se plantea en ningún momento para judicializar cuestiones políticas. Esta reforma no se plantea para convertir el Tribunal Constitucional en una tercera Cámara, como se ha dicho. Esta reforma se plantea, sobre todo, y en estos momentos, para vertebrar con mayor rigor jurídico y mayor coherencia social el Estado, España, y, sobre todo, por la necesidad de evitar en estos momentos posibles choques de legitimidad.

La Constitución en su momento permitió, porque así lo quisieron los españoles, dos vías de acceso a las autonomías y, por tanto, dos formas diferentes de elaborar los estatutos de autonomía. Pero, una vez constituidas las comunidades autónomas, y elaborados y aprobados los estatutos de autonomía, todos tienen ya la misma naturaleza jurídica y una norma, la Constitución, como norma suprema de nuestro ordenamiento jurídico. No olvidemos, señorías, que no hay legitimidad sin constitucionalidad. Por tanto, tampoco hay legitimidad estatutaria sin constitucionalidad; pero sí habrá fricciones en nuestros principios jurídicos institucionales sin constitucionalidad o con medidas que puedan atropellar al Parlamento y al propio Tribunal Constitucional.

Por tanto, y a la vista del camino recorrido, el Grupo Socialista considera necesario en estos momentos introducir nuevamente el recurso previo de inconstitucionalidad tan solo para los estatutos de autonomía, para garantizar, como señalaba antes, la especial legitimidad que tienen los estatutos de autonomía como norma institucional básica y nuestro máximo texto legal, la Constitución.

Hoy no estamos, creo, para más choques de legitimidades. Hoy estamos para buscar equilibrios y simetrías entre la legitimidad ciudadana de la voluntad popular y la legitimidad que tiene el propio Tribunal Constitucional.

Para terminar, señor presidente, lo que pretende el Grupo Parlamentario Socialista con el apoyo a este proyecto de ley es fortalecer nuestro Estado de derecho; lo que pretende hoy es introducir garantías y seguridad jurídica; lo que pretende es proteger la Constitución como ley de leyes; lo que pretende el Grupo Parlamentario Socialista hoy, y en un próximo futuro, es garantizar la unidad y, a la par, garantizar la diversidad, proteger el autogobierno y hacer más fuertes las autonomías. Porque la pluralidad no es ninguna amenaza y la singularidad nos dota, además, de más libertad y más democracia. Por todo ello, votaremos favorablemente la ley que va a modificar la Ley Orgánica del Tribunal Constitucional para restablecer el recurso previo de inconstitucionalidad para los estatutos de autonomía y, por tanto, no apoyaremos ninguno de los vetos presentados.

Para acabar, quiero decirles que creemos que las opiniones y las convicciones diferentes se complementan entre sí y que, como señalaba al comienzo, los desafíos se ganan con consensos y nunca con la imposición.

Muchas gracias. (*Aplausos*).

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Rodríguez Esquerdo.
Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el senador Ramírez.

El señor RAMÍREZ RODRÍGUEZ: Con la venia, señor presidente.

Para finalizar, señorías, les diré que para el Grupo Parlamentario Popular es muy satisfactorio que esta proposición de ley orgánica que ha traído a esta Cámara vaya a tener, según parece, el apoyo mayoritario.

Hoy, por una parte, se nos llamaba carpetovetónicos. Ayer se nos decía que sacáramos el rosario de no sé dónde. Pues bien, señorías, la mayoría de la Cámara, la que tiene la mayoría absoluta, no puede ser carpetovetónica, porque carpetovetónica no es España y porque la mayoría de nuestro país tampoco lo es. *(Aplausos)*. Se nos ha dicho también que la realidad no se acaba en este hemisferio. Es cierto. Ni siquiera la realidad es la que todos y cada uno de nosotros ve en el espejo. Es cierto, esa no es toda la realidad. Y se nos ha dicho que dejemos de pensar que España es no sé qué. Tampoco España es una acampada en la Puerta del Sol. No lo es, señorías. *(Aplausos)*.

Estamos aquí porque tenemos un mandato, porque tenemos algo que hacer. Gobernar es escuchar, evidentemente. Decía el señor Bildarratz que hay que tener en cuenta la participación ciudadana. Por supuesto que sí, señor Bildarratz. Cada uno de nosotros tenemos que interpretar cuál es esa voluntad popular y cumplir con el mandato que nos dieron. Y nosotros cumplimos con el mandato que nos dieron, mayoritario, defendiendo eso que creemos que representa la mayoría de la voluntad del pueblo español. Eso es lo que hacemos aquí todos los días. Es muy fácil. Porque, claro, viendo la votación del proyecto de ley anterior, de la Ley de seguridad nacional, el cuadro de votaciones no se compadecía para nada con todo lo que se ha dicho aquí. Parecía que esa mayoría abrumadora de senadores que aprobaba ese proyecto de ley de seguridad nacional era también carpetovetónica.

Señorías, hoy vamos a aprobar un instrumento que consideramos que perfecciona, que mejora las posibilidades que tiene nuestro Estado para dar un mejor servicio a la ciudadanía. Decía el señor Martí Jufresa que, felizmente, el Partido Popular había reconocido un error. Pues mire usted, no reconocemos un error. ¿Qué es lo que está diciendo? ¿Que el Estatuto catalán, siendo inconstitucional parcialmente como ya sabemos, porque así lo dijo el Tribunal Constitucional, debería haberse quedado así? ¿Eso es lo que está diciendo? Nosotros usamos los instrumentos de que disponíamos. Repito que no estamos reconociendo ningún error, lo que estamos haciendo es perfeccionar y tener mejores instrumentos para que determinadas situaciones no se den. Eso no es reconocer ningún error, señoría.

Y, por supuesto, no estamos con la reforma federal. Además, si un día ustedes nos la explican, será de lujo *(Aplausos)*, porque hasta ahora, desde luego, no tenemos ni la más remota idea de lo que es, salvo ese tratamiento asimétrico que ustedes parece ser que quieren dar a según qué comunidad española. Y sabe usted que en su propio partido tiene mucha contestación y no les gusta nada escuchar que Cataluña debe ser reconocida como nación o que el Estado federal debe ser asimétrico. Eso no se lo creen ni ustedes. Es terrible.

La señora Rivero se quejaba de la frase hecha que dijo nuestro candidato, García Albiol, a *president* de la Generalitat catalana: Se acabó la broma. Señoría, era una forma de hablar. Lo que significaba era que el Grupo Parlamentario Popular reaccionaba y ponía un instrumento legítimo y legal al servicio de lo que considera mejor para Cataluña y mejor para España. Solamente eso.

Por otra parte, señor Rodríguez Esquerdo, le agradezco su intervención y su respaldo a esta proposición de ley orgánica del Partido Popular. Es curioso que haya hablado usted de otra ley. Ya que en esta estamos de acuerdo, vamos a expresar el desacuerdo, que es a lo que estamos mucho más acostumbrados. Está muy bien, pero en lo que ahora estamos haciendo estamos de acuerdo. Bienvenido sea.

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

El señor PRESIDENTE: Gracias, senador Ramírez.

Llaman a votación. *(Pausa)*.

Cierran las puertas.

Señorías, comenzamos votando las propuestas de veto de la Proposición de Ley Orgánica de modificación de la Ley del Tribunal Constitucional.

La senadora Cunyat ha hecho uso de la votación telemática y ha votado sí a todos los vetos.

Empezamos con la votación de la propuesta de veto número 1, del senador Iglesias.

Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 190 más 1 voto telemático, 191; votos emitidos, 190 más 1 voto telemático, 191; a favor, 12 más 1 voto telemático, 13; en contra, 177; abstenciones, 1.

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Pleno

Núm. 172

10 de septiembre de 2015

Pág. 17120

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.
Votamos la propuesta de veto número 3, de la senadora Julios.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 191 más 1 voto telemático, 192; votos emitidos, 190 más 1 voto telemático, 191; a favor, 11 más 1 voto telemático, 12; en contra, 178; abstenciones, 1.

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.
Votamos la propuesta de veto número 5, de la senadora Capella.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 191 más 1 voto telemático, 192; votos emitidos, 191 más 1 voto telemático, 192; a favor, 11 más 1 voto telemático, 12; en contra, 179; abstenciones, 1.

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.
Votamos la propuesta de veto número 4, de los senadores Guillot y Saura.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 191 más 1 voto telemático, 192; votos emitidos, 191 más 1 voto telemático, 192; a favor, 11 más 1 voto telemático, 12; en contra, 179; abstenciones, 1.

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.
Votamos la propuesta de veto número 2, del Grupo Parlamentario Vasco.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 191 más 1 voto telemático, 192; votos emitidos, 191 más 1 voto telemático, 192; a favor, 11 más 1 voto telemático, 12; en contra, 179; abstenciones, 1.

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.
Finalmente, votamos la propuesta de veto número 6, del Grupo Parlamentario de Convergència i d'Unió.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 191 más 1 voto telemático, 192; votos emitidos, 191 más 1 voto telemático, 192; a favor, 9 más 1 voto telemático, 10; en contra, 181; abstenciones, 1.

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.
Rechazadas las propuestas de veto, pasamos al debate de las enmiendas.
En primer lugar, debatimos la enmienda número 3, presentada por la senadora Julios.
Para su defensa, tiene la palabra el senador Yanguas.

El señor YANGUAS FERNÁNDEZ: Señor, presidente, la doy por defendida.
Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Yanguas.
El Grupo Parlamentario Vasco ha presentado las enmiendas números 1 y 2.
Para su defensa, tiene la palabra el senador Bildarratz.

El señor BILDARRATZ SORRON: Muchas gracias, señor presidente.
Voy a defenderlas de manera muy breve, porque creo que ya no vamos a añadir nada nuevo a lo ya dicho.

La primera enmienda es de sustitución, y lo único que pretende es reflejar la filosofía del pacto, tanto interno como con el Estado, que antes les he trasladado. Y en cuanto a la segunda enmienda, de sustitución, entendemos que tienen que ser susceptibles de declaración de inconstitucionalidad las leyes orgánicas, excepto los estatutos de autonomía. *(La señora vicepresidenta, Vicente González, ocupa la Presidencia).*

Considero que no merece la pena trabajar mayores justificaciones. En ese sentido defendidas nuestras enmiendas.

Muchas gracias.

La señora VICEPRESIDENTA (Vicente González): Gracias, señoría.

Para la defensa de las enmiendas del Grupo Entesa pel Progrés de Catalunya, tiene la palabra, en primer lugar, el senador Saura.

El señor SAURA LAPORTA: Gracias, señora presidenta.

Solo tenemos una enmienda, que hace referencia a la imposibilidad de presentar recursos de inconstitucionalidad a los estatutos y a que sean los conflictos concretos de competencias los que puedan ir al Constitucional.

Nada más.

La señora VICEPRESIDENTA (Vicente González): Gracias, señoría.

Tiene la palabra el senador Martí. *(El señor presidente ocupa la Presidencia).*

El señor MARTÍ JUFRESA: Doy nuestra enmienda por defendida, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Martí.

El Grupo Convergència i d'Unió ha presentado las enmiendas 6 a 8.

Para su defensa, tiene la palabra la senadora Rivero.

La señora RIVERO SEGALÀS: Gracias, *president*.

También las damos por defendidas.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senadora Rivero.

Y el Grupo Socialista ha presentado la enmienda 9.

Para su defensa, tiene la palabra el senador Rodríguez Esquerdo.

El señor RODRÍGUEZ ESQUERDO: Muchas gracias, señor presidente.

El Grupo Socialista presenta una enmienda a este proyecto de ley tras un desatino que se produjo en el Congreso de los Diputados. Con ella pretendemos que se redacte de nuevo el artículo diecinueve. Y la planteamos, porque consideramos que hay cosas en el Tribunal Constitucional que se deben cambiar, como, por ejemplo, la incompatibilidad expresa de los magistrados del Tribunal Constitucional de estar afiliados a partidos políticos, así como la obligación de dar cuenta de dicha incompatibilidad en su comparecencia parlamentaria.

Los miembros del más alto tribunal no tienen que tener ningún carné ni pertenecer a ningún partido. El Grupo Socialista entiende que afiliarse a un partido es un derecho que no tiene que estigmatizar a nadie, lógicamente, pero no vale hacer trampas en el solitario. Creo que debe quedar claro que una cosa es estar afiliado antes de tomar posesión como juzgador y otra muy distinta seguir afiliado cuando se toma posesión y se está ejerciendo el cargo, y además se oculta al Parlamento. Los socialistas creemos que ahora es el momento de arreglar esas cosas que se hicieron mal o que no funcionaban bien y que, por tanto, se puede cambiar, al ser el Tribunal Constitucional una institución básica del Estado y del propio entramado institucional. Lo hemos expresado siempre y, si no, recuerden lo que sucedió con el señor Pérez de los Cobos.

Por tanto, para cuidar más —si me permiten la expresión— a nuestro Tribunal Constitucional presentamos esta enmienda; como revisión o como arreglo. Y esperamos que el grupo mayoritario de la derecha lo asuma, no solamente porque hay que serlo, sino también porque hay que parecerlo. Y si con su absoluta mayoría no aceptan esta enmienda siempre quedará una sombra de duda de posibles intenciones o motivos. Creo que no tiene que volver a suceder lo ocurrido con el señor Pérez de los Cobos, que incluso ocultó su militancia en el Partido Popular y preside el Tribunal

Constitucional, porque eso sencillamente deja por los suelos la imparcialidad y la neutralidad que debe tener un tribunal juzgador. Lo he intentado decir antes: la imparcialidad, desde luego, no se demuestra ni se mide teniendo o no teniendo carné de afiliación a un partido político. Pero, insisto, además de serlo, hay que parecerlo, y por eso presentamos esta enmienda.

Muchas gracias. (*Aplausos*).

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Rodríguez Esquerdo.

En turno en contra, tiene la palabra la senadora Navarro.

La señora NAVARRO VISCASILLAS: Gracias, señor presidente. Buenas tardes, señorías.

Intentaré ser muy breve, porque ya manifesté mis argumentos de rechazo de las enmiendas en comisión.

Antes de entrar en esos argumentos considero necesario recalcar que esta iniciativa tiene un único objetivo, que no es otro que recuperar el recurso previo de inconstitucionalidad para los estatutos de autonomía y sus propuestas de reforma. En este sentido, como ustedes saben, el alcance de esta reforma afecta únicamente a tres preceptos de la Ley Orgánica del Tribunal Constitucional: se modifica el artículo 2, se modifica el artículo 10 y se añade un nuevo título VI bis y un nuevo artículo 79, que se había quedado sin contenido tras la reforma de 1985. Este nuevo título VI bis señala que el recurso tiene por objeto la impugnación del texto definitivo del proyecto de estatuto o de la propuesta de reforma de estatuto tras su tramitación en ambas Cámaras de las Cortes Generales. El plazo de su interposición será muy breve —de tres días—, y se incluye una importante novedad en la resolución por parte del Tribunal Constitucional: esa resolución tiene que ser en seis meses y se debe resolver con carácter preferente. Reiteraré pues, de manera muy breve —como ya he dicho, los expuse en comisión— los argumentos de rechazo de las nueve enmiendas.

Las enmiendas número 1 y 2, del Grupo Parlamentario Vasco en el Senado, la enmienda 3, de la senadora María del Mar del Pino Julios, así como la enmienda 5, cuestionan la legitimidad del Tribunal Constitucional para enjuiciar los estatutos de autonomía. Proponen la sustitución del preámbulo, del artículo 2 y del artículo 27, con el único objeto de excluir a los estatutos de autonomía de la declaración de inconstitucionalidad. Pero es que, señorías, ya se ha dicho, y lo reitero: ese control de constitucionalidad ya existe, y así está regulado en el artículo 27.2 de la actual Ley Orgánica del Tribunal Constitucional.

Un ejemplo que también se ha nombra aquí en varias ocasiones es el recurso que interpuso el Grupo Popular contra la Ley Orgánica 6/2006, de reforma del estatuto de autonomía. Además, es preciso señalar que es curioso que ninguna de las partes en ese proceso, desde el año 2006, en que se recurrió, hasta el 2010, en que se produjo la sentencia, ninguna, alegara la legitimidad del Tribunal Constitucional para controlar los estatutos de autonomía. Por tanto, no cuestionemos ahora la legitimidad de este tribunal, ya que, se aprobase o no esta iniciativa, ese control seguirá existiendo. Lo único que se propone es que ese control se haga antes de la entrada en vigor del estatuto o su modificación, con el único objetivo de dotar de una mayor seguridad jurídica al ordenamiento.

En cuanto a las enmiendas 6, 7 y 8, de CiU, pretenden mantener el recurso de inconstitucionalidad para unas comunidades y excluirlo para otras. Reitero lo que manifesté también en comisión: con estas enmiendas se pretende diferenciar a las comunidades autónomas que accedieron a su autonomía por la vía del artículo 143 y aquellas que accedieron por la vía rápida del artículo 151. La única diferencia que existió fue la distinta forma de acceso a la autonomía a través de los procedimientos de aprobación de sus estatutos, pero el distinto procedimiento de acceso a la autonomía no significa que el Estatuto de Autonomía de Cataluña no se tenga que someter al control del Tribunal Constitucional y el Estatuto de Autonomía de Aragón, sí. Eso es lo que proponen ustedes, señora Rivero, en sus enmiendas. Hoy todos los estatutos son iguales, todos son norma institucional básica de las comunidades autónomas y todos están sometidos a la Constitución. Como también he explicado antes, todos en la misma medida, sin distinción alguna, están sometidos al control del Tribunal Constitucional.

Para terminar, me referiré a la enmienda 4, de la Entesa, y a la número 9, del Grupo Socialista. Señor Rodríguez Esquerdo, como ya le manifesté en la comisión, no entendemos que presenten ahora esta enmienda en el Senado, cuando esta iniciativa viene de un acuerdo entre el Partido

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Pleno

Núm. 172

10 de septiembre de 2015

Pág. 17123

Socialista y el Partido Popular y su contenido no es objeto de esta iniciativa, con lo cual la vamos rechazar. Y lo vamos a hacer, además, porque ustedes solicitan que se modifique el artículo 19 de la actual ley, en el sentido de regular la incompatibilidad de los magistrados del Tribunal Constitucional con la afiliación de partidos políticos, pero mi grupo parlamentario entiende que el régimen de incompatibilidades contemplado en el actual artículo 19 es lo suficientemente amplio para garantizar la independencia de los miembros del tribunal. Además, hay que señalar que el artículo 19 deriva del régimen de incompatibilidades que se recoge en el artículo 159 de la Constitución.

Muchas gracias. *(Aplausos)*.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senadora Navarro.

Pasamos al turno de portavoces.

Por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra el senador Espinar.

El señor ESPINAR MERINO: Gracias, señor presidente.

Vamos a votar a favor de prácticamente todas las enmiendas. Saludamos especialmente la número 9, del Grupo Socialista, que tiene que ver con la independencia de los miembros del Tribunal Constitucional, por entender que, como se ha repetido a lo largo del debate, el Tribunal Constitucional se parece más a una tercera Cámara que a un tribunal independiente. Es algo que le resulta evidente a cualquiera, y por eso, repito, saludamos la enmienda del Grupo Socialista. Habríamos agradecido que el Partido Socialista se hubiera aplicado el cuento antes, pero, en todo caso, vamos a votar... *(Rumores)*. No me griten. Lo podemos hablar tranquilamente. Tienen ustedes ahora un turno. Lo discutimos. *(Rumores)*. No hace falta que nos demos voces de bancada a bancada, ni con ustedes ni con los señores del Partido Popular. *(Rumores)*. Y, ya que tenemos turno, vamos a retomar la intervención del señor Ramírez para contestar a alguna cosa.

Señor Ramírez, nosotros nos damos cuenta de que nos alude, aunque no nos nombre. *(Rumores)*. Le aseguro que aunque usted diga que está contestando a los portavoces de Podemos no le va a salir erisipela. Estamos aquí, en el Senado, y podemos discutir. Ha contestado usted nominalmente a todos los portavoces, menos a nosotros; nómbrenos, y no tenga miedo, que estamos aquí y vamos a estar un buen rato.

Dice el señor Ramírez: nosotros venimos aquí a cumplir con el mandato que nos dieron las urnas. Pues no sé si vienen ustedes a cumplir con el mandato que les dieron las urnas como cuando prometieron que no iban a subir el IVA, o como cuando prometieron que iban a crear tres millones de empleos. No sé exactamente a qué se refiere cuando dice: venimos aquí a cumplir el mandato que nos dieron las urnas. El mandato que tiene cualquier partido en el Gobierno es, cuando presenta una idea de país, no mirarse el ombligo, sino mirar a la sociedad y hablar... *(Rumores)*. Espere, usted ha hablado, yo ahora le contesto; y después, me puede contestar, si quiere. *(Rumores)*.

El señor PRESIDENTE: Senador Espinar, haga usted su discurso dirigido a todo el hemiciclo.

El señor ESPINAR MERINO: Estoy en ello.

El señor PRESIDENTE: Pues hágalo.

El señor ESPINAR MERINO: Es que estoy cansado de oír que no nos gustan los parlamentos, y somos los más respetuosos de toda la Cámara con el procedimiento parlamentario. *(Rumores)*.

El señor PRESIDENTE: Senador Espinar, haga el favor de hacer su discurso.

El señor ESPINAR MERINO: A ver si puedo. Gracias.

Nos dice usted que nos miramos el ombligo y que España no se termina en una acampada en la Puerta del Sol. Lo tenemos clarísimo; lo que pasa es que en esa acampada de la Puerta del Sol, en la que no estaba toda España, se decían cosas que luego el CIS ha dicho que comparten el 70 y el 80 % de los españoles; por ejemplo, sobre el derecho a la vivienda, sobre los desahucios y sobre algunas otras materias que tienen que ver con los derechos sociales. Por eso, esa acampada de la Puerta del Sol, que no representa a toda España, merece ser escuchada, como merecen ser escuchados todos los ciudadanos por quien gobierna.

Lo que les queremos transmitir es que el pegamento de un pueblo, el pegamento de un país, no es la etnia, no es la lengua, no es la cultura y no es ni siquiera el ordenamiento jurídico. El ordenamiento de un pueblo es la voluntad de ser y la voluntad de ser juntos. Y para construir voluntad de ser juntos lo peor que se puede hacer es que el ordenamiento jurídico del país se parezca solo a una parte del país y no al resto. Lo peor que se puede hacer es decir que las familias normales son aquellas que se parecen a las que el Partido Popular tiene en la cabeza como normales, que las personas normales son aquellas que se parecen a las que el Partido Popular entiende que son normales, y que el país se parece solo a lo que el Partido Popular quiere.

Lo que nosotros decimos es: ustedes tienen un modelo de país y una mayoría parlamentaria. Eso está muy bien y lo respetamos. Pónganlo a dialogar con una realidad social que, primero, ya no se parece demasiado a la mayoría de las Cámaras, pero, lo que es mucho más grave, no se parece nada a lo que ustedes cuentan. Hay una realidad social que es otra, que ha cambiado y con la que el ordenamiento jurídico tendrá que dialogar si no quieren ustedes que el ordenamiento jurídico se quede sencillamente obsoleto y ya no represente a absolutamente a nadie. Y este es un debate muy viejo en la doctrina, es el debate entre quienes entienden el Estado de derecho como defender el ordenamiento jurídico que hay y blindarlo y entre quienes entendemos el Estado de derecho como un continuo diálogo entre la sociedad y las instituciones.

Yo creo que la democracia se parece mucho más a esta segunda forma de entender el Estado de derecho. Hagan un poco más de caso a la realidad social, escuchen un poco más a la ciudadanía, y mírense un poco menos en el espejo para pensar en qué es España. España es un país plural, es un país de países y es un país en el que hay, por cierto...

El señor PRESIDENTE: Vaya terminando, señoría.

El señor ESPINAR MERINO: ... un lío territorial que, como diría el presidente del Gobierno, no es menor, abierto, entre otras cosas, porque ustedes le han querido imponer a los españoles un modelo de país que ni les gusta ni lo quieren ni al que se parecen.

Escuchen a los españoles.

Acabo ya, presidente, en diez segundos.

El señor PRESIDENTE: Termine ya, senador Espinar.

El señor ESPINAR MERINO: Un portavoz del PSC nos ha preguntado: y ustedes, ¿qué proponen? Lo llevamos diciendo un año y medio: proponemos un proceso constituyente en el que se le pregunte a todo el mundo sobre todas las cosas.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Espinar.

¿Grupo Parlamentario Vasco? (*Denegaciones*).

Por el Grupo Parlamentario Entesa, tiene la palabra el senador Martí.

El señor MARTÍ JUFRESA: Sí, presidente, vamos a compartir el turno con el senador Saura.

Por mi parte será muy breve. Ya hemos expuesto los argumentos en favor de esta proposición de ley y solo le quiero decir al senador Ramírez por qué fue un error que el Partido Popular presentara recurso al Estatuto de Cataluña. Primero, porque ustedes no estaban preocupados por la constitucionalidad del Estatuto porque votaron artículos que luego fueron —de los pocos— suspendidos; los votaron ustedes, no el Parlamento de Andalucía, ustedes, el Grupo Popular en Andalucía votó a favor. Por tanto, no estaban preocupados por la constitucionalidad de estos artículos, sino por otra cosa.

Segunda razón. ¿Sabe qué pasa, senador Ramírez? Que el Tribunal Constitucional les dio la razón muy poquito. Ustedes impugnaron ciento veintisiete preceptos y les dio la razón en catorce, y a la mitad de ellos solo parcialmente. Luego, la operación era otra y además, insisto, fue un error. ¡Cuánto daño, senador Ramírez, cuánto daño con tan poca razón!, ¡cuánto daño! (*Aplausos*).

El señor PRESIDENTE: Gracias, senador Martí.

Tiene la palabra el senador Saura.

El señor SAURA LAPORTA: Gracias.

Dos cuestiones. Una en relación con la proposición de ley que vamos a aprobar, sobre si hay recurso previo o recurso posterior. Yo mantengo el recurso posterior porque el previo va a suponer un problema terrible. Imagínense lo siguiente, que para el Estatuto catalán se hace un recurso previo. El Tribunal Constitucional declara inconstitucionales determinados artículos y lo devuelve a las Cortes, y estas han de modificar o suprimir estos artículos. ¿No creen que el choque de legitimidades se va a producir igual? Es más, en el último artículo la proposición de ley dice: en este caso —en el caso de que haya inconstitucionalidad—, la tramitación del texto no podrá proseguir sin que tales preceptos sean modificados o suprimidos por las Cortes Generales. Dos preguntas al respecto. ¿Y por qué no por el Parlamento catalán, el Parlamento andaluz o por el que sea? Y la otra pregunta. Cuando sean modificados o suprimidos por las Cortes Generales, ¿qué pasa con esta modificación?, ¿dónde va este estatuto? Y si hay un texto de las Cortes que lo modifica, ¿qué hacen, vuelven a ir al Constitucional?, ¿se puede hacer otro recurso previo? Es decir, no es cierto. Porque lo que estamos discutiendo hoy no es ideología política de fondo, sino si existe un procedimiento u otro más eficaz para controlar los estatutos. Creo que lo que vamos a aprobar va a complicar mucho más esto.

Y la segunda cuestión a la que quería referirme tiene que ver con unas palabras que el senador Martí ya ha comentado. Ayer también se dijo que el problema no era el control de los estatutos, sino qué modelo de Estado queríamos. Y ustedes, desde hace cuatro años, no abren la boca, lo han bloqueado todo. Me parece muy ingenioso y divertido —cómo es usted, señor Ramírez— que diga que le expliquen el tema federal. Pero, por favor, el problema no es ese. El problema es que en Europa el 90 % de los países tienen Estados federales distintos, y el problema es que hoy España necesita un salto adelante, y no solo por lo de Andalucía. Mire, el Estatuto catalán estuvo vigente cinco años y que yo sepa durante ese tiempo no hubo más grietas en España para que se rompiera España, hubo las mismas. Pero ustedes hicieron una gran campaña sobre que si se aplicaba el Estatuto catalán España se rompería. España no se rompió. Y lo que el Tribunal Constitucional hizo —y no quiero referirme al culebrón del Tribunal Constitucional y al uso partidista que se hizo de él— fue suspender artículos que funcionan en Holanda, en Alemania, en Austria, en la mayoría de países.

En síntesis, la proposición de ley que estamos a punto de aprobar va a traer más problemas, uno evidente —y con esto acabo—. Cuando en el año 1984 el ministro Sáenz de Cosculluela modificó y eliminó, en nombre del Gobierno y de la mayoría socialista, el recurso previo dijo que se producía obstruccionismo. ¿Ustedes de verdad creen que el recurso previsto en esta proposición de ley, que va a suponer la suspensión automática del Estatuto, como mínimo durante cinco meses, no va a producción obstrucción? ¿De verdad piensan esto? ¿Es que no han visto lo que ha pasado?

En definitiva, va a ser un elemento de obstruccionismo y, como decía antes, una vez que se modifiquen los estatutos, nadie va a saber dónde va cada estatuto y se va a producir otro choque de legitimidades.

Muchas gracias. (*Aplausos*).

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Saura.

¿Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i d'Unió? (*Denegaciones*).

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el senador Rodríguez Esquerdo.

El señor RODRÍGUEZ ESQUERDO: Gracias, señor presidente. Señorías, seré breve.

Es una pena, senadora Navarro, que no hayan asumido ustedes la enmienda presentada por el Grupo Socialista, que estoy seguro de que hubiera sido asumida por el resto de la Cámara, porque pensamos que el Tribunal Constitucional, nuestro más alto tribunal, no ha de tener ninguna sombra de sospecha ni de parcialidad porque es una institución básica del Estado y de todo el entramado político institucional.

Es cierto que la enmienda no está dentro del objeto de la ley, tal y como usted ha señalado, pero estará conmigo, senadora Navarro, en que ustedes hacen eso cada dos por tres; continuamente, al hacer una ley, en el objeto de la ley hay artículos que no tienen nada que ver con sus leyes. Claro, eso lo hacen ustedes, no el Gobierno. La oposición presenta una enmienda y ustedes no la asumen. También es cierto, y lo decía al principio, que, salvando la controversia que se generó en

el Congreso de los Diputados, los socialistas siempre hemos considerado que, aunque la afiliación no tiene que estigmatizar a nadie, un miembro del más alto tribunal no debe estar afiliado a ningún partido político.

Hoy la Cámara va a aprobar una reforma de la ley que regula el Tribunal Constitucional con una tramitación correcta y consensuada. Así sí, señorías. Así sí, senador Ramírez. Pero no todo iba a ser tan fácil, permítame también que hable de lo otro. Hacer de nuestro máximo tribunal un actor político más, desnaturalizarlo y generar irregularidades, así no, señor Ramírez. Por ello, es bueno recordar cómo el Consejo de Estado, ese que ahora ustedes obvian, admitió que para eliminar los estatutos de autonomía, la sospecha de inconstitucionalidad o incurrir en ella era conveniente recuperar o reintroducir el recurso previo de inconstitucionalidad.

Señorías, la democracia está ligada a la diversidad, la pluralidad y la descentralización, y solo desde la diversidad se garantiza la libertad y la convivencia de los pueblos, de los pueblos de España. Además, nuestra Constitución reconoce esa singularidad de todos los territorios de España y los estatutos de autonomía de las comunidades autónomas han desempeñado un papel protagonista en la construcción de este Estado de bienestar.

El Estado de las Autonomías, señorías, fue capaz de integrar un proyecto común de nacionalidades históricas definidas desde sus respectivas identidades políticas, culturales y lingüísticas, por lo que ha sido un instrumento absolutamente eficaz para la vertebración nacional. Los socialistas seguimos creyendo en ese Estado de las Autonomías, pero siendo conscientes de que hoy necesita una reforma, una revisión profunda y una actualización federal; ha de actualizarse y perfeccionarse hacia un estado autonómico del siglo XXI y, para esto, es necesario modificar muchas cosas, entre ellas, el propio control constitucional de las reformas de los estatutos de autonomía, para que no se repita el hecho de que el Tribunal Constitucional anule parcialmente un estatuto de autonomía que ya había sido votado por los ciudadanos. De ahí nuestro apoyo a este proyecto de ley.

Señorías, España necesita renovar el pacto para reformar el sistema político y construir la democracia del siglo XXI, sin debilitar a las autonomías y sin desandar lo recorrido en tres décadas con diferentes reformas y consensos, porque el Estado de las Autonomías es un esfuerzo de ese consenso. Creemos que en estos momentos es necesario actualizar lo que ha quedado obsoleto o corregir lo que ha demostrado ser disfuncional.

Por ello, senadora Navarro, el Grupo Socialista mantiene la enmienda presentada a este proyecto, a pesar de que ustedes no la vayan a votar, porque consideramos que hay cosas que tienen que cambiar en el Tribunal Constitucional y que no cabe mancillarlo para nada ni por nada ni por nadie, como se va a hacer la próxima semana, y mucho menos hacer de él un tribunal administrativo desnaturalizado y con una evidente carga partidaria. Señorías, esto debería ser algo obligado para todos, y mucho más para ustedes y para el Gobierno.

Por consiguiente, y a pesar de considerar un solemne error no asumir la enmienda que presenta el Grupo Socialista, ya que esta dotaría al Tribunal Constitucional de más confianza y mejor imagen, vamos a apoyar la propuesta que hoy se trae a debate en esta Cámara.

Muchas gracias. (*Aplausos*).

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Rodríguez Esquerdo.

Por el Grupo Parlamentario Popular en el Senado, tiene la palabra la senadora Navarro.

La señora NAVARRO VISCASILLAS: Muchas gracias, presidente.

Señor Saura, le voy a decir lo que mi grupo parlamentario va a conseguir con la recuperación del recurso previo de inconstitucionalidad. En nuestra opinión, se consigue —y el Partido Socialista también lo cree— un doble objetivo: por un lado, que los estatutos no se declaren inconstitucionales cuando ya estuviesen surtiendo efectos jurídicos, como ocurrió, como todos saben, en el año 2010 con la sentencia del Tribunal Constitucional sobre el estatuto de autonomía. Y, por otro, que el control se ejerza antes de que se produzca el referéndum, o sea, cuando sea necesario antes de que ese referéndum se celebre. Por tanto, los ciudadanos votarían un estatuto de autonomía que previamente ha pasado por el control de inconstitucionalidad.

Por todo ello, no entiendo por qué no debemos aprovechar las ventajas del control preventivo. ¿Y cuáles son esas ventajas? Esas ventajas las podemos resumir en tres. La primera, que aporta una mayor seguridad jurídica, ya que cuando el estatuto entra en vigor ya ha sido objeto de control

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Pleno

Núm. 172

10 de septiembre de 2015

Pág. 17127

y, además, sin que este haya sido aún aplicado, evitándose así el problema, a veces irresoluble, de reparar los efectos producidos por la norma después de que sea declarada inconstitucional. La segunda, que dota de una mayor sencillez y eficacia al ordenamiento, pues este no sufre ninguna repercusión por causa de la declaración de inconstitucionalidad, y de este modo no se crea ninguna laguna en el tejido normativo. Y la tercera es que entendemos que el control previo implica una garantía; una garantía de cara a la depuración del ordenamiento. El control de constitucionalidad, sea previo o sucesivo, es una garantía y no un obstáculo, siempre que el tribunal resuelva en un plazo razonable, como en este caso, pues introducimos un plazo de resolución de seis meses.

Agradezco al senador Rodríguez Esquerdo el consenso al que hemos llegado en esta iniciativa, porque de esta forma se demuestra que para los dos partidos mayoritarios es prioritario consolidar la posición de la Constitución como piedra angular de nuestro Estado de derecho, y con esta iniciativa se impedirá repetir en el futuro errores del pasado, porque al margen de la Constitución solo existen inseguridades. Y nos reafirmamos en que nuestra Constitución es la mejor garantía de convivencia democrática mediante la cual defendemos y defenderemos la unidad de España, y solo de esta forma fortaleceremos el Estado de las Autonomías.

Muchas gracias. *(Aplausos)*.

El señor PRESIDENTE: Gracias, senadora Navarro.

Llaman a votación. *(Pausa)*.

Cierren las puertas

Votamos las enmiendas.

En primer lugar, la enmienda número 3 de la senadora Julios.

Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 182; votos emitidos, 181; a favor, 11; en contra, 170.

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.

Del Grupo Parlamentario Vasco, votamos las enmiendas 1 y 2.

Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 182; votos emitidos, 182; a favor, 11; en contra, 171.

El señor PRESIDENTE: Quedan rechazadas.

Del Grupo Parlamentario de la Entesa, votamos la enmienda número 4.

Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 182; votos emitidos, 182; a favor, 49; en contra, 132; abstenciones, 1.

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.

Votamos la número 5.

Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 182; votos emitidos, 182; a favor, 11; en contra, 171.

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.

Del Grupo Parlamentario de Convergència i d'Unió, votamos las enmiendas 6, 7 y 8.

Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 181; votos emitidos, 181; a favor, 6; en contra, 173; abstenciones, 2.

El señor PRESIDENTE: Quedan rechazadas.

Finalmente, del Grupo Parlamentario Socialista, votamos la enmienda número 9.

Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 180; votos emitidos, 180; a favor, 49; en contra, 131.

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.
Señorías, votamos en un solo acto el proyecto de ley.
Comienza la votación. *(Pausa)*.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: presentes, 182; votos emitidos, 182; a favor, 171; en contra, 11.

El señor PRESIDENTE: Queda aprobado.

Queda definitivamente aprobado por las Cortes Generales la proposición de ley orgánica de modificación de la Ley Orgánica 2/1979, de 3 de octubre, del Tribunal Constitucional para el establecimiento del recurso previo de constitucionalidad para los proyectos de ley orgánica de estatuto de autonomía o de su modificación. *(Aplausos)*.

No se me vayan, que queda un punto todavía.

8. HABILITACIONES

8.1. PROYECTO DE LEY DE PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA EL AÑO 2016. (Núm. exp. 551/000080)

El señor presidente da lectura a los puntos 8. y 8.1.

El señor PRESIDENTE: La Mesa de la Cámara, oída la Junta de Portavoces, en su reunión del día 8 de septiembre de 2015, ha acordado solicitar al Pleno la habilitación de todos los días y horas de los meses de septiembre y octubre del año en curso para la tramitación del citado proyecto de ley, de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 76 y 77 del Reglamento del Senado.

¿Se aprueba dicha habilitación? (Asentimiento).

Queda aprobada. Muchas gracias.

A continuación, se reunirán la Comisión de Incompatibilidades en la sala Clara Campoamor, la Comisión de Agricultura, Pesca y Alimentación en la sala Enrique Casas y la Comisión de Cooperación Internacional para el Desarrollo en sala Luis Carandell.

Señorías, se levanta la sesión. Buenas noches a todos.

Eran las veintiuna horas y veinte minutos.