



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2020

XIV LEGISLATURA

Núm. 227

Pág. 1

TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. IGNACIO LÓPEZ CANO

Sesión núm. 8

celebrada el miércoles 18 de noviembre de 2020

Página

ORDEN DEL DIA:

Proposiciones no de ley:

- Sobre la conversión en autovía de la carretera N-432 Badajoz-Córdoba-Granada. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/000011) 3
- Relativa al impulso y a la ejecución del proyecto «Tercer Carril» en la autovía A-7 entre Roquetas y Almería (tramo enlace 429-enlace 438). Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/000113) 7
- Relativa a garantizar la parada de trenes Euromed en la estación de L'Aldea-Amposta-Tortosa. Presentada por el Grupo Parlamentario Plural. (Número de expediente 161/000267) 12
- Sobre medidas financieras para hacer frente al impacto económico y social del COVID-19 en el pago de los alquileres de vivienda habitual. Presentada por el Grupo Parlamentario Republicano. (Número de expediente 161/000950) 17
- Sobre las medidas a adoptar en materia de vivienda para mejorar la situación de las personas sin hogar tras la crisis provocada por la COVID-19. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/001094) 21

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 227

18 de noviembre de 2020

Pág. 2

— Sobre las reformas necesarias para impulsar la colaboración público-privada en el ámbito de las infraestructuras. Presentada por el Grupo Parlamentario Ciudadanos. (Número de expediente 161/001218)	26
— Relativa a la ejecución de medidas para la mejora del transporte marítimo de mercancías. Presentada por el Grupo Parlamentario VOX. (Número de expediente 161/001354)	31
— Sobre alquiler asequible, estable y seguro. Presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común. (Número de expediente 161/001549)	36
— Relativa a fomentar la creación de espacios específicos para autocaravanas. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/001621)	42
Votaciones	46

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 227

18 de noviembre de 2020

Pág. 3

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

PROPOSICIONES NO DE LEY:

- **SOBRE LA CONVERSIÓN EN AUTOVÍA DE LA CARRETERA N-432 BADAJOZ-CÓRDOBA-GRANADA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000011).**

El señor **PRESIDENTE**: Buenas tardes.

Damos comienzo a la sesión de la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y vamos a pasar al debate y votación del conjunto de proposiciones no de ley presentadas por los grupos en tiempo y forma. Empezamos con la primera, siguiendo el orden que se ha enviado a todos los grupos. Proposición no de ley sobre la conversión en autovía de la carretera N-432 Badajoz-Córdoba-Granada, presentada por el Grupo Parlamentario Popular. La va a defender por el tiempo que se ha establecido —aunque lo cambiamos en la última reunión de Mesa y portavoces y dimos menos tiempo pensando que iba a haber muchas—, como han sido nueve en vez de trece PNL, vamos a respetar los tiempos que en un principio dijimos, de siete, cinco y tres minutos. Por siete minutos tiene usted la palabra, señor Andrés Lorite.

El señor **LORITE LORITE**: Gracias, señor presidente.

Señorías, el Grupo Parlamentario Popular trae hoy a debate la conversión en autovía de la N-432, que es un vía de titularidad estatal, que une las capitales de Badajoz, Córdoba y Granada y que transita por cuatro provincias del sur de la geografía española como son Badajoz, Córdoba, la provincia de Jaén y la provincia granadina. Es una vía que tiene un solo carril en cada sentido, con tramos especialmente sinuosos y travesías en distintos núcleos de población. Es una carretera que tiene, por tanto, el anhelo de ser convertida en autovía y esto debería ser una prioridad estratégica por cuanto que para el desarrollo económico, para el desarrollo social de dichos territorios y para la conectividad de estos territorios entre sí, pero también con el resto de España e incluso con Portugal, es fundamental. Este proyecto de conversión en autovía, en la A-81 de la actual carretera entre Badajoz, Córdoba y Granada, es una necesidad perentoria, es un proyecto que tiene mucho que ver con la vertebración territorial, con la cohesión social, pero también con la seguridad vial. Señorías, esta carretera es una de las de más siniestralidad de toda la red nacional de carreteras de España, luego también en el ámbito de la seguridad vial es fundamental la transformación en autovía de la N-432 por cuanto que hay multitud de accidentes y diferentes puntos negros a lo largo del trazado de la misma.

La sociedad en su conjunto ha protagonizado desde hace décadas una reivindicación por el desdoblamiento y conversión en autovía de la N-432. Sin embargo, por decisiones de orden técnico en unas ocasiones, en otras ocasiones por decisiones presupuestarias e incluso decisiones políticas, el proyecto de transformación de la N-432 en autovía ha quedado en una cuneta.

Señorías, ¿qué ha hecho cada grupo parlamentario, cada formación política, a lo largo de la historia? La izquierda, lo de siempre, ha protagonizado con respecto a la conversión en autovía de la N-432 una preocupación intermitente, es decir, cuando ha ostentado el Partido Popular el Gobierno de España era la reivindicación constante, la confrontación continua. Sin embargo, cuando ha sido el Partido Socialista quien ha ostentado el Gobierno de España ha caído en el olvido, en la amnesia y esa reivindicación la han guardado en un cajón.

¿Pero qué hicieron los Gobiernos de España a lo largo de la historia? En el año 2006 se inició el procedimiento de evaluación del impacto ambiental para la construcción de la autovía A-81 entre Espiel y Granada —por cierto, debería explicar el Partido Socialista por qué obviaron el tramo entre Badajoz y Espiel— y en ese trámite ambiental se emitieron distintos informes desfavorables de impacto ambiental, en concreto aquellos protagonizados por la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, gobernada entonces por el Partido Socialista. Y es que decía el órgano medioambiental de la Junta de Andalucía que no se garantizaba con ese proyecto la compatibilidad del mismo en los tramos 1 y 2 con la conservación de los valores naturales y que confrontaría con la Red Natura 2000 en esas zonas afectadas por dicho impacto ambiental. En el año 2011 el propio Ministerio de Medio Ambiente, en concreto el 18 de octubre, emitió una resolución que daba cuenta de este informe de impacto ambiental emitido por la Junta de Andalucía y daba un plazo para que la Consejería de Medio Ambiente plantease alternativas a la ejecución de este proyecto y emitiera informes con otro punto de vista medioambiental. Sin embargo, la Junta de Andalucía, gobernada por el Partido Socialista, nunca emitió esos informes y en el año 2014

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 227

18 de noviembre de 2020

Pág. 4

caducó el procedimiento de evaluación del impacto ambiental. Es decir, el Partido Socialista dejó caducar dicho expediente. ¿Qué hizo el Partido Popular? Con la llegada al Gobierno en el año 2011 la ministra Pastor, la entonces ministra de Fomento, incluyó este necesario proyecto de construcción de la autovía A-81 en el Pitvi, en el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda con un horizonte de ejecución en el año 2024. Recuerdo cómo los responsables socialistas decían que ese horizonte era muy lejano y que iba a ser muy tarde la realidad de la construcción de la autovía A-81. Señorías, hoy les puedo decir que en el año 2024 no estará culminada la autovía A-81, y no lo estará porque precisamente ha sido el Partido Socialista quien ha vuelto a guardar en un cajón y a ralentizar la ejecución de dicha actuación. Se ve claramente cómo en unos Presupuestos Generales del Estado elaborados por el Partido Popular en el año 2018 se incluyeron más de 3 millones de euros para los correspondientes estudios informativos. ¿Saben ustedes después de dos años y medio cuál ha sido el nivel de ejecución de esos más de 3 millones de euros para esta actuación de la construcción de la autovía A-81? El cero por ciento. Señorías, cero ejecución, cero compromiso del Partido Socialista y del Gobierno de España por la ejecución de la autovía entre Badajoz, Córdoba y Granada. ¿Y ahora qué es lo que nos encontramos en el proyecto presupuestario para el año 2021? Recortes, es decir, sobre la cuantía que estaba presupuestada y que hoy está en vigor —porque les tengo que recordar que siguen en vigor los Presupuestos Generales del Estado del año 2018, que no han sido ejecutados en esta materia— han hecho un recorte que oscila en torno a 500 000 euros para esta actuación con respecto a los más de 3 millones de euros que había y que han sido incapaces de gestionar y, por tanto, de gastar.

Señorías, tenemos que modificar la parte dispositiva por cuanto que ya ha quedado sobrepasada por los acontecimientos. Decíamos en la iniciativa original que se impulsase la ejecución de dichos fondos dispuestos en los Presupuestos Generales del Estado del año 2018. Como estamos ante un debate presupuestario y previsiblemente una próxima aprobación de un nuevo documento presupuestario, lo que pedimos básicamente en este caso, y a través de una enmienda transaccional, son dos cuestiones — señor presidente, voy terminando—: En primer lugar, que en los Presupuestos Generales del Estado para el año 2021 se recoja una cuantía como mínimo igual a la que se recogía en los presupuestos elaborados por el Partido Popular en el año 2018 y, en segundo lugar, que se impulse la actuación de una forma inmediata para que la carretera N-432 entre Badajoz, Córdoba y Granada pueda, a la mayor brevedad posible, convertirse en una nueva autovía.

Nada más. Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, tiene la palabra doña Martina Velarde Gómez para la defensa de la enmienda presentada.

La señora **VELARDE GÓMEZ**: Gracias.

Buenas tardes, señorías. Señor Lorite, hemos presentado una enmienda, como habrá podido ver, a su proposición no de ley, esperando que la tomen en consideración y que la acepten. Nuestra preocupación desde Unidas Podemos es la misma de siempre. Es decir, nuestro grupo lo que viene reivindicando desde hace años y además también como presenté hace justo casi un año en la última PNL sobre la carretera N-432, es que sea más segura. No queremos que se abra, de verdad, sinceramente, un debate sobre si autovía sí o autovía no, que solo cumple los intereses del *lobby* de las grandes constructoras del IBEX 35 y que sacan más tajada construyendo una autovía nueva que reparando y adecuando la carretera en sus puntos más negros. Ustedes saben, y lo sé yo también, que decir a los ciudadanos y a las ciudadanas de Badajoz, de Córdoba, de Granada y de Jaén, provincias por las que transcurre la carretera, que se puede construir una autovía es engañarlos, por eso desde Unidas Podemos lo que les decimos a esos ciudadanos es que quien les prometa la construcción de una autovía los está engañando.

En 2005 el Ministerio de Fomento incluyó por primera vez en el proyecto la construcción de la A-81, como estaba diciendo —denominación hipotética de la autovía de la carretera N-432—, en el Plan de Infraestructuras y Transporte, y ese mismo año 2005 se incluyó también una primera partida en los Presupuestos Generales del Estado para realizar diversos informes sobre la viabilidad del proyecto. La construcción de la autovía fue presupuestada en 1700 millones de euros en un informe del Ministerio de Fomento de la ministra Magdalena Álvarez y en 2300 millones de euros en otros informes. De manera sensata, señor Lorite, ¿ustedes creen de verdad que con la situación sanitaria, social, que tenemos en este momento es posible gastarnos más de 2000 millones de euros en construir una autovía en una carretera que además está entre las menos transitadas de España? La nacional está entre las menos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 227

18 de noviembre de 2020

Pág. 5

transitadas no porque lo diga Unidas Podemos sino porque lo dice un informe de 2011 del Ministerio de Fomento que provocó la paralización del proyecto porque —leo textualmente—: Era insuficiente el flujo de vehículos. Este mismo informe, además, desaconsejaba también la construcción de una autovía por el enorme impacto medioambiental que tendría una autovía entre las provincias andaluzas y extremeñas, que es justo lo que sostienen además, como bien sabe, en Córdoba los colectivos ecologistas y vecinales tanto de Andalucía como de Extremadura.

Entonces, yo les pregunto: ¿Por qué cuando han gobernado ustedes no han ejecutado esa obra? Es decir, ustedes han gobernado este país desde 2011 hasta 2018, siete años prácticamente, así que dígnanos por qué no han construido la autovía si tanta falta hace, o al menos alguno de sus tramos. No lo han hecho, señores del PP, no por nada sino porque no es posible desde los puntos de vista medioambiental y económico y lo desaconsejan todos los informes que hacen los expertos del Ministerio de Fomento. Nosotras pensamos que lo prioritario es la seguridad de esta carretera, que ciertamente está entre las más peligrosas de España y en la que cada año pierden la vida, como bien sabemos, muchísimas personas. Según un informe de la Dirección General de Tráfico cada semana hay una media de cinco accidentes en esa carretera —la gente que somos de Córdoba lo sabemos muy bien— y es evidente que necesita una intervención urgente para que sea más segura. Para que lo prioritario sea la seguridad la solución para nosotras no es construir la autovía sino mejorar de manera urgente la carretera, abrir vías seguras en los tramos más peligrosos, construir variantes y todos los carriles de tráfico lento que sean necesarios, además de impulsar también la reapertura del ferrocarril.

La N-432 necesita más y mejor mantenimiento y por eso, señor Lorite, presentamos esta enmienda, y me explico. Como su petición ya está obsoleta con relación a los presupuestos, una solución sería ejecutarla con cargo a la partida de mantenimiento y ejecución de carreteras de los Presupuestos Generales del Estado para 2021, que son mucho mayores que los presupuestos anteriores —es decir, se trata de una partida muy superior a la de los anteriores presupuestos—, y para que de forma inmediata —en eso estamos todos de acuerdo— se establezca un plan de mejora de aquí a tres años, que se actúe en la mejora del firme, en la eliminación de los tramos peligrosos y en la construcción de las variantes y carriles de tráfico lento que sean necesarios. Es importante, además, instar al estudio e inversión en vías de comunicación alternativas que apuesten por un desarrollo sostenible y la vertebración del territorio, como es el ferrocarril. Por eso, le pido, señor Lorite, que apoyen esta enmienda, que apoyen la seguridad vial de la N-432 y que aparquemos cualquier táctica partidista y nos unamos a esos colectivos ecologistas y a las reivindicaciones de ciudadanos y ciudadanas que defienden el sentido común de la intervención inmediata sobre los puntos más peligrosos de la N-432, y ahí nos van a encontrar.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Tiene la palabra ahora por el Grupo Parlamentario VOX, la señora doña Patricia de las Heras Fernández para exponer la enmienda presentada.

La señora **DE LAS HERAS FERNÁNDEZ**: Sí, muchísimas gracias, señor presidente.

Dado que era un texto obsoleto, porque hacía mención a los presupuestos de 2018 y ahora tenemos la presentación de los presupuestos de 2021, nosotros hemos presentado una enmienda en la que se propone la modificación de ese texto, y creo que vamos a alcanzar una transaccional para modificar el texto. Habida cuenta de que la partida de 2021 es inferior a la prevista en los presupuestos anteriores, se instará a una ampliación del crédito, al impulso de esas obras y a la ejecución del crédito, porque entendemos que efectivamente la obra es algo necesario. Lo que sí debo mencionar es que en la exposición de motivos del Partido Popular se hace una alabanza al Gobierno de Mariano Rajoy diciendo que cumplió con sus compromisos al prever una partida de 3 millones en los presupuestos. Nosotros entendemos que prever una partida que no ha llegado a buen término sea por el motivo que sea no merece ser un motivo de elogio o alabanzas, y más teniendo en cuenta que llevaba décadas siendo reivindicada. Si hasta 2018 no lo recogió en unos presupuestos, tiempo tuvo para haberlo recogido en un momento anterior.

El Grupo Parlamentario VOX apoya la conversión por motivos de seguridad vial, ya que tiene un alto número de mortalidad y de peligrosidad, así como económicos, ya que es un eje de comunicación. Lo que nos sorprende es la intervención de Podemos, que hace una brillante exposición en su enmienda, donde indica el número de siniestros, la media de accidentes, manifestando que posee el tramo más peligroso de toda Andalucía y que lidera la tasa de ser la carretera con el mayor número de víctimas mortales y, sin

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 227

18 de noviembre de 2020

Pág. 6

embargo, lo que solicita en su enmienda son más estudios, más tiempo, más viabilidad, a pesar de que ha indicado que llevamos desde 2005 así, y afirma que es una reivindicación histórica por parte de representantes públicos locales y provinciales. Yo querría preguntarle si realmente cree que, si no fuera tan transitada —porque ha afirmado que no es una de las vías más transitadas y por eso no es procedente convertirla en autovía—, sería una reivindicación histórica. También es una contradicción —según lo que ha puesto en su enmienda y lo que ha manifestado aquí— afirmar que lidera la triste tasa de ser la carretera con el mayor número de víctimas mortales si realmente no es transitada. No sé si ve la incoherencia de que es imposible que sea el tramo con el mayor número de víctimas mortales si esa carretera no es transitada. En fin, esa falta de coherencia entre la enmienda y su justificación imagino que se debe a que ahora están en el Gobierno y tienen otra perspectiva para ver esto.

En definitiva, creo que nosotros alcanzaremos una transaccional y efectivamente votaremos favorablemente a esta iniciativa.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Para presentar también la enmienda, tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Socialista, doña Maribel García López.

La señora **GARCÍA LÓPEZ**: Gracias, señor presidente.

Buenas tardes a todas y a todos. Esta proposición no de ley es una iniciativa típica de cuando el PP está en la oposición. Todo lo que no hicieron en siete años de Gobierno de Rajoy, todo lo que no planificaron, todos los estudios informativos, todas las declaraciones de impacto ambiental que no hicieron en siete años, cuando pasan a la oposición quieren que se realicen de manera inmediata e indocumentada. Pero esto no nos sorprende en Badajoz ni en Córdoba ni en Jaén ni en Granada. De los siete años de Gobierno de Rajoy, en Badajoz nos acordamos de sus promesas: la conversión en autovía de la N-432; la conversión en autovía de la N-430, de Badajoz a Valencia; la conversión en autovía de la N-435, de Badajoz a Huelva. Pero ¿sabe de lo que más nos acordamos? Nos acordamos de que estas carreteras continúan en el mismo estado que cuando hicieron esas promesas, y se lo dice una diputada de Badajoz. Los recortes en infraestructuras por parte del Gobierno de Rajoy han sido criticados por alcaldes y alcaldesas, por el sector empresarial, por la ciudadanía; en definitiva, por todo el mundo. Y es que no es para menos. Para ustedes el papel lo aguanta todo. Es muy fácil consignar en unos presupuestos cantidades astronómicas sin correspondencia con los trámites administrativos necesarios, por lo que saben a ciencia cierta que no se van a cumplir, que no los van a ejecutar y eso es mentir abiertamente.

Señorías del Partido Popular, precisamente en ese error no va a caer este Gobierno. No llenamos los presupuestos de ceros vacíos ni vamos a decirle a la ciudadanía de las provincias de Badajoz, Córdoba, Jaén y Granada que se convertirá en autovía la N-432 sin hacer los informes necesarios y los proyectos correspondientes que ustedes ni siquiera plantearon. No vamos a engañar a la ciudadanía. El PP no mostró nunca ningún interés real en esta infraestructura, dejando caducar los informes realizados, así que, por favor, no venga a dar lecciones de compromiso con esta carretera. Sabemos de sobra de la siniestralidad que tiene esta carretera, por eso, desde que llegamos al Gobierno en 2018, se retomaron y reactivaron todos los trámites administrativos. Pero todo esto tuvimos que hacerlo partiendo de cero, porque el proyecto de conversión en autovía era solo eso, ceros en un papel. Ahora, hay que desarrollar todos los trabajos administrativos: redacción de estudios informativos, evaluación de impacto ambiental, redacción de proyectos constructivos y la licitación de los mismos, es decir, todo queda por hacer porque el Gobierno de Rajoy no hizo nada. Los presupuestos del Gobierno de coalición en este año y en los próximos darán cumplimiento a la demanda de los extremeños y andaluces, dando pasos decididos para la conversión de la N-432 en la futura autovía A-81. Por eso les pedimos que apoyen nuestra enmienda.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

No habiendo ningún representante de los grupos parlamentarios Mixto, EH Bildu y Vasco, por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra ahora el señor Cambroner Piqueras.

El señor **CAMBRONERO PIQUERAS**: Muchas gracias, señor presidente.

Evidentemente, no voy a aportar nada nuevo diciendo que es muy necesaria la construcción de esta autovía. Por fin tendríamos que unir, que ya es hora, Badajoz con Córdoba y Granada con una vía que funcione. Como andaluz de adopción, sería una gran noticia que se ejecutara esta obra; de hecho, ya se

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 227

18 de noviembre de 2020

Pág. 7

incluía en las partidas, como bien ha dicho el grupo proponente, en los presupuestos de 2018 y en las sucesivas prórrogas y no se ha ejecutado. Hay que recordar que el aislamiento comunicativo de Extremadura con Andalucía y con una de las dos ciudades más pobladas y patrimonio de la humanidad, como son Córdoba y Granada, es totalmente incomprensible a estas alturas. Esta arteria supondría una considerable mejora de las comunicaciones, como ya he dicho, de Extremadura con Andalucía, fomentando los vínculos personales, que ya existen, y también los económicos. No se entiende que habiendo sido demandado durante muchísimos años, no se haya ejecutado ya.

Señorías, existe una diferencia entre lo necesario y lo urgente, pues en este caso creemos que la A-81 es necesaria y urgente. Señores de Podemos, el tráfico de la nacional no es escaso, de hecho, lo que es escasa es la calidad de la vía por la que tienen que transitar muchos ciudadanos extremeños, andaluces y del resto de España y es elevadísima la siniestralidad. Eso hace todavía mucho más urgente la construcción de la A-81. Por tanto, siendo muy breve, vamos a votar evidentemente a favor, a la espera de lo que suceda con las enmiendas.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

No estando el portavoz del Grupo Parlamentario Republicano, tiene la palabra para posicionarse sobre las enmiendas presentadas el señor Lorite, que no sé si tiene algo que manifestar ahora o va a esperar al final de las intervenciones.

El señor **LORITE LORITE**: Esperamos.

— RELATIVA AL IMPULSO Y A LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO «TERCER CARRIL» EN LA AUTOVÍA A-7 ENTRE ROQUETAS Y ALMERÍA (TRAMO ENLACE 429-ENLACE 438). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000113).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la segunda proposición no de ley. Tiene la palabra el señor Juan José Matarí Sáez, que interviene en nombre del Grupo Parlamentario Popular para presentarla.

Tiene usted la palabra.

El señor **MATARÍ SÁEZ**: Muchas gracias, señor presidente.

Señoras y señores diputados, no es la primera vez que está Comisión, antes de Fomento y ahora de Transportes, debate una iniciativa sobre el tercer carril de la autovía A-7 entre Almería y Roquetas de Mar. La última vez fue en 2016, una iniciativa de Izquierda Unida enmendada por el PSOE en la oposición y a la que el Partido Popular, entonces en el Gobierno, ofreció una enmienda transaccional. Aquella proposición no de ley fue aprobada y el Gobierno del Partido Popular tomó buena nota licitando la redacción del proyecto del tercer carril en 2017. Señorías, Almería y Roquetas de Mar son los municipios con más población de la provincia de Almería soportando las vías de comunicación entre ambas ciudades unas elevadas densidades de tráfico, sin duda las mayores de la provincia. El proyecto para ampliar con un tercer carril la autovía entre Roquetas y Almería, exactamente en los enlaces 429 y 438, no es un proyecto más para la provincia de Almería, es una de las obras más importantes que hoy necesita Almería. Este es, señorías, el momento perfecto para que sea impulsado de una manera decidida y la obra sea ejecutada sin más dilaciones por el Ministerio de Transportes.

Señorías, el impulso político que la aprobación hoy de esta iniciativa puede dar al proyecto y el impulso económico, si se aprueba una partida presupuestaria adecuada en los Presupuestos Generales del Estado, haría posible que las obras se iniciaran y avanzaran durante 2021. Este es un proyecto demandado desde hace muchos años y que originariamente abarcaba el tramo entre Roquetas y Viator, quedando posteriormente acotado al tramo de Aguadulce-Bayana, que es el que presentaba y presenta mayor problemática, mayor intensidad de tráfico y, por tanto, mayores retenciones y accidentabilidad. En la actualidad, como ocurrió en 2015 y más recientemente en enero de este mismo año cuando la carretera nacional N-340, conocida como El Cañarete, está cortada al tráfico por desprendimiento de la montaña, todavía se echa más en falta la necesidad de este tercer carril.

Señorías, han pasado tres años desde la licitación del contrato de servicios para la redacción del proyecto y, según una reciente contestación parlamentaria, actualmente el Ministerio de Transportes continúa trabajando en dicha redacción. El Ministerio de Transportes no ha dado más explicaciones, pero la publicación, señorías, del proyecto de presupuestos para 2021 ha dejado al descubierto la realidad: solo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 227

18 de noviembre de 2020

Pág. 8

se recoge una partida de cien mil euros para este proyecto, lo que equivale a decir que en 2021, si el Gobierno no rectifica, no empezarán las obras del tercer carril entre Roquetas y Almería. Para que esta rectificación sea posible y para que en 2021 se puedan iniciar las obras, el Grupo Popular ha presentado esta iniciativa y también una enmienda a los Presupuestos Generales del Estado. Señorías, tanto esta proposición no de ley como la enmienda presupuestaria del Grupo Popular son —ya les digo— mucho más realistas y mucho más viables que las que presentó el Grupo Socialista cuando era oposición. Por eso estoy seguro de que hoy apoyarán esta iniciativa.

Imagino que en su intervención la señora Ferrer criticará, lógicamente, la gestión del Gobierno del Partido Popular, como ha hecho anteriormente su compañera. Dirá que no hicimos nada entre 2012 y 2017, etcétera. Sin ánimo de polemizar demasiado, solo recordaré que en esos años se pusieron en orden las cuentas, se pagaron las deudas que dejó el Gobierno de Rodríguez Zapatero —40 000 mil millones en Fomento— y, además, se invirtieron 700 millones de euros precisamente para finalizar la conexión de esta autovía entre Almería, Granada y Málaga, que era algo más urgente y prioritario, lógicamente. Quizás deberían recordar que este proyecto se puso en marcha en 2007, con el Gobierno de Rodríguez Zapatero. Era un proyecto para construir el tercer carril entre Roquetas y Viator y durante la segunda legislatura del señor Rodríguez Zapatero nada se avanzó.

Yo les propongo, señora Ferrer, señorías del Grupo Socialista, que, en lugar de contar la historia —usted la nuestra y yo la suya—, hagamos historia hoy votando conjuntamente para instar al Gobierno a impulsar o a seguir impulsando —como ustedes dicen— y ejecutar con carácter prioritario este proyecto. Y les propongo también ceñirnos al presente y al futuro —mejor que volver al pasado— a la hora de analizar la propuesta y ver la situación de este proyecto. El presente, señorías, son los presupuestos —todavía vigentes— de 2018, que contenían una partida de un millón de euros para 2018, cuatro millones para 2019 y seis millones para 2020. Es decir, que en estas fechas, a día de hoy, deberían estar y podrían estar las obras ya iniciadas y no sabemos por qué no lo están. Y el futuro, como digo, son los presupuestos de 2021, en los que aparece una partida raquítica de cien mil euros y nada en la programación plurianual para los años 2022, 2023 y 2024.

Señorías del Grupo Socialista, quiero animarles a que apoyen esta proposición y la enmienda presupuestaria que hemos presentado para dotarlo económicamente. Para animarles voy a permitirme recordarles muy rápidamente algo reciente, lo que ustedes proponían hace muy poco tiempo. Ustedes exigían en 2016 que se construyera el tercer carril para acabar con el colapso entre Almería y Roquetas, y con su voto se aprobó la proposición no de ley que he comentado al principio de mi intervención. Y en mayo de 2018, con ocasión de la tramitación de los presupuestos todavía vigentes, ustedes presentaron una enmienda exigiendo el tercer carril, pero no el tercer carril entre Roquetas y Almería, 10 kilómetros, no, no; ustedes proponían el tercer carril pero desde Viator hasta El Ejido, 43 kilómetros entre los enlaces 409 y 452 de la autovía. Esto era lo que ustedes exigían hace dos años y medio, y ahora que están en el Gobierno ni siquiera dotan presupuestariamente un proyecto que dejó en marcha el Partido Popular y que tenía ya una dotación presupuestaria. Han tenido dos años y medio para aprobarlo y empezar las obras. Lógicamente, no les voy a pedir que sean tan reivindicativos con su Gobierno como lo fueron con el Gobierno del Partido Popular, no me atrevería a tanto, sin duda, pero en este momento tampoco hace falta tanto, señorías. Hoy es suficiente con que apoyen esta iniciativa que insta al Gobierno a impulsar o a seguir impulsando, como ustedes prefieran, y a ejecutar con carácter prioritario un proyecto tan importante para la provincia de Almería como es el tercer carril en la autovía A-7, entre las ciudades de Almería y Roquetas.

Muchas gracias. **(Aplausos).**

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

Tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario VOX, don Tomás Fernández Ríos para exponer la enmienda presentada a esta proposición.

El señor **FERNÁNDEZ RÍOS**: Buenas tardes, señor presidente.

El Grupo Parlamentario VOX ha presentado una enmienda de adición a esta proposición no de ley con tres nuevos puntos que amplían y concretan la propuesta. Esperamos que sea aceptada por el grupo proponente, el Grupo Popular, ya que se limita a añadir lo que ya aprobó el propio PP en la Diputación Provincial de Almería recientemente. Este proyecto de construcción de un tercer carril en la A-7, entre Roquetas y Almería, no es una reivindicación nueva, como ya se ha comentado, sino que es una infraestructura que se lleva demandando desde hace tiempo por toda la provincia, pero que en estos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 227

18 de noviembre de 2020

Pág. 9

últimos años, sobre todo en lo que se refiere a la ejecución de ese tercer carril en el tramo específico entre El Parador y el acceso a Almería por Bayyana, se ha convertido en una de las necesidades más prioritarias en cuanto al transporte terrestre que tiene en este momento la provincia de Almería.

Como también se ha comentado, el proyecto en un principio —así fue apoyado, efectivamente, por el Grupo Socialista— comprendía el tramo entre Roquetas y Viator y, posteriormente, quedó reducido al tramo entre Roquetas y Bayyana, que sin duda es el que presenta mayor problemática, mayor densidad de tráfico y, por tanto, mayores retenciones y accidentalidad, todo ello acentuado desde la apertura definitiva y completa de la A-7 entre Almería, Granada y Málaga. El momento actual es especialmente complejo, pues, tal y como ocurrió en los años 2015 y 2019, el tramo de la nacional N-340a, conocido como la carretera de El Cañarete, que es el eje que soporta un tráfico de aproximadamente quince mil vehículos diarios, fue cortado, efectivamente, por un desprendimiento de rocas en los taludes. Por ese motivo, al estar de nuevo cortado, se hace realmente acuciante la necesidad de este tercer carril al no existir alternativa en la vía litoral. Tengamos en cuenta —esto se lo recuerdo al Grupo Socialista— que, a pesar de los problemas que está ocasionando durante estos meses el cierre de las obras de la N-340, la carretera de El Cañarete, en Almería, sigue cortada al tráfico indefinidamente desde el pasado día 7 de septiembre. Esta carretera se mantuvo 65 días cerrada antes de su apertura parcial en marzo, después de los desprendimientos del 31 de diciembre y, lógicamente, quedó inutilizada. Las obras comenzaron el 5 de febrero y, tras su apertura parcial, continuaron para finalizar en los primeros días de julio, volviendo al cierre en el mes de septiembre, como ya he comentado, y provocando retenciones diarias interminables, sobre todo a primera y a última hora con la finalización de la jornada, cuando la gente vuelve a su casa. Ante esta situación, lo que ha hecho el Gobierno a través de su subdelegada ha sido dar una buena recomendación a los ciudadanos: que salgan con tiempo. La recomendación apropiada de la subdelegada es que salgan con tiempo teniendo en cuenta que ahora más o menos se tarda una hora y cuarenta y cinco minutos —casi dos horas— en hacer el tramo que estoy comentando, con el inicio del curso escolar. O sea, la recomendación es salir con tiempo. Fenomenal.

En septiembre de 2018 —también se ha comentado—, el BOE publicó la formalización de este contrato que tenía por objeto la redacción del proyecto. Han pasado meses, meses y meses y, efectivamente, no se pone fecha ni finalización del proyecto del tercer carril y, por supuesto, no conocemos, vistos los presupuestos, la fecha en la que se procederá a licitar las obras. Con este gesto al solicitar una nueva redacción queremos dejar claro que hay que intentar que estos proyectos tan importantes de infraestructuras no se eternicen en el tiempo. Por desgracia, parece ser que es la práctica habitual del Gobierno actual y de algún Gobierno anterior y, por desgracia, no solamente ocurre en este caso. Hay muchísimos ejemplos, en mi caso cito el de mi provincia, Huelva, donde hay un tercer carril en la A-49 que lleva ya más de diez años —diez años— durmiendo el sueño de los justos en algún cajón perdido del ministerio. En el caso de la provincia de Almería, la remodelación de este enlace —insisto— es fundamental para sus comunicaciones y con la partida presupuestaria asignada para su redacción, que ya se ha comentado, de cien mil euros, no es que lleve tiempo paralizado, sino que seguirá así muchísimo más tiempo, por lo que, efectivamente, parece oportuno revisar esos presupuestos generales.

Con lo que ya hemos comentado, no se trata de una reivindicación partidista, sino de una reivindicación de toda la provincia, ya sea de un grupo o de otro. Por eso, esperamos —esperamos—, como ha dicho el ponente del Grupo Popular, que los demás grupos apoyen esta proposición no de ley, y muy especialmente lo espero del Grupo Socialista. Y me refiero al Grupo Socialista porque en nuestra enmienda hemos incluido solamente los mismos puntos que el Grupo Socialista —junto con el Grupo Popular— votó recientemente en la Diputación de Almería, propuesta que se aprobó por unanimidad. Así que si no fuera así en este caso, señorías socialistas, y deciden no apoyar esta proposición, espero que sepan explicárselo muy bien a los ciudadanos de Almería.

Muchas gracias, señor presidente.

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

Tiene la palabra ahora para presentar la enmienda, por el Grupo Parlamentario Socialista, doña Sonia Ferrer Tesoro.

La señora **FERRER TESORO**: Gracias, presidente.

Buenas tardes. Esta iniciativa no es la primera vez que se presenta aquí, en la última legislatura la hemos visto en esta misma Comisión en varias ocasiones. Leyendo el *Diario de Sesiones* se saca una conclusión clara. Señores del PP, cuando ustedes gobernaban y nosotros le pedíamos que lo hicieran,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 227

18 de noviembre de 2020

Pág. 10

ustedes decían que sí, que estaba todo listo, que tenían voluntad. En una iniciativa muy parecida llegaron a decir —palabras textuales del señor Matarí—: No hace falta esta iniciativa para que se hagan estas obras. Pues menos mal, señor Matarí, después de tantos años aquí seguimos. Pasaron casi ocho años en el Gobierno de España y resulta que ahora son ustedes los que traen esta iniciativa. ¿Por qué? A lo mejor es porque poco hicieron.

Se lo voy a recordar, un poco de memoria histórica. El proyecto se presupuestó en 2014 y se había previsto una inversión de cinco millones de euros. Gobierno del PP, ¿qué se hizo? Nada, cero ejecutado. A lo máximo que llegaron fue a incluirlo en los presupuestos, aunque nunca lo llegaron a ejecutar; el *modus operandi* del Partido Popular, especialmente en mi provincia, Almería. Eso sí, hay que reconocerlo, vendiendo humo son los mejores: artículos de prensa, declaraciones del anterior subdelegado, de su propia señoría. La hemeroteca es como la prueba del algodón, no engaña. ¿La realidad? No se hizo nada, cero ejecutado. Hay que llegar a 2017 —siete años llevaban ya ustedes en el Gobierno— para ver licitado el contrato para la redacción del proyecto, en octubre de 2017. Hasta ahí llegó su actividad, ocho años para licitar un contrato en el último minuto del partido. Se adjudicó en julio de 2018 —de 2018, señor Matarí— y se formalizó en agosto de ese mismo año. ¿Qué pasó después? Todos ustedes lo saben: moción de censura, nuevo Gobierno, dos elecciones generales en un año y, si les parece poco, pandemia.

Los proyectos llevan su tiempo y llevan sus trámites; el proyecto actual está en redacción, ahora mismo se encuentra ya en fase de trámite ambiental para realizar una evaluación ambiental simplificada. Eso tampoco lo dejaron ustedes preparado. Por cierto, la postura del Grupo Socialista es la misma cuando estamos en la oposición y cuando estamos gobernando. **(Risas)**. Resumiendo, se han hecho más trámites en dos años, con pandemia, que en ocho años de Gobierno del PP con mayoría absoluta. Y ahora vienen metiendo prisa. Por nuestra parte, con la mano tendida, estamos dispuestos a llegar a un acuerdo, a una transaccional que les hemos presentado y que esperemos que se consensue.

No quisiera acabar sin reconocer la intensidad del señor Matarí con Roquetas de Mar, todas las iniciativas están centradas en el municipio de Roquetas de Mar; cuando no es la Guardia Civil son las carreteras. Yo entiendo que es un gran municipio almeriense, aunque tenga un alcalde algo controvertido y algo cuestionado, pero la dedicación de su señoría a Roquetas de Mar es digna, como mínimo, de que le hagan hijo adoptivo o le pongan un monumento al lado del castillo de Santa Ana. **(El señor Matarí Sáez: ¡Están en ello!—Risas.-Rumores)**.

El señor **PRESIDENTE**: Ruego, por favor, que dejemos terminar y no hagamos comentarios a la intervención.

La señora **FERRER TESORO**: Yo sé que le ha gustado, pero déjeme terminar.

Me ha retado usted a trabajar juntos y le digo que sí. Como se dice en el mus, me ha hecho un envite; pues yo le voy a lanzar un órdago. Yo le reto a que sean útiles, señor Matarí, a que el Partido Popular sea útil. Y aquí hay una oportunidad histórica y es con los Presupuestos Generales del Estado, unos presupuestos que son excelentes para nuestra provincia, que junto al impulso definitivo de la alta velocidad —casi 600 millones de euros— pone en la base un nuevo modelo económico fundamentado en la digitalización, en la I+D+i, en la economía verde, en la energía renovable. Unos presupuestos que contienen todo lo necesario para reconstruir lo dañado por la pandemia y para transformar nuestra economía. Apoye los Presupuestos Generales del Estado, vote usted por Almería. Le tiendo la mano, como usted ha hecho, para luchar conjuntamente, para solucionar errores, para seguir generando riqueza. Luchemos conjuntamente por el impulso definitivo de este tercer carril, por una solución al problema del agua, por el corredor mediterráneo y por tantas cosas que necesita nuestra provincia. Por eso le digo que apoye los Presupuestos Generales del Estado y que vote usted por Almería.

Gracias. **(Aplausos)**.

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

Acto seguido, para tomar posición, intervienen el resto de grupos. El portavoz del Grupo Parlamentario Mixto no está. El del Grupo Parlamentario Bildu tampoco. El portavoz del Grupo Parlamentario Vasco tampoco está. Entonces, por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra don Pablo Cambrero Piqueras.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 227

18 de noviembre de 2020

Pág. 11

El señor **CAMBRONERO PIQUERAS**: Gracias, presidente, intervendré brevemente.

Coincido con el portavoz proponente en que perdemos muchísimo tiempo hablando de la historia, muchísimo; es largo, es tedioso, no arregla el presente y es superrepetitivo. Por eso sí que le alabo el gusto de no repetir más la historia, que cada intervención no sea un relato histórico de quién lo ha hecho peor y miremos más las soluciones. Señorías, hay algo que he aprendido de las respuestas del Gobierno en mi poco tiempo como parlamentario, y es que realmente se evita dar plazos, evitan comprometerse y eso no es más que una declaración de intenciones de que no se pretende hacer nada. La respuesta del Gobierno, en este caso al Grupo Parlamentario Popular, tampoco es una excepción. Esa respuesta confirmaba que este proyecto del tercer carril de la A-7, más que necesario, estaba en estudio como tantos otros y no se daba una fecha ni siquiera para empezar el proyecto, para variar. Pero también he aprendido que una proposición no de ley tiene una utilidad muy limitada, por no decir casi nula. De hecho, no es más que una medida de presión mediática o un retrato relativamente fiel de lo que el Gobierno no pretende hacer. Señorías socialistas, su posible voto en contra de esta iniciativa no es más que decir un no enorme a todos los ciudadanos de Almería, y esa vía para nosotros es imprescindible y es necesaria. Por lo tanto, no nos interesan los relatos históricos; nos interesan las soluciones. Por eso, a la espera de lo que suceda con las enmiendas, votaremos sí a esta proposición no de ley.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Tiene la palabra ahora, por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, doña Isabel Franco Carmona.

La señora **FRANCO CARMONA**: Muchas gracias, presidente.

Existe una importante necesidad de ampliación con un tercer carril de la A-7, la autovía del Mediterráneo, como bien conocen; una ampliación que supone aproximadamente 10 kilómetros en el tramo de Aguadulce y el acceso a Almería por Bayyana. Especialmente es necesaria esta ampliación por los desprendimientos en la carretera de El Cañarete y, por lo tanto, los cierres constantes. En septiembre de este año ha habido un nuevo desprendimiento que ha obligado a otro cierre de la carretera. Hay que decir que, además, es importante porque este es uno de los tramos con mayor tráfico de la A-7.

Es cierto que la construcción de la tercera vía en ambos sentidos comienza a tramitarse en 2017, como ha dicho el proponente del Grupo Popular. Por cierto, es muy llamativo que las proposiciones no de ley del Partido Popular ya las defiendan más VOX que el propio Partido Popular. La similitud ya se está haciendo tremenda entre un grupo y otro. (**Protestas**). Decía que es cierto que se empezó a tramitar en 2017, pero esto es lo que pasó: el ministro del Partido Popular por aquella época, Íñigo de la Serna, en octubre de 2017 saca la licitación y hasta septiembre de 2018 no asigna el contrato para el proyecto de construcción. Es decir, un año entero solo para sacar un contrato y hacer un proyecto de construcción, un añito entero. Dicen que desde entonces han pasado dieciséis meses, es cierto, han pasado dieciséis meses, pero lo que no dice el Partido Popular es lo que ha pasado en esos dieciséis meses. En primer lugar, una moción de censura contra la corrupción del Partido Popular, que acaba con el Gobierno de Rajoy por la necesidad de limpieza de esta democracia. En segundo lugar, hemos tenido dos elecciones y, en tercer lugar, este nuevo Gobierno de coalición se está enfrentado a una enorme pandemia mundial sin precedentes en la historia reciente de nuestro país y en la historia reciente internacional. Sin embargo, ustedes, señorías del Grupo Popular, tardaron un año —lo vuelvo a decir— en licitar ese contrato. Y ahora es cuando nos viene a la mente otra pregunta: si ya en 2015 hubo un corte de la carretera, ¿por qué no lo hicieron ustedes en ese momento cuando gobernaban, cuando Ana Pastor era la ministra de Fomento?

En fin, como ustedes saben, ahora mismo las obras están en fase de redacción, y una vez que se apruebe esa redacción, necesitará entrar en trámite de información pública, alegaciones, aprobación definitiva y que se empiece a licitar la obra. Además, hay que estabilizar el talud de la carretera de El Cañarete, donde, como ustedes saben, han arrancado las obras hace muy poco tiempo y esto va a suponer un impacto en el tráfico de esa zona.

Termino, presidente. En cualquier caso, sepan que aunque la necesidad del tercer carril es evidente —solo hace falta pasarse a primera hora de la mañana por la ronda de circunvalación de Almería hasta el cruce de Viator para comprender la densidad del tráfico y las colas que se generan, que pueden llegar fácilmente hasta el puente del río Andarax ocupando incluso el arcén por completo, cosa que el Grupo Popular no ve importante— y, de hecho, este Gobierno está trabajando en ello, también es cierto que aumentar las capacidades de las carreteras termina con el tiempo por saturar esas ampliaciones de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 227

18 de noviembre de 2020

Pág. 12

carreteras. Por ello, la lógica y la ciencia nos dicen que es necesario y vital apostar por el tren, por los cercanías, para reducir los impactos ambientales y porque es un medio más seguro, de manera que los aumentos de carriles sean solo por motivos estrictos de seguridad vial.

Muchas gracias.

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

No hay más intervenciones en esta proposición no de ley. Para posicionarse sobre las enmiendas, tiene la palabra el señor Matarí Sáez.

El señor **MATARÍ SÁEZ**: Muy rápidamente. Quiero agradecer a la señora Ferrer lo que dice de Roquetas porque es cierto, pero este es un proyecto para toda la provincia de Almería, especialmente para Almería capital hasta Adra, para todo El Poniente de Almería.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Matarí, le ruego, por favor, que se centre en las enmiendas.

El señor **MATARÍ SÁEZ**: Quiero leer la transaccional que le propongo a la señora Ferrer y al resto de grupos: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a seguir impulsando y ejecutar con carácter prioritario el proyecto del tercer carril de la autovía A-7 entre Roquetas y Almería, tramo enlace 429 y enlace 438.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

— RELATIVA A GARANTIZAR LA PARADA DE TRENES EUROMED EN LA ESTACIÓN DE L'ALDEA-AMPOSTA-TORTOSA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO PLURAL. (Número de expediente 161/000267).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la tercera proposición no de ley relativa a garantizar la parada de trenes Euromed en la estación de L'AldeaAmposta-Tortosa. Por el Grupo Parlamentario Plural, para defenderla tiene la palabra el señor don Ferrán Bel Accensi.

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

Esta PNL que tienen a su disposición es sencilla, sobre todo en la parte dispositiva; pretende ser clara, concisa y evadir cualquier tipo de polémica y retraso. No les voy a describir cuál es la situación de los servicios ferroviarios en les Terres de l'Ebre porque eso nos llevaría tres sesiones, en todo caso, quédense con la idea de que son de los más deficitarios que existen en Cataluña y uno de los más deficitarios no solo en la línea de la costa sino también en la línea interior de la R-15.

En diciembre de 2016 se estableció que los trenes Euromed paraban en la estación de L'Aldea-Amposta-Tortosa, esto fue gracias a un acuerdo entre la Generalitat de Catalunya y el Estado español. La Generalitat de Catalunya subvencionaba una parte del coste de los billetes para que los usuarios accedieran al mismo coste que los trenes regionales, que, para que se hagan una idea, para hacer unos 180 kilómetros tardaban unas dos horas y cincuenta minutos. Este servicio se dejó de prestar en el año 2019 cuando los servicios regionales teóricamente tenían que adquirir el compromiso de reducir el tiempo. Esto no sucedió así, se redujo el tiempo pero todavía estaban por encima de lo que tardaban estos trenes en hacer este desplazamiento en 2007 y 2008. Por ello es necesario continuar manteniendo el servicio de Euromed y la parada en L'Aldea-Tortosa-Amposta. Esto puede tener dos vías: un acuerdo para el que la Generalitat está dispuesta, de modo que se continúe subvencionando una parte del billete y, si no, subsidiariamente, sin acuerdo y aunque sea con un mayor coste, de manera que los usuarios puedan desplazarse a Barcelona o a Valencia — esencialmente a Barcelona, no les engaño— y puedan regresar a su casa ocupando unas cuatro horas de viaje y no prácticamente seis horas, que es lo que sucede cuando cogen servicios regionales.

Nosotros hemos intentado hacer una transaccional con los grupos enmendantes, esencialmente con Unidas Podemos y también con el Grupo Socialista a última hora, pero si de lo que se trata es de no concretar la propuesta, de estudiar, de evaluar..., aquí no podemos entrar. Es un servicio que se venía prestando y que se debe prestar. ¿La situación óptima cuál sería? Que estos servicios hubiesen sido sustituidos por unos servicios que en su día se prometieron por parte del Gobierno del Estado español, que conectarían les Terres de l'Ebre con Barcelona y también con la estación Camp de Tarragona y enlace

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 227

18 de noviembre de 2020

Pág. 13

con el AVE, a través de unos servicios rápidos con trenes Avant. Como había un compromiso, esto se establece en lugar de con cuatro trenes, con uno a las seis de la mañana, que con la implantación de las medidas del estado de alarma fue eliminado. En todo caso, mientras no exista este servicio de los trenes Avant complementarios, que conecten Terres de l'Ebre en un tiempo razonable con Barcelona y también con el Camp de Tarragona, esta es la situación más fácil, la más barata, prácticamente sin coste; el único coste es que el desplazamiento entre Valencia y Barcelona de los trenes que paren en L'Aldea va a durar cinco minutos más, imagínense el coste que tiene, ningún coste económico. Es un coste de tiempo de cinco minutos más en un desplazamiento que, según mis datos, en el último ejercicio disfrutaron 36 000 viajeros anuales.

Por tanto, es simplemente una cuestión de justicia; esto no tiene ningún coste para las arcas del Estado; esto no requiere ningún sobreesfuerzo, eso no le genera pérdidas a Renfe. Lo único que sirve es para que un territorio de 180 000 personas esté conectado con unos servicios ferroviarios dignos del siglo XXI, dignos de un Estado en Europa, y los usuarios del servicio entre Valencia y Barcelona van a tardar cinco minutos más, cinco minutos más. Si no somos capaces de asumir estos cinco minutos que no conllevan ningún sobrecoste económico, es difícil que después vengan a ciertos territorios y hablen de equilibrio territorial, de trabajar para que no se produzca la despoblación de los territorios.

En definitiva, nosotros les pedimos simplemente apoyo para que se inste al Gobierno y ya ponemos un plazo de tres meses porque entendemos que la planificación horaria no se hará para la semana que viene ni para la otra. En todo caso, yo les pido su voto favorable y no me gustaría ser agrio, pero con una proposición no de ley tan clara y diáfana como es esta (**muestra el documento**), que simplemente pide que paren los trenes, será muy difícil que cualquier representante de las formaciones políticas que hoy voten en contra venga a la próxima manifestación donde se va a pedir esto porque es muy sencillo; es muy fácil. En cualquier caso, nadie va a poder argumentar que esto tiene un sobrecoste para la Administración General del Estado porque no lo tiene. Lo tiene mejorar la R15, lo tiene mejorar los servicios regionales actuales entre las Terres de l'Ebre, la R16, la R15 y Barcelona, y —eso sí— tendremos que encomendarnos a las mejoras que puedan surgir, por ejemplo, de los Presupuestos Generales del Estado. Este es un tema de voluntad política y, por tanto, les pido, sinceramente, que voten a favor. Ya sé que es una PNL y no tiene efectos directos, pero entiendo que es un mensaje claro y explícito hacia el Gobierno y, sobre todo, hacia Renfe.

Muchísimas gracias.

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

Tiene ahora la palabra para defender las enmiendas presentadas por el Grupo Parlamentario de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, doña Laura López Domínguez.

La señora **LÓPEZ DOMÍNGUEZ**: Gracias, presidente.

Les avanzo que mi intervención va a tener dos partes. Por una parte, les expondré el porqué de esta enmienda y luego haré referencia a cómo han ido las negociaciones de esta transaccional con los partidos que estamos implicados y a la intervención del señor Bel.

Nosotros hemos presentado esta enmienda porque creemos que tenemos que ser responsables ante las solicitudes ciudadanas, sobre todo cuando se trata de movilidad y movilidad sostenible como es la que se hace por tren. Este Gobierno ha intentado dejar clara la apuesta por el transporte ferroviario y se refleja en la cantidad de dinero dedicado en los presupuestos que estamos negociando ahora mismo en esta Cámara. Se trata de una demanda clara que la ciudadanía de las Terres de l'Ebre está reclamando, que se aumente simplemente la frecuencia, como ya ha contado el señor Bel, en la parada de L'Aldea, dirección Barcelona y Valencia, sobre todo teniendo en cuenta que los trenes se habían puesto de manera temporal, mientras durasen las obras. Obviamente, como era una situación temporal, cuando la situación temporal termina, la solución temporal también termina.

En todo caso, como les decía antes, tenemos que ser responsables, y me refería a dos aspectos. El primer aspecto hace referencia a la eficiencia y a la eficacia. En este sentido, la respuesta pública tiene que ser proporcional a las necesidades de la gente y, además, la adecuación de esta respuesta tiene que ceñirse a la actualidad. En ese sentido, el aumento de la frecuencia tiene que responder —no sobrepasar— a las necesidades detectadas y expresadas, y el tipo de servicio tiene que ajustarse a las posibilidades reales, que no se miden por el beneficio comercial. Asimismo, la solución debe contemplar el escenario actual y, como les comentaba antes, no se puede perpetuar una solución que estaba pensada para un escenario temporal. Nosotros, como usted ha comentado, hemos intentado negociar un texto para que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 227

18 de noviembre de 2020

Pág. 14

realmente se dé una solución a la demanda de la ciudadanía de Terres de l'Ebre. Pero les tengo que preguntar —y esta es la parte que le comentaba, en la que voy a dar respuesta a lo que usted ya ha señalado y a cómo han ido las conversaciones—: ¿a qué venimos aquí? Le juro que estoy decepcionada. ¿A qué venimos? ¿A hacer ver que escuchamos a la gente para luego vender en los diarios que 'yo lo he intentado pero no me han dejado'? Aquí venimos a dar soluciones; hay una demanda clara: quieren aumento de trenes. No podemos decir que no se puede, porque sí se puede. ¿Para que están las administraciones públicas si no? Y no se puede decir: yo por aquí no entro; yo quiero esto o si no, no quiero nada. Nosotros estamos ahí, les estamos proponiendo una solución para que se inste a este Gobierno a dar respuesta a lo que quiere la gente de Terres de l'Ebre. Luego, no me diga que nos cerramos y que venimos con propuestas que no responden nada. Le hemos pasado diez mil propuestas para que se inste al Gobierno a hacer esto. No se cierre, e igualmente lo digo por la otra parte de las negociaciones.

Creo que eso es todo. Gracias.

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

Tiene la palabra ahora, por el Grupo Parlamentario Socialista, para la presentación de su enmienda, el señor don Joan Ruiz i Carbonell.

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

Todos sabemos la diferencia entre servicios comerciales y obligaciones de servicio público: unos se rigen por criterios de rentabilidad, mientras los otros son los que las administraciones creen necesario poner a disposición de los ciudadanos sin ser rentables económicamente, servicios que contratan y pagan. Euromed es un producto comercial de Renfe de alta velocidad, empresa pública a la que pedimos que compita con el resto de medios de transporte y que no tenga pérdidas o las mínimas posibles, porque las hemos de pagar entre todos. Por eso Euromed para en las estaciones de ciudades grandes y capitales de provincia.

En el caso que tratamos, hasta enero de este año hemos tenido un cuello de botella —y ese era el problema— de 64 kilómetros de vía única entre Vandellòs y Tarragona, saturado y deteriorado, que hacía que trenes de *rodalies* y regionales no tuvieran horarios competitivos. Así que la Generalitat de Catalunya contrató —digámoslo así— a Renfe para que Euromed, que pasaba de largo por la estación de L'Aldea, efectuara paradas hasta que entrara en funcionamiento la variante de doble vía en construcción Vandellòs-Tarragona. Y así, desde el 12 de noviembre de 2016 hasta este 12 de enero, que se inauguró la variante, estuvieron parando cuatro Euromed que llegaban de Valencia y cuatro desde Barcelona, es verdad que con una utilización por debajo de las expectativas. Así, en 2019 tuvo 27 734 viajeros, buena parte viajes de ida y vuelta, lo que dio una media de 2311 viajeros cada mes o 77 cada día o 19 en cada tren. En el caso del Avant, que ha mencionado el señor Bel, era entre 10 y 11 viajeros diarios.

Ahora que, pese a la pandemia, Renfe ha restablecido *rodalies* y regionales al cien por cien, con una caída del 70% en viajeros, y algunos Intercity Talgo con caídas, respecto a 2019, que llegan hasta el 75%, nos hemos de preguntar si restableciendo los servicios de los Intercity Talgo quedaría cubierto el servicio de las Terres de l'Ebre. Serían así, como era antes, ocho trenes diarios por sentido de *rodalies* Barcelona-Tortosa, un tren más hasta Vinaròs, veinte trenes Regional Exprés, seis trenes Intercity Talgo por sentido y día, y otros dos más los fines de semana, también Intercity. Son 251 —los he contado— trenes semanales de servicio público y comerciales, de una oferta que ha ganado en competitividad gracias a las mejoras en la infraestructura de la nueva variante. Así, por ejemplo, el tiempo que utilizaban los Euromed entre L'Aldea y Barcelona oscilaba entre una hora y treinta y cuatro minutos y una hora y cincuenta y seis minutos, mientras el primer regional que ahora sale a las 06:12 —me parece que no me equivoco— de L'Aldea a Barcelona utiliza una hora y cincuenta y ocho minutos, casi igualando el peor de los Euromed. Y los Intercity Talgo ahora hacen el trayecto en una hora y treinta minutos, o sea, cuatro minutos menos que los Euromed, aunque tampoco me parece que sea este el lugar en el que tengamos que hablar de esto, la verdad. Porque quien define servicios, horarios, ampliaciones y mejoras es la Generalitat, contratándolos y, claro, pagándolos.

Por cierto, si no he entendido mal, todavía debe una parte apreciable de lo que se comprometió a pagar a Renfe por crear la oferta de la que hablamos de Euromed en la estación de L'Aldea. Me parece que el mejor camino sería pedirle al *conseller* de Obras Públicas, al señor Damià Calvet, que se sentara con Renfe para ver cómo mejorar la oferta cuando acabe la pandemia; tal vez disminuyendo franjas horarias, demasiado amplias, o encontrando un Intercity por las mañanas, o bonificando los billetes de los

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 227

18 de noviembre de 2020

Pág. 15

Intercity. Ahora la Generalitat ya tiene adquirido el compromiso con Renfe de contratar servicios y acordar bonificaciones, para lo que cuenta con 2 millones para este fin en Tarragona y 5 millones en Girona. Teniendo en cuenta la utilización de antes de la pandemia, la cifra de 12 euros para el billete de L'Aldea-Barcelona sería más que razonable. Parecen mejores medidas que penalizar los tiempos de un viaje de servicio comercial como Euromed, que queremos que sea competitivo en cuanto a tiempos. Ahora bien, tenemos esta iniciativa encima de la mesa y a nosotros nos gustaría que, detrás de lo que hoy aprobemos, estemos la mayoría de los grupos parlamentarios o todos y por eso hemos presentado una enmienda, solo para poder negociar y llegar a un acuerdo.

Hasta el momento de la votación estaremos en ello, porque hemos de ayudar a integrar mucho mejor a las personas que viven en las Terres de l'Ebre y dar una respuesta a sus preocupaciones.

Gràcies per la seva atenció. (Aplausos).

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

No están ni el Grupo Parlamentario Mixto, ni Bildu, ni el Grupo Parlamentario Vasco (EAJPNV). Por tanto, por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra don Pablo Cambroner Piqueras.

El señor **CAMBRONERO PIQUERAS**: Muchas gracias, presidente.

Después de la disputa competencial y de datos de pasajeros y necesidades entre los dos grupos del Gobierno y el grupo proponente, nosotros vamos a ser muy breves. Vamos a apoyar esta iniciativa si se queda en sus términos, como parece haber indicado el grupo proponente. Pensamos que es justa e, independientemente de quién presente las iniciativas, solo vamos a pensar en la mejora de la vida de todos los ciudadanos españoles en territorio español, como es el caso. Repito, de todos los ciudadanos españoles en territorio español.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Republicano, tiene la palabra doña Pilar Vallugera Balañà.

La señora **VALLUGERA BALAÑÀ**: Gracias, presidente.

Nosotros nos posicionamos favorablemente a la proposición no de ley. Debo decir que a veces pasa y que estoy contenta de no ser de L'Aldea, porque con lo que se ha argumentado aquí estaría francamente enfadada. Estaría francamente enfadada porque, más allá del compromiso que tienen que tener los Gobiernos con los transportes comunitarios, sabemos perfectamente que estamos pidiendo a todo el mundo que deje el coche, que utilice los trenes y diciéndoles que les facilitaremos una infraestructura básica como esa, pero luego oímos hablar de la ley de la oferta y la demanda y de que no debe ser deficitario un servicio que en el fondo pagamos entre todos, y tengo la sensación de que nosotros dos veces. Hay un truquillo que descubrieron en Barcelona con los autobuses y que veo que vamos a emplear en todas partes: cuanta menos oferta, menos demanda de oferta hay. Es decir, si no te puedes fiar de que hay un tren que te conecta con Barcelona o con Valencia, ya automáticamente dejas esa opción de transporte para coger la que te es más cómoda, la que te es más flexible, la que te es propia. Entonces, lo que vamos hacer es utilizar un medio de transporte altamente contaminante y altamente invasivo del espacio público, que es el coche, porque no damos suficientes posibilidades a nuestra población.

Hay un tema que no es menor y es que las Terres de l'Ebre —yo no soy de allí y si hay alguien de allí, ya me corregirá— es un territorio sistemáticamente olvidado por el Estado, no tanto por la Administración de la Generalitat, aunque también es cierto que en comparación con el resto de Cataluña tiene deficiencias muy graves. A estas alturas todavía están esperando parte de las ayudas del temporal Gloria. Por ello, si queremos ponerlas en valor y que haya turismo —porque se llena todo el mundo la boca con el turismo— en el fantástico entorno que tienen, que es único en Europa, debemos ser capaces de hacer que la gente llegue de una manera medioambientalmente sostenible. Por tanto, me parece que hemos tenido una discusión aquí que no soy capaz de comprender y que espero que luego mis colegas me expliquen más detalladamente. Por otra parte, pasar la responsabilidad de administración a administración es un vicio estatal o nacional. Está muy bien, pero también hay que poner de relieve que para el transporte público nosotros aportamos a través de la Generalitat de Catalunya. No obstante, no olviden que en los presupuestos del Estado también colaboramos, porque al final parece que lo tenemos que pagar todo dos veces; y ya no me pongo a hablar de los peajes. En cualquier caso, nuestra posición es favorable y rogamos a los representantes catalanes que se lo replanteen.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 227

18 de noviembre de 2020

Pág. 16

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario VOX, tiene la palabra don José María Figaredo Álvarez-Sala.

El señor **FIGAREDO ÁLVAREZ-SALA**: Muchísimas gracias.

Nos encontramos con una PNL de Junts per Catalunya cuyo espíritu, cuya idea y cuyo objetivo son muy razonables. Tiene muchísimo sentido y realmente la idea que transmite es muy racional, convence y, efectivamente, parece que va en favor de los ciudadanos. Sin embargo, vemos una falta de motivación en la PNL. De los datos que aportan no se indican cuáles son las fuentes. Se indica un número de pasajeros que no se justifica. Tampoco se justifican las cuestiones técnicas. Esos retrasos que se producirían en los trenes Valencia-Barcelona no se justifican. Los trenes tienen unos tiempos de frenada y unos tiempos de aceleración muy largos y no se justifica por qué ese retraso no tendría ningún impacto ni económico ni en la duración de los trayectos.

No obstante, volviendo al tema, la cuestión tiene muchísimo sentido. La gestión que está haciendo el Gobierno del Partido Socialista de las infraestructuras ferroviarias en España está siendo nefasta. Hablamos de la gestión, porque, como dice el señor proponente, no es cuestión de invertir más o de construir —aunque también está siendo nefasta la inversión en infraestructuras—, sino de que la gestión está siendo malísima. Como ya se ha dicho aquí, la reducción drástica de horarios y de frecuencias en los trenes está teniendo dos consecuencias. La primera es la reducción de la demanda de esos trenes. Efectivamente —y hablo del caso de mi provincia, Asturias—, si la frecuencia era equis y ahora es equis partido por tres, solo accederán al tren a Asturias un tercio de los viajeros y el resto renuncia a acceder a ese medio de transporte. Esa es la primera consecuencia. Esto hace que las cifras de Renfe sean cada vez peores y, como transmitió el otro día en esta misma Comisión el presidente de Renfe, los números empiezan a flaquear y flaquean cada vez más. La segunda consecuencia es que los trenes cuyas frecuencias sí se han mantenido tienen necesariamente una ocupación muy elevada que no permite ni facilita el mantenimiento de distancias de seguridad ni la adopción de medidas para evitar los contagios del COVID. Por lo tanto, la gestión que el Gobierno está llevando a cabo está asfixiando las infraestructuras ferroviarias, tanto por la vía de la demanda como por la vía sanitaria, ya que muchas personas renuncian a acceder al tren para evitar poner en situación de riesgo su propia salud.

En definitiva, creemos que el Gobierno tiene que mejorar esa gestión, tiene que poner a técnicos al frente de esa gestión de infraestructuras ferroviarias y, además, tiene que gestionar bien el patrimonio dedicado a la inversión en infraestructuras, que también está totalmente abandonado y mal gestionado. Así, en muchísimas regiones, como es el caso de las Tierras del Ebro pero también de otras regiones de España como pueden ser Extremadura o Asturias, nos encontramos con unas infraestructuras ferroviarias prometidas —ya es imposible acordarse desde cuándo— y que no terminan de llegar. Por eso, no nos opondremos a esta proposición no de ley.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra ahora doña Llanos de Luna Tobarra.

La señora **DE LUNA TOBARRA**: Gracias, presidente.

En relación con la PNL presentada por Junts per Catalunya en la que se insta al Gobierno a garantizar la parada en la estación L'Aldea-Amposta-Tortosa, hemos de anunciar nuestra conformidad. Efectivamente, tal como se indica en la exposición de motivos, desde diciembre de 2016 los trenes Euromed paraban en la citada estación ferroviaria. Las Terres de l'Ebre han sufrido históricamente unos servicios deficientes que mejoraron con las inversiones y las obras llevadas a cabo por los Gobiernos del Partido Popular. La variante Vandellòs-Tarragona, nuevo tramo del corredor mediterráneo acometido durante la etapa de Gobierno del PP, supuso la eliminación del cuello de botella que representaba un tramo de 65 kilómetros de vía única del siglo XIX; vía única que era utilizada en ambos sentidos, es decir, tanto para la ida como para la vuelta. Esta variante, además de dotar al citado tramo de doble plataforma, lo preparó para adaptarse al ancho ferroviario europeo, lo que no solo permitía reducir los tiempos de viaje entre Barcelona y Valencia al convertirlo en un trayecto de velocidad alta —y lo digo bien, velocidad alta—, sino también la interconexión con Francia. Las Terres de l'Ebre han sido abandonadas por el actual Gobierno de España, circunstancia que se ha constatado en los Presupuestos Generales del Estado por la escasa e insuficiente inversión en una zona tan importante como el Delta del Ebro, a la que se le ha dado la espalda siendo como es un humedal de relevancia internacional, especialmente como hábitat de aves acuáticas y que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 227

18 de noviembre de 2020

Pág. 17

forma parte de la Reserva Natural de la Biosfera de la Unesco. Desde hace años, está sufriendo un retroceso en sus sedimentos que supone una grave amenaza para la supervivencia de todo el entorno, gravedad que no ha sido valorada por el Gobierno Sánchez-Iglesias.

Pero no solo el abandono se ha producido por el actual Gobierno de España, sino también por el propio Gobierno de la Generalitat del que forma parte el grupo proponente Junts per Catalunya, ya que, siendo las Terres de l'Ebre una de las zonas más castigadas por el paro, necesita con urgencia un impulso a su economía que pasa por la reindustrialización de sectores productivos que han sido olvidados durante más de veinte años por parte de los Gobiernos autonómicos de Cataluña. El Partido Popular ha apoyado y mejorado enormemente, como dejó patente con estas infraestructuras del corredor mediterráneo, la movilidad de los habitantes de las Terres de l'Ebre, facilitándoles una mejor conexión con Barcelona y con Valencia, evitando que tuvieran que depender de vehículos particulares para sus traslados, dotándolos, por tanto, de una mayor agilidad y seguridad en sus trayectos, y favoreciendo al mismo tiempo las relaciones personales y comerciales.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Una vez terminadas todas las intervenciones, tiene la palabra el señor Ferran Bel para posicionarse sobre las enmiendas presentadas.

El señor **BEL ACCENSI**: Señor presidente, simplemente quiero dejar constancia de que las dos enmiendas no son aceptadas y de que vamos a intentar una transaccional de aquí al final de la sesión. Y sí quisiera decir, para que conste en el *Diario de Sesiones*, que la señora portavoz de Podemos no me ha hecho diez mil propuestas, porque alguien puede entenderlo así; no me ha hecho ni dos. **(Risas)**. Es decir, no me ha hecho diez mil, ¿de acuerdo?

El señor **PRESIDENTE**: Yo creo que se ha interpretado como una expresión coloquial y no con la literalidad del término, evidentemente.

— SOBRE MEDIDAS FINANCIERAS PARA HACER FRENTE AL IMPACTO ECONÓMICO Y SOCIAL DEL COVID-19 EN EL PAGO DE LOS ALQUILERES DE VIVIENDA HABITUAL. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO. (Número de expediente 161/000950).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente proposición no de ley, sobre medidas financieras para hacer frente al impacto económico y social del COVID-19 en el pago de los alquileres de vivienda habitual. Ha sido presentada por el Grupo Parlamentario Republicano y la va a defender aquí hoy la señora doña Pilar Vallugera Balañà. Tiene usted la palabra por un tiempo de siete minutos.

La señora **VALLUGERA BALANÀ**: De todas maneras, no los voy a necesitar.

Esta mañana ya hemos hablado en el Pleno del Congreso sobre el tema del alquiler y las circunstancias en que se encuentra ahora el acceso a la vivienda en el Estado. Por otra parte, vamos a hablar también después de ello, porque hay una proposición no de ley dedicada al tema del alquiler. Nosotros lo que hacemos en esta proposición no de ley es pasar de las palabras a los hechos; es decir, esa es la posición que tenemos ante las medidas que debemos acometer respecto a los desahucios que se están produciendo y respecto a la falta de acceso a las viviendas de alquiler, que no se reparte igualmente por el Estado, y que es muy flagrante en Barcelona. Hoy daban el dato de ochocientos desahucios en un mes; imaginense ustedes en tres meses —es decir, ocho por tres, veinticuatro— la cantidad de familias que se han visto afectadas en tiempo de pandemia, es decir, con toque de queda, etcétera, como se ha explicado perfectamente hoy, pues deben tener un lugar donde poder lavarse las manos y poder tomar todas las medidas para garantizar su salud y la de los suyos, y esto se ve quebrado. Por tanto, no hacemos un gran planteamiento filosófico porque, analizadas ya las posiciones ideológicas y las medidas que cada uno de nuestros partidos tomaría respecto de este tema, vamos a solucionar problemas. Así pues, se trata de una medida muy concreta que tiene que ver con modificar la dotación presupuestaria del Plan Estatal de Vivienda 2018-2021 con una partida extraordinaria de 1000 millones de euros en transferencias a las comunidades autónomas y con un destino finalista, que es precisamente luchar contra la crisis habitacional. Evidentemente, esto va en consonancia con una enmienda que hemos presentado a los Presupuestos Generales del Estado en este mismo sentido. Queremos saber si todos aquellos grupos que manifiestan su preocupación por cómo está el mercado de viviendas de alquiler y cómo impactan los desahucios en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 227

18 de noviembre de 2020

Pág. 18

las familias vulnerables y en las que no lo son, en todas aquellas familias que se ven obligadas a dejar de pagar el alquiler, responden o no responden a este llamamiento de dotar económicamente y, por tanto, de poder trasladar a la realidad medidas de las que hablamos pero que no llevamos a cabo.

Se nos han presentado dos enmiendas. Vamos a rechazar ambas, bien porque son dilatadoras en el tiempo, bien porque incorporan algunos aspectos con los que no estamos de acuerdo. Es decir, la proposición no de ley es terriblemente sencilla y concreta, es fácil estar de acuerdo o en desacuerdo con ella.

Muchas gracias por el tiempo, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

A continuación, para la defensa de sus enmiendas, por el Grupo Parlamentario Popular, interviene doña Ana María Zurita Expósito.

La señora **ZURITA EXPÓSITO**: Gracias, presidente. Muy buenas tardes a todos.

Sin que sirva de precedente, estamos de acuerdo con la proposición no de ley que presenta el Grupo Parlamentario Republicano, porque lo que ha hecho el Gobierno con las ayudas al alquiler es dar una patada hacia adelante a las comunidades autónomas y endilgarles toda la responsabilidad de ayudas a la vivienda, pero sin fondos. El escudo social del Gobierno vuelve a ser propaganda, y más en vivienda, donde se autoerigen como adalides de la defensa de la emergencia habitacional. Así han funcionado las ayudas a la vivienda. Las ayudas al alquiler han sido insuficientes. Se ha modificado el Plan de Vivienda para que los fondos se reorienten hacia ayudas al alquiler, pero sin la consideración de su insuficiencia y la dificultad de las comunidades autónomas para distribuirlos de forma eficaz. Se podría resumir en que las ayudas al alquiler en realidad son ayudas para el pago de la renta o devolución del crédito ICO concedido al efecto. Su solicitud se ha prorrogado ahora hasta enero de 2021, pero es una medida que se anuncia en marzo y hasta mediados de mayo no se ha podido solicitar; únicamente ha sido solicitada por el 3% de los afectados y el efecto ha sido que se ha triplicado la morosidad. Luego, está la imposibilidad de todas las comunidades autónomas para cumplir con ese cometido. Con el Programa de Ayudas al Alquiler se puede acceder a préstamos de hasta 5400 euros, con el límite de seis mensualidades, y son 900 euros por mensualidad. En el reparto de fondos, ¿qué se ha hecho? De acuerdo a los índices que estaban en el Plan de Vivienda, y no en función de mayor o menor incidencia del COVID, por ejemplo, a la Comunidad de Madrid le correspondían 15 millones de euros, que correspondían a 2800 solicitudes aproximadamente, y a día de hoy los demandantes superan ya esa cifra.

Pero ¿qué ha pasado? En Madrid las ayudas se convocan en mayo. A esos 15 millones se le añaden 17,4 millones más procedentes de otros programas del Plan de Vivienda y 5 millones más del Fondo COVID; en total 38,3 millones de euros, que da para siete mil ayudas. Pero hasta el 30 de septiembre se han recibido veintiséis mil solicitudes que no se han podido tramitar por dificultades para acreditar la situación de vulnerabilidad en relación con el pago del alquiler y otros problemas de justificación. A día de hoy, solo dos mil expedientes cumplen con los requisitos, por las condiciones leoninas que ha puesto el Gobierno y se cubren con solo 12 millones. O sea, hay que exigir al Gobierno que modifique las condiciones de acceso, porque es kafkiano que una ayuda que se considera indispensable no se pueda adjudicar y ahora vaya a sobrar dinero. Cualquier comunidad autónoma que analicemos ha tenido problemas con el pago de ayudas al alquiler. En Canarias, por ejemplo, unas ayudas extraordinarias y urgentes se han empezado a pagar en octubre, seis meses después de que se declarara el estado de alarma, y de 5,2 millones iniciales ha habido que ampliar a 17, con las mismas dificultades de adjudicación. Y con los presupuestos de 2021 —que, por cierto, han pactado con el grupo proponente— todos estos programas tienen una financiación incierta basada en el mecanismo de recuperación y resiliencia, que no sabemos aún cómo se va a desarrollar.

Nosotros aceptamos la propuesta que hacen, pero nuestra enmienda va en el sentido de que esos fondos tengan una adjudicación previa, al menos que cubran todos esos programas que se relatan en el Real Decreto 11/2020 y que después se puedan redistribuir en función de las demandas sociales.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene ahora la palabra Vicent Sarrià Morell.

El señor **SARRIÀ MORELL**: Gracias, presidente.

Hemos presentado una enmienda a esta iniciativa, entendiendo que en el momento en que se presentó, a primeros de junio, estábamos aún lejos de tener un proyecto de presupuestos que, si alguna característica

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 227

18 de noviembre de 2020

Pág. 19

tiene, es la de hacer una clara apuesta por las políticas de vivienda, en general, y por las políticas de vivienda social en alquiler, en particular. En todo caso, y más aún después de lo que acabo de oír, hay que hacer alguna consideración previa. Ya en el Real Decreto de 31 de marzo, dentro de las medidas urgentes para hacer frente a los efectos de la pandemia, se autorizó al ministerio para transferir el cien por cien de los fondos previstos en 2020 para ejecutar el Plan de Vivienda —estamos hablando nada menos que de 346,5 millones de euros— sin que hubiera que esperar a los correspondientes convenios con las comunidades autónomas. Asimismo, y con cargo al Fondo de Contingencia, se sumaron 100 millones adicionales a estos convenios, con la misma distribución acordada en la Conferencia Sectorial de Vivienda, que intencionadamente son a los únicos a los que se refiere esta proposición, no al conjunto. Todo ello con el propósito evidente de que las comunidades autónomas pudieran ejecutar con mayor agilidad las ayudas del plan, que he de recordar que complementa la competencia exclusiva que tienen las comunidades autónomas en materia de vivienda, porque parece que a veces lo olvidamos. En todo caso, en este momento estamos en el debate de los Presupuestos Generales del Estado, que destinan a políticas de vivienda, directamente de fondos propios, más de 600 millones de euros, un 25% más que en 2018, a los que hay que sumar 1651 millones del Fondo Europeo de Recuperación y Resiliencia. Estamos hablando de 2253 millones de euros, un 373% más para la nueva política de vivienda. Además, hay que resaltar que el fondo prevé financiación por más de 1600 millones de euros para programas de rehabilitación a desarrollar por las comunidades, que tengo que decir que no solo contribuyen a la recuperación económica, sino que contribuyen a poner miles de viviendas hoy vacías en el mercado. Hay que destacar también las dos modificaciones a las que se ha hecho referencia sobre el actual Plan Estatal de Vivienda. Se aumenta hasta los 900 euros de renta el límite para acogerse a las ayudas de alquiler, que estaba en 600 euros, e incorpora un programa de ayudas para las personas en situación de desahucio o lanzamiento de su vivienda habitual. Estamos en un contexto presupuestario radicalmente distinto en lo que a políticas de vivienda se refiere, lo que nos permitirá abordar los grandes retos que tenemos en vivienda social en alquiler, el fomento del alquiler en sí y la rehabilitación de viviendas. Es incontestable que es el mayor presupuesto de la historia dedicado a vivienda y, desde luego, estratosféricamente mayor que el dedicado por el Partido Popular en sus años de Gobierno. En ese sentido, me llama la atención la enmienda del PP, ya que saben que en cada convenio se fija la asignación de fondos a cada programa y que esta es modificable en cada comisión bilateral de seguimiento. Pero, aún más, me sorprende que den por buenos nada menos que 1000 millones solo para esta línea, cuando en su último presupuesto consignaron 475 millones para toda la política de vivienda. Se necesita ser desahogado.

Entendemos, pues, que estamos en el trámite de unos presupuestos que deben y pueden mirar los ajustes que toquen en cada materia, pero siendo conscientes de que hemos de alzar la mirada y de que estos presupuestos lo que pueden garantizar precisamente es resolver estructuralmente problemas como los que se intentan solucionar a través de una moción, que responde a un momento puntual, el mes de junio, y que, por tanto, ahora está claramente superada con los presupuestos que tenemos encima de la mesa.

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

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Tiene la palabra ahora, por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, el señor don Pablo Cambronero Piqueras.

El señor **CAMBRONERO PIQUERAS**: Gracias, presidente. Debatimos una iniciativa que parece tener un loable objetivo y a cuya redacción y defensa por parte de la portavoz es difícil oponerse. Lo que no se dice, y es igualmente cierto, es que ese programa al que pretenden dotar con más de 1000 millones de euros extra tiene muchos problemas. Entre ellos, una excesiva burocracia, que hace que las ayudas para las familias que realmente lo necesitan tarden en llegar hasta seis meses. Por eso, gran parte de los fondos destinados ya a esas partidas no se han llegado a ejecutar. Por todo ello, pensamos que dotar con una partida muy importante de 1000 millones extra de dinero público a un plan con tantos problemas es un error. Lo suyo sería crear un plan mucho más efectivo, que ayudara mucho más rápido a quienes lo necesitan, sin tanta burocracia y sin intermediarios. Por eso, decidiremos el voto a lo largo del desarrollo de esta Comisión, porque parece que se va a votar en sus términos.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Tiene la palabra ahora, por el Grupo Parlamentario Plural, el señor don Ferran Bel Accensi.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 227

18 de noviembre de 2020

Pág. 20

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

Ya les avanzamos que vamos a votar favorablemente esta propuesta. No vamos a extendernos más. Se ha discutido esta mañana sobre vivienda en el Pleno y también me consta que se va a discutir en otra proposición de ley, en la que va a intervenir mi compañero Genís Boadella. Eso indica que todos coincidimos en que hay un problema, aunque seguramente donde no coincidamos es en las soluciones. En este caso, esta propuesta me parece mucho más razonable que la que se ha llevado esta mañana al Pleno, porque aquí ya no hablamos de limitar o intervenir el mercado de alquiler, sino de dotarlo con fondos públicos y que los poderes públicos asuman su responsabilidad y ayuden a aquellas familias y a aquellas personas que no tienen suficiente renta para poder hacer frente a este alquiler. Otra solución complementaria sería, como decía yo esta mañana, la de dotar de un parque público de viviendas destinadas a alquileres razonables. Seguramente, sería una forma de intervenir en el mercado mucho más razonable que la de limitar los precios. En todo caso, resultan significativos algunos de los datos que se exponen en la PNL. De hecho, el efecto que tuvo la dotación económica que había inicialmente de 100 millones de euros, de los que llegaron a Catalunya 14 o 15, fue como un tsunami: desaparecieron los fondos en la primera embestida. Reconocemos que 1000 millones es una cantidad muy apreciable y razonable, dada la magnitud del problema. Por ello, más allá de que coincidamos en que se debe mejorar la gestión y la tramitación, en que se debe generar menos burocracia y en que se debe ser más ágil para que lleguen a las familias que lo necesitan de forma importante y evitar impagos y los problemas que estos generan, no obstante, si no existen estos fondos, no se va a poder agilizar su tramitación. Por tanto, vamos a votar favorablemente.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Tiene la palabra ahora, por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, doña Pilar Garrido Gutiérrez.

La señora **GARRIDO GUTIÉRREZ**: Gracias, presidente.

En primer lugar, quiero decir que me alegro mucho de que hoy dediquemos tanto tiempo a hablar de vivienda, primero en el Pleno y ahora en esta Comisión. Dicho esto, desde Unidas Podemos siempre hemos intentado establecer mayores garantías respecto al derecho a la vivienda, que está reconocido, como sabemos, en el artículo 47 de la Constitución, pero que se ha incumplido a lo largo de la historia y a lo ancho y largo del Estado español. Está claro que la situación de emergencia habitacional que causó la anterior crisis de 2008 todavía está latente y que, por tanto, la vulnerabilidad en la que se situaban ha hecho que cada vez más personas, y no solo personas excluidas sino personas normales y corrientes, estén con el agua al cuello, con muchas dificultades para pagar, por ejemplo, las rentas del alquiler. Por tanto, estamos de acuerdo con el fondo de la cuestión.

Creo que quizá sea la primera vez, y me hace gracia, que la derecha está de acuerdo con una PNL que defiende el derecho a la vivienda con dinero público, y voy a explicar por qué. La derecha está a favor de esta PNL porque de lo que se trata es de no intervenir el mercado. En Unidas Podemos siempre hemos dicho que está muy bien aportar recursos públicos para el alquiler, pero donde quiero ver a las derechas es apoyando el control de los precios abusivos del alquiler, que es el elemento central. Esto nos dice dónde estamos y en la situación en la que nos encontramos. Por tanto, creo que va a haber diferentes momentos para hablar de apoyo a la vivienda.

Nosotros desde hace ya muchos años estamos exigiendo que nos acerquemos a los países europeos en la inversión en vivienda, hemos estado peleando por ello y vamos a seguir peleando. Creo que un momento importante es el del proyecto de Presupuestos Generales del Estado que tenemos ahora encima de la mesa, creo que ahí hay que dar la pelea y que la propuesta incrementa de manera considerable esos recursos económicos. Y también habrá un segundo momento donde habrá que volver a dar esa pelea, que tiene que ver con el nuevo plan estatal de vivienda que, me imagino, dentro de no demasiado tiempo se pondrá encima de la mesa.

Nada más, gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario VOX, tiene la palabra doña Cristina Esteban Calonje.

La señora **ESTEBAN CALONJE**: Gracias, presidente.

ERC pide ahora a los españoles un incremento de 1000 millones utilizando la excusa del COVID y el problema de acceso a la vivienda, que desde luego existe; no especifican cómo ni de qué manera manejarían

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 227

18 de noviembre de 2020

Pág. 21

este incremento. En primer lugar, el Real Decreto-ley 11/2020 no solo otorgaba a Cataluña una dotación de 14 millones y medio de euros de los 100 millones concedidos a las comunidades autónomas. Mediante los artículos 13 y 14 se autoriza al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a transferir a las comunidades autónomas y ciudades de Ceuta y Melilla el 100% de los fondos comprometidos para el año 2020 en los convenios para la ejecución del Plan Estatal de Vivienda 2018-2021, en concreto 346637200, consignados en la partida presupuestaria 17.09.261N.753. De este importe, a Cataluña le correspondieron más de 50 millones de euros. Por tanto, para el mismo concepto Cataluña tuvo a su disposición 65 millones de euros y no 14,5, como dicen en su exposición de motivos. Además, conforme al proyecto de Presupuestos Generales del Estado para el 2021, se realizan nuevas dotaciones en las que precisamente Cataluña sale bastante beneficiada, en concreto hay una partida de 11,7 millones de euros para el Ayuntamiento de Barcelona relativa al plan de las 20000 viviendas, luego para el área metropolitana de Barcelona hay otros 5 millones y medio de euros, también para el plan 20000 viviendas, con lo cual no hay nada que justifique una nueva transferencia de capital, concretamente de 140 millones, a Cataluña.

El problema, desde luego, existe y es incuestionable, pero hace falta un plan concreto, hace falta cuantificar y hace falta saber cuál es la necesidad real de todos los españoles, no concretamente de los catalanes —de todos los españoles—, y, sobre esa base, hacer un proyecto serio y actuar en consecuencia.

Muchas gracias.

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

Para posicionarse sobre las enmiendas, señora Vallugera Balaña.

La señora **VALLUGERA BALANÀ**: Gracias, señor presidente.

Ya se lo he comunicado a los enmendantes: no acepto ninguna de las dos.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

— SOBRE LAS MEDIDAS A ADOPTAR EN MATERIA DE VIVIENDA PARA MEJORAR LA SITUACIÓN DE LAS PERSONAS SIN HOGAR TRAS LA CRISIS PROVOCADA POR LA COVID-19. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/001094).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la quinta proposición no de ley, sobre las medidas a adoptar en materia de vivienda para mejorar la situación de las personas sin hogar tras la crisis provocada por la COVID-19. Tiene la palabra doña Eva Bravo Barco, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista.

La señora **BRAVO BARCO**: Gracias, presidente.

Buenas tardes, señorías. Hoy presentamos una PNL que, de ser aprobada por sus señorías, orientará las políticas del Gobierno que se diseñarán para combatir y erradicar el sinhogarismo en nuestro país. Es una propuesta pensada, en definitiva, para activar más mecanismos y políticas en favor de quienes más la necesitan, es decir, aquellas personas que se encuentran en una situación de extrema vulnerabilidad. Porque, señorías, si de algo estoy convencida es de que es una obligación para nuestro Estado social y de derecho hacer todo lo posible para proteger a las personas sin hogar.

Igualmente, señorías, debo añadir que cuando decimos orgullosos que en España disfrutamos de un Estado del bienestar debemos recordar también que esa construcción jurídico-política es una obra permanentemente inacabada. El Estado del bienestar es un modelo que se construye cada día, que se perfecciona cada día, y no sé si algún día culminaremos del todo esta inmensa obra, pero de lo que estoy segura es de que jamás podremos decir que hemos terminado mientras existan personas sin hogar en España. El sinhogarismo es una asignatura pendiente del Estado del bienestar y no vamos a descansar hasta que este gravísimo problema social sea resuelto, y es precisamente ahora, en mitad de una crisis económica global derivada de una crisis sanitaria mundial, cuando los socialistas presentamos una PNL en defensa de las personas sin hogar, porque es precisamente ahora —justo ahora— cuando debemos centrarnos en quienes no tienen nada, en quienes por diversas circunstancias no pueden acceder a su derecho a una vivienda digna. Las personas sin hogar son ciudadanos de pleno derecho que no tienen un techo bajo el que dormir. Si las administraciones públicas deben centrarse en algún colectivo, lógicamente y en especial debe ser, sin duda, en el de los ciudadanos sin hogar, y cuando digo las administraciones públicas me refiero a todas y sin excepción.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 227

18 de noviembre de 2020

Pág. 22

Debo decir que estas personas nos necesitan a todos, a todos los grupos políticos, con independencia de la ideología. Este asunto debería ser objeto de un gran consenso nacional. Y también debo añadir que es cierto que los municipios, las comunidades autónomas y el Estado han hecho un sobreesfuerzo para hacer frente a la situación provocada por el COVID en las personas sin hogar, y hay que reconocer este esfuerzo, pero ha sido una respuesta condicionada por una estructura de recursos obsoleta y que debemos reformular. Dicha estructura está basada principalmente en alojamientos colectivos atendidos en su mayor parte por voluntarios y con escasos recursos, y las medidas que se han aplicado durante estos meses se han centrado en alargar los tiempos de estancia en estos centros colectivos, en estos albergues, aumentar su aforo y reordenarlos para así aumentar la distancia de seguridad y generar así nuevas plazas.

Pero, más allá de la coyuntura en lo estructural, la pandemia ha puesto de relieve la necesidad de un cambio de paradigma en la lucha contra el sinhogarismo. Ha dejado meridianamente claro que una vivienda normalizada en un entorno comunitario es la mayor y mejor protección posible frente a una pandemia y ha acelerado, por tanto, la necesidad de abordar políticas orientadas a la vivienda, las llamadas *housing led* y *housing first*, como la mejor forma de ayudar a las personas sin hogar. En definitiva, se ha puesto de manifiesto la necesidad de algo que ya venía gestándose en los últimos años y que se ha probado como exitoso en los países que lo han aplicado y que la mejor y más eficaz respuesta que el Estado le puede facilitar a una persona sin hogar es el acceso a un alojamiento individual. La seguridad que ofrece la vivienda es la mejor forma de impulsar la autoestima, las expectativas y la voluntad de las personas sin hogar, así como garantizar su integridad física y psicológica. Por eso, nuestro grupo presenta esta PNL en la Comisión de Vivienda y no en la Comisión de Asuntos Sociales, porque la vivienda debe adquirir en la transición hacia una realidad post COVID-19 una importancia determinante en la lucha contra el sinhogarismo.

Dicho de otro modo, podemos proporcionar todos los servicios sociales que queramos a las personas sin hogar, pero la realidad es que este problema solo se solucionará de una forma definitiva cuando accedan a su derecho constitucional a una vivienda digna. Con este objetivo se insta al Gobierno a alcanzar diversas metas y a adoptar diversas medidas —hasta nueve hemos presentado— que están en la parte dispositiva de esta PNL y que todas sus señorías han podido analizar y, en algunos casos, enmendar.

Por resumir, dada la limitación temporal de la intervención, voy a destacar dos. La primera de ellas es que se inste al Gobierno a establecer mecanismos de colaboración con entidades privadas para movilizar inmuebles vacíos pertenecientes a grandes tenedores con el objetivo de aumentar el parque de viviendas disponibles para personas en situación de vulnerabilidad, como las personas sin hogar. La segunda medida que destacaría sería la de promover la construcción y la rehabilitación para la transformación de los recursos colectivos de la red de atención a las personas sin hogar. Tratamos, por tanto, de que se despliegue como prioridad un conjunto suficiente de apartamentos públicos que puedan servir como plataforma que permita a las personas sin hogar acceder a su derecho a una vivienda digna. Es decir, pretendemos que los actuales centros de atención a las personas sin hogar se transformen en lugares divididos en pequeños apartamentos que permitan a estas personas disfrutar de la privacidad y de la seguridad que otorga una vivienda.

Por otro lado, quisiera aprovechar esta intervención para dar las gracias a todos los colectivos, plataformas y voluntarios que se dedican de una manera altruista a ayudar a las personas sin hogar. Pero también debo decirles a todos que ya está bien, que hasta aquí hemos llegado y que, señorías, no miremos para otro lado. Es nuestra obligación moral y ética como parlamentarios revertir esta situación de una vez por todas. Por todo ello y para concluir, les pido que apoyen esta PNL en la confianza de que con un trabajo parlamentario consensuado podremos definir de la mejor manera posible políticas eficaces para combatir el sinhogarismo.

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario VOX, tiene la palabra doña Cristina Esteban Calonje.

La señora **ESTEBAN CALONJE**: Muchas gracias, señor presidente.

Esta PNL es primero una oda al Gobierno y a su gestión de la pandemia que espero que no traduzcan por lo menos en Europa, porque desde luego en Europa España ha sido el peor ejemplo en la gestión de la pandemia, y tenemos mucho que agradecer a la sociedad civil y a las congregaciones religiosas, que son las que realmente han ayudado a estas personas sin hogar.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 227

18 de noviembre de 2020

Pág. 23

Lo primero que omiten en esta PNL para mejorar la situación de las personas sin hogar es que, según los datos del INE, el 80% de las personas sin hogar son hombres, y se han incorporado como sectores preferentes de todas las ayudas reguladas en el plan estatal, entre otros, a las familias monoparentales, especificando mujeres con hijos a cargo, como si las familias formadas por hombres solos con hijos a cargo no necesitaran del mismo amparo. Tienen también preferencia las mujeres en situación de necesidad o riesgo de exclusión y víctimas de lo que ustedes llaman violencia de género. Nosotros creemos que aquellos que son víctimas de violencia intrafamiliar deberían tener una misma consideración, aunque hayan sido víctimas de su pareja homosexual, aunque sea un abuelo maltratado por su nieta, aunque sea una niña maltratada por su tío; en definitiva, las víctimas de violencia en su ámbito de convivencia. Y en virtud de que cumplamos con el artículo 14 de nuestra Constitución, yo les instaría, señores del PSOE, a no discriminar a los españoles por su sexo ni por su orientación sexual; lo mismo les pediría respecto a las condiciones para las ayudas al acceso a una vivienda digna: no discriminen.

Las metodologías que pretenden adoptarse son metodologías experimentales que no responden realmente a las necesidades que supuestamente quieren satisfacerse con la proposición no de ley en cuestión. Por un lado, está *housing first*, que es un modelo de actuación en el que entran en juego factores como enfermedades mentales, adicciones o discapacidades físicas; por tanto, es una metodología pensada para personas en situación distinta a la de aquellas que únicamente se encuentran sin hogar. Y, por otro lado, la metodología *housing led* propone una convivencia entre desconocidos y, en consecuencia, sería discutible que este modelo de convivencia se ajustara al derecho a disfrutar de una vivienda digna y adecuada recogido en el artículo 47 de la Constitución española. En virtud del artículo 38 de la Constitución española, no es posible obligar a los propietarios de viviendas a sumar sus propiedades al parque de alquiler. En cualquier caso, se podría promover e incentivar a través de bonificaciones fiscales o programas con grandes empresas a través de sus departamentos de responsabilidad social corporativa. Existen muchas maneras de atraer la colaboración público-privada, pero eso no pasa por la imposición, sino por hacerla atractiva para que los propietarios hagan aflorar al mercado de alquiler sus inmuebles y tratar de paliar así la gran carencia existente por parte del Estado de vivienda pública y accesible a las familias españolas vulnerables.

Les ruego una vez más que desde su posición de Gobierno pongan en marcha todos los mecanismos posibles para la construcción o recalificación de edificios públicos y poder ofrecer cuanto antes una vivienda digna y asequible al servicio de las familias que las necesitan y que por su frágil situación económica no tienen posibilidad de acceso a un hogar.

Muchas gracias.

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

Tiene la palabra ahora, por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia En Común, doña Pilar Garrido Gutiérrez.

La señora **GARRIDO GUTIÉRREZ**: Gracias, presidente.

Me alegro de que hoy hablemos no solo de vivienda sino también de sinhogarismo. Antes decía que las políticas de vivienda son un poco la hermanita pobre del Estado del bienestar y, dentro de esas políticas de vivienda, el sinhogarismo, siendo quizá la situación más extrema y más dura, apenas se hablado y se ha reflexionado sobre ella. Son escasos los recursos de los poderes públicos y muy débiles las políticas públicas que se han puesto en marcha.

Como no puede ser de otra manera, esta crisis sanitaria ha puesto de manifiesto la urgencia de abordar el fenómeno del sinhogarismo debido a la gran vulnerabilidad que presentaban las personas sin hogar, tan vulnerables que difícilmente podían cumplir ni siquiera las recomendaciones o las obligaciones: no tienen dónde refugiarse y, por supuesto, no pueden ni limpiarse las manos ni mantener la higiene ni el distanciamiento social. De hecho, esta situación obligó al Gobierno a tomar medidas rápidamente en relación con estrategias específicas de atención a las personas sin hogar durante el confinamiento y durante esta crisis. Si bien estos fueron esfuerzos encomiables, como siempre, han sido insuficientes. Por lo tanto, quizás esta crisis nos puede brindar la ocasión de repensar el modelo de intervención para acabar con esta lacra de las personas sin hogar.

Estoy muy de acuerdo con lo que se propone y se recoge en esa propuesta no de ley. En todo caso, nosotros hemos añadido un elemento que nos parece importante y que desde luego casi diría que es la otra cara de la moneda de lo que ha dicho la representante de VOX. Cuando se habla de sinhogarismo, no solo hablamos de personas que están en la calle sino, siguiendo la tipología europea Ethos, estamos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 227

18 de noviembre de 2020

Pág. 24

hablando también —y nos referimos a ellas— de otras situaciones que a veces suelen quedar invisibilizadas u ocultas al producirse en el ámbito privado. Es necesario poner el foco en estas situaciones porque muchas personas viven en viviendas en condiciones de habitabilidad inadecuadas, inseguras, en situación clara de vulnerabilidad, amenazadas por violencia, por desahucios, y todas estas situaciones también están dentro del fenómeno del sinhogarismo. Además —es a lo que voy y por eso presentamos la enmienda—, muchas de las protagonistas de estas situaciones son mujeres. Por lo tanto, necesitamos también incorporar a esa estrategia una mayor visibilidad, prevención y atención para este sinhogarismo encubierto. Por lo tanto, pedimos identificar, visibilizar y abordar adecuadamente la situación de las mujeres que se encuentran en situación de sinhogarismo, porque está probado que viven de manera distinta este fenómeno del sinhogarismo.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Tiene la palabra ahora, para exponer la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Popular, doña María Isabel Cruz-Guzmán García.

La señora **CRUZ-GUZMÁN GARCÍA**: Gracias, presidente.

Señorías, el Partido Socialista nos propone una proposición no de ley para desarrollar un plan de transición para el sinhogarismo, coincidiendo justo con la finalización del plan estratégico nacional desarrollado por el Gobierno Popular en el año 2015, plan que tenía una vigencia temporal de cinco años y que se desarrolló en el seno del Ministerio de Sanidad, Asuntos Sociales e Igualdad. Termina este plan con una situación social y económica muy preocupante debido a las consecuencias de la pandemia, pero también a la incertidumbre de las medidas desarrolladas por este Gobierno, como las recogidas en el Real Decreto 11/2020 que solo algunas comunidades autónomas han puesto en marcha, y con una insuficiente línea presupuestaria. Además, entró en la Cámara Baja hace unos días la Ley de presupuestos desarrollada con más imaginación que razón y que ponen en duda el Banco de España e incluso la AIREF.

Que la situación de las personas sin hogar ha empeorado es evidente. Nos lo dice Cáritas en el último informe, en el que anuncia un aumento del 25 % de los usuarios de los servicios para las personas sin hogar; nos lo dicen los servicios sociales de la Junta de Andalucía, que tienen que continuar con su actividad en los centros MENA a pesar de la reducción de 25 millones de euros del Gobierno social de Sánchez e Iglesias, y nos lo dicen los telediarios, que nos muestran la crítica situación de llegada de inmigrantes a Canarias, con un aumento de más del mil por ciento. Más de diecisiete mil personas han llegado de manera irregular a sus costas, empezando a parecer esto un Lesbos español. Y sí, señorías, todas son personas sin hogar y a todas el Gobierno les tiene que dar una solución. Por eso necesitamos una red de vivienda pública suficiente y vemos indispensable la redacción de este plan nacional estratégico que estamos debatiendo en la Comisión de Fomento, porque hablamos de vivienda. Necesitamos una promoción inmobiliaria valiente, que además será tractor económico para esta situación económica de parálisis que estamos viviendo, pero no debe ser un plan de transición, al revés, tiene que ser una estrategia nacional a medio plazo, de 2020 a 2030. Finlandia, por ejemplo, ha tardado treinta años en acabar con el problema del sinhogarismo y se ha convertido en referente mundial de su éxito. Necesitamos un plan que asuma las indicaciones recogidas en la estrategia de la Unión Europea, los datos del plan estratégico que desarrolló el Partido Popular, la información y experiencia de entidades del tercer sector —Cáritas, Hogar sí, Feantsa— y la participación de universidades y centros de investigación, fomentando la colaboración público-privada y no el atraco a la privada, desarrollando proyectos pilotos de innovación social y arquitectónica para dar solución al problema del sinhogarismo. Además, necesitamos que esta estrategia se dote con un presupuesto valiente. Este proyecto tiene todos los mimbres para convertirse en un proyecto de resiliencia europeo y por eso proponemos que se dedique al menos el 0,7 % de los fondos de resiliencia que se recogen en su presupuesto para vivienda, es decir, un 0,7 % de los 1651 millones de euros que recoge el borrador de la Ley de presupuestos.

Cada vez que lean —y conociendo a este Gobierno, lo van a leer muchísimas veces— el Plan de Vivienda 20000 del ministro Ábalos, acuérdense de que en las calles de nuestro país hay más de 33000 personas que no tienen dónde pasar la noche y que se merecen una oportunidad. No permitamos que este Gobierno las deje atrás. Si de verdad quieren afrontar este reto y crear una red de viviendas públicas suficiente, lo dicho, sean valientes y no dejen que esta PNL se convierta en un papel mojado, sino en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 227

18 de noviembre de 2020

Pág. 25

partidas presupuestarias que se transformen en hogares, en miles de hogares para dar solución al sinhogarismo. Por eso, les pedimos que incorporen nuestras enmiendas a esta proposición no de ley, que apoyaremos si así lo hacen.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Por el Grupo Parlamentario EH Bildu, tiene la palabra don Iñaki Ruiz de Pinedo Undiano.

El señor **RUIZ DE PINEDO UNDIANO**: Creemos que el plan de sinhogarismo debe ir acompañado de otro programa de acogida y captación de las personas sin hogar, pero lo dejaremos para un debate posterior.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra don Pablo Cambroner Piqueras.

El señor **CAMBRONERO PIQUERAS**: Muchas gracias, señor presidente.

Espero y deseo que el debate de esta iniciativa sea una muestra de la intención que tiene el Gobierno de combatir este problema. Y confieso que me cuesta la mismísima vida decir sinhogarismo; me sale logaritmo de forma automática. De hecho, no lo había escuchado nunca, sinceramente. No sé si la RAE lo contempla o no. De momento, yo voy a seguir usando personas sin hogar.

Este es un problema real y terrible. Yo lo he vivido en mi profesión como Policía Nacional y lo hemos combatido. De verdad, es algo que hay que abordar y creemos que hay que hacerlo ya y de una forma seria.

Hablamos, como en casi todo, también de competencias. Estamos hablando de competencias. Las comunidades autónomas y las entidades locales tienen mucho que decir en este problema. Por eso es de vital importancia introducirlo en las conferencias sectoriales y en todas las instituciones, y eso es responsabilidad del Gobierno.

Estamos de acuerdo con la iniciativa, como ya he dicho, pero como siempre que presenta una iniciativa de este tipo un partido del Gobierno, en este caso mayoritario, como es el Partido Socialista, espero que no sea una declaración de intenciones meramente y que se convierta en realidad a la menor brevedad posible. Por tanto, a la espera de lo que suceda con las enmiendas, votaremos a favor.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Por el Grupo Republicano, tiene la palabra doña Pilar Vallugera Balaña.

La señora **VALLUGERA BALANÑA**: No pensaba intervenir —de hecho, vamos a votar favorablemente—, pero la intervención del compañero de Ciudadanos me ha parecido muy acertada, sin que sirva de precedente. Básicamente, los que nos hemos dedicado en algún momento al mundo municipal somos conscientes de que las cosas no suceden en la nada y que el sinhogarismo tiene una presencia muy importante en capitales como Barcelona. De hecho, me he quedado bastante sorprendida de cómo está también Madrid desde que la frecuento. ¿Qué mensaje enviamos las administraciones cuando permitimos que en tiempos de COVID, pero también fuera de los tiempos del COVID, nuestras calles estén pobladas por personas que duermen en ellas? Y no lo digo desde la perspectiva de que nos pueda parecer mejor o peor, sino simplemente desde la perspectiva de los derechos humanos. Este plan está muy bien, pero debería sincronizarse, es decir, debe aplicarse desde la perspectiva de la subsidiariedad, esto es, se debe organizar exactamente al revés. Son las entidades locales las que tienen los instrumentos y la competencia para hacer un análisis del colectivo en cifras y en calidad. Y hay otro aspecto que no sale, pero que se debería trabajar transversalmente, que es el mundo de la salud mental. Si somos capaces de juntar estos dos vectores, seguramente las intervenciones serán mucho más eficientes.

Para terminar, aunque no comparto algunos temas exactamente, en general me parece bien que se incorporen nuevas perspectivas en el tratamiento, en cómo deben ser las infraestructuras que pongamos a disposición de estas personas para que recuperen la autonomía personal, que al final es de lo que se trata. Y quería comentar simplemente que no debemos olvidar nunca —nunca—, como políticos que somos, que cualquier día nos puede pasar a nosotros.

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 227

18 de noviembre de 2020

Pág. 26

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Señora Bravo, en relación con las enmiendas presentadas, ¿manifiesta usted su posición ahora o luego?

La señora **BRAVO BARCO**: La enmienda del Grupo Popular hace una buena aportación, pero no compartimos el tercer punto porque no podemos evaluar en estos momentos qué recursos presupuestarios hacen falta para combatir el sinhogarismo ni depende ahora mismo de esta Comisión. En general, su aportación nos parece bien, pero no podemos aceptarla por el tercer punto.

En cuanto a la enmienda de Unidas Podemos, la vamos a aceptar porque compartimos plenamente que la lucha contra el sinhogarismo se debe contemplar desde una perspectiva de género.

Por lo que se refiere a la enmienda de VOX, tengo que decirle que tenemos una visión muy diferente de las técnicas del *housing first* y el *housing led*, por lo que vamos a rechazarla. Creo que no hay ninguna enmienda más.

El señor **PRESIDENTE**: No, son tres enmiendas. Esperamos entonces a que las presenten aquí para que se voten en los términos que hayan acordado.

La señora **BRAVO BARCO**: Perfecto. Gracias. (La señora vicepresidenta, López Domínguez, ocupa la Presidencia.—Pausa).

— SOBRE LAS REFORMAS NECESARIAS PARA IMPULSAR LA COLABORACIÓN PÚBLICO-PRIVADA EN EL ÁMBITO DE LAS INFRAESTRUCTURAS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CIUDADANOS. (Número de expediente 161/001218).

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Buenas tardes y disculpen por la pausa. Damos la palabra al señor Pablo Cambronero Piqueras, que interviene en nombre del Grupo Parlamentario Ciudadanos.

El señor **CAMBRONERO PIQUERAS**: Muchas gracias, señora presidenta.

Confieso que cuando la portavoz de Esquerra ha dicho que estaba acertado me he puesto hasta nervioso, sinceramente. (Risas). Lo que pasa es que me parece que esto va a cambiar en esta iniciativa.

Presentamos esta iniciativa para poner de manifiesto las ventajas que tiene la colaboración público-privada en las inversiones públicas en materia de infraestructuras. Es sobradamente conocido que existen determinadas inversiones en infraestructuras que por su cuantía y por su envergadura no se pueden financiar solo con dinero público, precisamente por esas limitaciones presupuestarias y legislativas que prevé el Real Decreto-ley 55/2017, de desarrollo de la Ley 2/2015, de desindexación de la economía española.

Tenemos varios objetivos con esta proposición no de ley. Por un lado, que las grandes infraestructuras que se encuentran ahora mismo solo proyectadas tengan la posibilidad real de ejecutarse. Por otro lado, pensamos realmente que fomentar las sinergias entre la Administración pública y el sector privado puede mejorar el resultado propio de la inversión y fomentar la reactivación económica, en tanto —tantísimo— que vamos a necesitar. Los beneficios no son solo económicos, sino también de simplificación burocrática y de control. Piensen esto: sin esta inversión privada muchos de los grandes proyectos de infraestructuras no se van a ejecutar o lo harán en detrimento de la sanidad, de la educación o de los servicios sociales, porque no hay dinero para todo. Generar más deuda hipoteca el futuro de nuestros hijos. El sector privado no es un demonio, señores de la izquierda y de la ultraizquierda; existe y puede ayudarnos de una manera muy relevante a desatascar muchísimos proyectos que duermen el sueño de los justos sin esta colaboración y que —esto es importante— mejorarán la vida de todos los españoles, y más en la tremenda crisis que sufrimos y que va a empeorar en un futuro muy próximo.

Nuestra legislación supone un obstáculo a la rentabilidad de los proyectos de colaboración público-privada, que se sitúa en torno al 2%. Ello supone que, por ejemplo, el plan de inversión de carreteras diseñado por el anterior Gobierno fuera suspendido porque las empresas directamente no quisieron colaborar con Fomento porque no les era rentable. La rentabilidad de los contratos de colaboración público-privada debe cuantificarse en función del riesgo del proyecto y los costes de financiación del mercado, mercado en el que vivimos, nos guste o no. Tanto es así que el sector de las energías renovables ya cuenta con una regulación específica que les resuelve este problema.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 227

18 de noviembre de 2020

Pág. 27

Siendo así las cosas, nuestro objetivo con esta iniciativa es, como ya dije al principio, hacer más atractiva la participación del sector privado en la construcción y la gestión de infraestructuras. Por eso les solicito humildemente el apoyo a esta iniciativa que pretende que la Oficina Nacional de Evaluación pueda establecer los criterios de rentabilidad con la creación de mecanismos de revisión, dejando la normativa ya aplicable como subsidiaria, y además promover la adhesión de las comunidades autónomas y otras entidades públicas en proyectos de gran envergadura.

Muchísimas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias.

A continuación interviene, para la defensa de sus enmiendas a la proposición de ley, por el Grupo Parlamentario Socialista, don César Ramos.

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

En este país tenemos muchos ejemplos de colaboración público-privada, y si me preguntan si el Grupo Socialista está de acuerdo con la colaboración público-privada para impulsar determinadas infraestructuras, les diré que depende, y depende de muchas cosas. Depende de cómo se aplique, porque en este país tenemos muchos ejemplos que hacen que todos los españoles los recordemos, y no solo eso, sino que vayamos a sufrir una mala gestión de la fórmula de colaboración público-privada. No hay ningún español al que se le vaya a olvidar en muchos años que las autopistas de peaje quebradas que planificó el Partido Popular se hicieron con la colaboración público-privada y que esa justificación de que era una fórmula factible va a llevar a que los españoles tengamos que pagar miles de millones de euros. Es cierto que al Partido Popular le permitió cortar una cinta de inauguración y ponerse la medalla, pero a los españoles nos va a tocar pagar miles de millones a empresas privadas que con la forma de colaboración público-privada no tuvieron ningún problema y no tuvieron ningún perjuicio.

Pero no es el único ejemplo que tenemos en cuanto a este tipo de fórmulas ejecutadas sobre todo por los Gobiernos del Partido Popular y de la derecha a lo largo de la historia, tanto democrática como no democrática. Yo creo que muchos son los españoles que recuerdan que hay autopistas de peaje que siguen pagando y que se hicieron bajo la fórmula de colaboración público-privada. Lo recuerda bien quien tiene que pasar por la AP-6 cada día y pagar lo que supone el tráfico por esa vía de alta capacidad, que se podía haber hecho por la fórmula de colaboración público-privada o a partir de presupuestos. Por eso nos resulta curioso que el Partido Popular, que tanto defiende esta iniciativa, que tanto defiende que se pueda aplicar esta fórmula para financiar infraestructuras, a día de hoy, desde la oposición, pida que se bonifique en los próximos presupuestos la AP-6 para que los ciudadanos no tengan que pagar por ella. Y nosotros nos preguntamos: ¿y por qué no utilizaron otra fórmula cuando tuvieron que diseñarla y cuanto tuvieron que ejecutarla? También me vienen a la cabeza la AP-51 y la AP-61, que durante el Gobierno de Aznar, el Gobierno del Partido Popular, hicieron que los ciudadanos de Ávila y Segovia, para circular entre sus capitales de provincia y para circular hacia la capital de España, hacia Madrid, tuvieran que pagar un peaje cuando el resto de españoles no lo tenía que pagar. O los gallegos, con la AP-9, que tienen que seguir pagando un peaje hasta 2050, si no recuerdo mal, porque hubo un Gobierno que decidió que era la fórmula más adecuada para ellos. Por eso digo que depende de cómo se utilice la fórmula y para qué se utilice la fórmula.

El Partido Popular —y además se ha nombrado aquí a Íñigo de la Serna— proyectó un plan, el PIC, el Plan de Inversión en Carreteras, que lo que suponía en la práctica era que las infraestructuras que valían 100 millones llegaran a valer nos a todos los españoles 300 millones. Por eso nosotros estamos dispuestos a que se pueda utilizar la fórmula, pero no para que determinadas infraestructuras valgan el triple del coste real. Además, yo creo que lo que sí nos ha enseñado esta crisis que estamos viviendo actualmente —la crisis económica, la crisis financiera, la crisis del COVID— es que cuando llegan crisis de este tipo lo único que protege a todos los ciudadanos es lo público; lo único que protege a todos los ciudadanos es un Estado fuerte, con servicios públicos que no tengan que depender de lo privado. Por eso, volvemos a decir: depende.

Nosotros no creemos que haya fórmulas a través de la colaboración público-privada que permitan que la sanidad pueda ser privatizada, la educación pueda ser privatizada, que los ciudadanos no tengan las mismas condiciones y que cuando llegan situaciones complejas y de dificultad no tengan un Estado fuerte que les pueda proteger. Por eso nosotros hemos presentado una enmienda, porque sí estamos de acuerdo en que pueda haber y se pueda utilizar en este país la colaboración público-privada, pero no como la ha utilizado la derecha hasta ahora, no haciendo como han hecho, aplicando la filosofía que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 227

18 de noviembre de 2020

Pág. 28

privatizaba los beneficios y socializaba las pérdidas, como hicieron con tantas actuaciones en este país. Por eso creemos que es una herramienta que hay que valorar, pero siempre que sea beneficiosa, no como fin. La colaboración público-privada tiene que ser comparada con otros sistema de financiación y hay que hacer al final el análisis, la reflexión de si van a pagar más los ciudadanos, de si nos va a costar más y de si al final lo único que hace es que paguemos los de siempre y se beneficien los que más tienen, como siempre ha pasado.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias.

Acto seguido, en trámite de toma de posición y en nombre de sus respectivos grupos parlamentarios, tiene la palabra don Iñaki Ruiz de Pinedo, por el Grupo Parlamentario Bildu.

El señor **RUIZ DE PINEDO UNDIANO**: Muchas gracias, presidenta.

Establecer los criterios de rentabilidad a nivel sectorial incluso al nivel del proyecto conocido, público, replicable, estable, pudiéndose establecer mecanismos de revisión de los mismos ha sido una constante de las grandes obras públicas que han sido grandes fracasos, sobre todo cuando hemos conocido que el negocio estaba en la construcción. Se hacían, se han hecho y se están haciendo proyectos en los que se están dando unas rentabilidades sociales y económicas sobrevalorándolas, sobre todo pensando que el gran negocio está en la construcción, intentando luego dejar esas responsabilidades en manos de las administraciones. Estamos hablando de esta gran obra pública, fundamentalmente, de autopistas, puertos y aeropuertos. En estos momentos lo que tenemos es un sobredimensionamiento en general. Cuando la obra es rentable, la Administración la acomete y sigue siendo rentable en nuestro contexto, un contexto en el que contamos con una Administración potente, que tiene capacidad de endeudamiento y que puede acometer esas obras. De lo contrario, un sistema de estos nos abre la puerta a un sobredimensionamiento de obra pública y nosotros nos estamos de acuerdo con esto.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias.

Por el Grupo Parlamentario Plural, tiene la palabra el señor Boadella.

El señor **BOADELLA ESTEVE**: Muchas gracias, presidenta. Muy brevemente.

Yo creo que es el eterno debate sobre la colaboración público-privada y hay ciertos grupos que, de entrada, se oponen directamente con unos apriorismos totalmente injustos a esta cuestión. Creo que el debate no es si los privados pueden prestar determinados servicios o no, el debate de fondo tendría que ser de quién es la titularidad y que el titular vele para que el servicio se preste correctamente. Nos tendríamos que obsesionar más con que los servicios se presten correctamente que no con quién presta estos servicios, porque a veces funciona mucho mejor que preste el servicio una entidad pública y a veces funciona mucho mejor que preste el servicio una entidad privada; no en el ámbito de infraestructuras, pero es evidente que hay grandes ejemplos en la escuela y en sanidad. Por ejemplo, no hubiera sido posible escolarizar a todos los niños que se han escolarizado si solo hubiera habido un modelo de escuela pública. Por tanto, reconocer que la escuela concertada o que la escuela privada han contribuido a escolarizar a muchos alumnos creo que es ver con mejores ojos la gran aportación que han hecho a la sociedad estos modelos de colaboración público-privada. Lo centraba ahora en el ámbito de la escuela o de la sanidad, pero también en el ámbito de las infraestructuras. Oiga, hay infraestructuras que si no se hubieran hecho con colaboración público-privada no estarían hechas. Lamentablemente, todavía las estamos pagando. Se pagan peajes, qué nos van a contar a Cataluña de los peajes de las autopistas, pero es evidente que, si no, todavía estaríamos viviendo con una precaria N-II a la hora de desplazarnos.

Por tanto, creo que la propuesta tiene mucho sentido. No estamos diciendo: todo lo tienen que hacer los privados; no estamos diciendo: todo lo tienen que hacer los públicos. Se trata de buscar, entiendo, por las palabras del proponente, el equilibrio exacto, las medidas de garantía suficientes, lo que les decía: fijarse en quién es el titular y fijarse en cómo se presta el servicio. El escenario de que solo con un Estado fuerte los ciudadanos tienen alguien que les defienda... Tenemos que ser honestos, estaría bien ser honestos y saber que un Estado fuerte y potentísimo no puede abarcarlo todo, ni existe ni puede abarcarlo todo. Por tanto, buscar otros elementos de apoyo es más necesario que nunca. Por nuestra parte, por parte del Partido Demócrata, votaremos a favor.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias.

Tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Republicano, la señora Vallugera.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 227

18 de noviembre de 2020

Pág. 29

La señora **VALLUGERA BALAÑÀ**: *Gràcies, presidenta.*

Nosotros somos uno de estos grupos apriorísticos que tienen una opinión no muy tendente precisamente a la privatización de los servicios públicos ni a la colaboración público-privada en su gestión y en su prestación, y esto por varios motivos. Normalmente, cuando se plantea esto, en realidad equivale a privatización de beneficios, socialización de pérdidas, y como lo hemos estado viendo sistemática y continuamente, los resquemores que pudiéramos tener sobre la bondad de este tipo de gestión compleja, de gestión mixta se han borrado, porque al final siempre acaba siendo lo mismo y, si no funciona, quien se hace cargo de las pérdidas acaba siendo la parte pública, es decir, acaban siendo todos, incluso los que no están afectados o que no se verán beneficiados por esa obra.

Respecto a esto, nosotros quizá partimos del prejuicio, pero lo que es cierto es que por la otra parte también se parte de un prejuicio de que siempre la Administración pública es más ineficiente, más cara y más lenta que la gestión privada, y eso es completamente falso. En todo caso, si nuestra Administración, sea la del Estado, la de las comunidades autónomas o la local no funciona, lo que debemos plantearnos es cómo hacemos una Administración pública eficiente y moderna que acometa las cosas con la celeridad y la eficiencia que se le reclama. Al final, fíjense, estamos hablando de obras que pueden tener beneficios, que son de titularidad pública necesariamente, porque, si no, no nos estaríamos planteando esto, pero tenemos muy claro que debe entrar el privado para que se quede estos beneficios. Perdonen, los beneficios, igual que la plusvalías en la gestión urbanística, deben quedar en el seno de lo público, y esta es una opinión que forma parte de la ideología de mi partido.

Por tanto, dos comentarios: primero, si entramos en una lógica de beneficios y de rentabilidad, entra en crisis el concepto de servicio público —debemos prestarlo porque debemos prestarlo, debemos hacer la infraestructura porque debemos hacerla— y en el momento en que queremos obtener rentabilidad de esas obras, automáticamente, es cuando pensamos en la incorporación del privado. Esto suele acabar, además, según cómo, en los tribunales, con indemnizaciones cuantiosas para el tal privado, cosa que tampoco se acaba de entender.

Ya para terminar, estoy muy contenta de que el portavoz socialista tenga claro que no somos españoles, porque a pagar peajes no nos gana nadie. Incluso en los días que vengo en coche a Madrid, cuando llego a Cataluña, si no fuera independentista me convertiría en independentista, porque no pago ni un solo peaje hasta llegar a la altura de Fraga. Señores míos, si quieren que cambiemos de opinión... **(Rumores)**. Lo siento pero es que es una vergüenza.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, tiene la palabra el señor López de Uralde Garmendia.

El señor **LÓPEZ DE URALDE GARMENDIA**: Muchas gracias, señora presidenta.

En primer lugar, la lectura de la PNL se refiere en concreto y en particular a los sectores de infraestructuras y transporte, estos son los sectores para los que busca la colaboración público-privada. Y, luego, no sé si es que la PNL es anterior al debate presupuestario, porque dice: En un momento como el actual, donde la restricción presupuestaria está más presente que nunca. Pero estamos frente a un debate presupuestario de unos presupuestos expansivos.

Me interesa mucho que sean los sectores de infraestructuras y transporte a los que se refiere, porque vivimos en un país que sufrió las dramáticas consecuencias del derrumbamiento de una burbuja en el sector de la construcción que hizo famosa la frase de un país con aeropuertos sin aviones, autopistas sin coches y trenes sin viajeros. Lo grave es que esa frase reflejaba una situación real: durante demasiados años se diseñaron y construyeron grandes infraestructuras que no servían para otra cosa que para beneficiar al sector privado, aunque para ello se utilizaran —dilapidaran más bien en muchas ocasiones— fondos públicos y también fondos europeos. Esta política no fue bien, y cuando estalló se llevó por delante miles de empleos y nos sumió en la mayor crisis que sufrió nuestro país en esos años.

Desde nuestro punto de vista, las infraestructuras deben construirse —estamos hablando de las grandes infraestructuras, insisto, infraestructuras del transporte— cuando benefician al conjunto de la sociedad y solo en ese caso. No estamos en contra de la colaboración público-privada, como se ha dejado caer por los partidos de la derecha, de lo que estamos en contra es del trasvase de dinero público a empresas privadas para satisfacer sus intereses. Basta recordar cuánto nos costó el rescate de las autopistas de peaje, por ejemplo las famosas R de Madrid. Nos tememos que esta PNL no va en el sentido de facilitar, como se dice con un cierto buenismo, la colaboración público-privada, no; esta PNL va

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 227

18 de noviembre de 2020

Pág. 30

en el sentido en el que apuntan las políticas liberales de Ciudadanos de avanzar hacia una privatización progresiva de los servicios públicos, algo que nosotros, desde luego, rechazamos.

Por otro lado, vemos problemas en la legalidad de la PNL, porque la Oficina Nacional de Evaluación no tiene competencias para establecer criterios de rentabilidad de los proyectos, por lo que técnicamente la PNL no podría cumplirse en caso de ser aprobada. Por lo tanto, difícilmente podríamos votar a favor de esta proposición no de ley.

Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Muchas Gracias.

A continuación, por el Grupo Parlamentario VOX, tiene la palabra el señor Figaredo Álvarez-Sala, su portavoz.

El señor **FIGAREDO ÁLVAREZ-SALA**: Muchísimas gracias.

Nos encontramos con una PNL propuesta por Ciudadanos para favorecer la colaboración público-privada que tiene efectivamente algunos motivos de discusión técnicos. En concreto, hace una referencia al real decreto y a la ley de desindexación de la economía, que, en opinión de este grupo parlamentario, no tiene un impacto directo en la colaboración público-privada, sino que se refiere simplemente a determinados defectos matemáticos que puede provocar esta indexación de la economía en la retroalimentación para el incremento de los precios cuando uno de los elementos de un índice incrementa su precio, y de ahí viene el objeto. Parece que, técnicamente, esa parte de la motivación no sería estrictamente aplicable a esta cuestión en opinión de este grupo.

Al margen de eso, el objetivo general de esta PNL parece absolutamente positivo. Es fundamental que en España, en aquellos servicios públicos en los que el sector público no sea capaz de llegar, se permita que el sector privado, mediante esa colaboración público-privada, lo supla. En concreto, en la cuestión de las infraestructuras es absolutamente interesante. Es un sector que exige unas inversiones muy grandes, muy fuertes y que en muchas ocasiones son difíciles de acometer por el sector público o suponen un riesgo muy elevado y tiene más sentido que ese riesgo lo asuma el sector privado que el sector público. Frente a esto se ven una serie de intervenciones, entre ellas la del señor de Bildu, que ha sido completamente ininteligible. Es imposible sacar nada en limpio de su intervención. No sé si es cosa mía, pero no veo cuál es su conclusión ni su análisis. Ha mezclado términos, ha mezclado conceptos y, al final, simplemente queda en que va a votar usted en contra porque esto le parece a usted que es el capitalismo voraz que llega a España. Parece ser que esa es su conclusión.

La realidad es que la colaboración público-privada en España es fundamental. Hasta ahora se ha aplicado con éxito y sin éxito en multitud de ocasiones, la ha aplicado el Partido Popular y la ha aplicado el Partido Socialista. Al señor portavoz del Grupo Socialista le recuerdo que la autopista del Huerna en Asturias, cuyo peaje seguimos pagando porque sigue existiendo —aunque la retirada de este peaje fue prometida ya por el presidente Zapatero años ha—, fue inaugurada por el ministro de Obras Públicas don Julián Campo y por el presidente del Principado de Asturias don Pedro de Silva, ambos socialistas. Entonces, no tiren ustedes piedras contra su propio tejado ni discutan sus propios actos, puesto que el argumento que ha lanzado usted le sería perfectamente aplicable en su contra. Por tanto, como todos los objetos de regulación jurídica, tiene una cara positiva y tiene una aplicación negativa. El señor de Podemos solo dice obviedades. Nadie está de acuerdo en que el dinero público se vaya al bolsillo del privado y nadie lo pretende, lo que se pretende es que de una forma segura, jurídica y viable, porque el ordenamiento jurídico español lo prevé, se fomente esa colaboración público-privada, que en definitiva va en beneficio de todos los españoles. En el caso de que alguna persona cometa alguna ilegalidad, evidentemente tendrá que pagar por ella. Pero eso ya lo establece el ordenamiento jurídico español y no tienen ustedes que venir aquí a presentar enmiendas a una proposición no de ley, que por ningún lado presenta el defecto que ustedes manifiestan. El Grupo Parlamentario VOX apoyará esta proposición no de ley.

Muchísimas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias.

A continuación, por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra el señor Miguel Mateu Istúriz.

El señor **MATEU ISTÚRIZ**: Muchas gracias, señora presidenta.

Señorías, buenas tardes. España tiene un gran patrimonio en materia de infraestructuras, pero ese patrimonio lógicamente hay que cuidarlo y hay que acometer las nuevas infraestructuras según el sentido

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 227

18 de noviembre de 2020

Pág. 31

de la demanda y de la oportunidad. Para ello, pues, es fundamental seguir contando con la colaboración del sector privado. Tiene grandes beneficios esta colaboración, evidentemente, al margen de lo que puede ser la financiación tradicional. La principal ventaja es que no carga el presupuesto del Estado, no generando unos déficits presupuestarios totalmente indeseados y, en definitiva, es un esquema que es nuevo. ¿Por qué? Porque el esquema tradicional en el cual se basa la Administración en la contratación de grandes obras, en el que la Administración licita y paga y un contratista concursa y cobra, está hoy en día prácticamente agotado. Señorías, esta fórmula está totalmente avalada también por la Comisión Europea. ¿Por qué? Porque, ante la dificultad de generar fondos por las haciendas públicas, es importante para realizar los grandes proyectos el que colabore el sector privado.

La patronal Seopan establece una serie de ventajas cara a este sistema de CPP, colaboración público-privada. Les voy a decir tres que son las que más me han llamado la atención y que entiendo que nuestro grupo también comparte: primero, adelantar los beneficios sociales de las infraestructuras cuando hay restricciones presupuestarias; segundo, mejorar la calidad de los servicios al usuario, una seguridad vial mejorada, y tercero, gran retorno fiscal y equidad intergeneracional, porque no solamente paga la generación en el momento en el que se constituye sino que se diluye en el tiempo. Por eso, el Partido Popular en el año 2017 género el PIC, el Plan Especial de Infraestructuras de Carreteras que afectaba a 2000 kilómetros de carreteras y generaba una inversión prácticamente de 5000 millones de euros, con una peculiaridad muy importante: que multiplicaba por seis la capacidad de gasto que normalmente tiene un presupuesto anual.

Señorías, sin embargo, el PEC, el plan que ha establecido el Gobierno socialcomunista para sustituir al PIC, tienen problemas de escasa rentabilidad de las acometidas de estas grandes obras. Por eso no han acudido a esta contratación ni los grandes fondos de pensiones ni los fondos de inversión y, por supuesto, tampoco las empresas constructoras ni las entidades financieras. Asimismo, hay un matiz muy importante, que no hay que olvidar, el escenario marcado por la Agenda 2030 que prevé una inversión muy importante en infraestructuras de 157 000 millones de euros, de los que 28 500 corresponden a infraestructuras de vías urbanas e interurbanas. Por eso, para su ejecución, hay que contar con los fondos europeos y hay que darle todavía más agilidad a la colaboración público-privada. Por ejemplo, con la fórmula que ya todos conocemos de los consorcios.

Señorías, siendo realista, unos presupuestos del Estado de una anualidad no pueden acometer estas grandes infraestructuras. Por eso es necesario establecer una serie de planteamientos nuevos cara a hacer frente a la limitación que establece la Ley de desindexación y el real decreto que lo desarrolla para poder relajar y flexibilizar el que acudan a estas contrataciones empresas que saquen rentabilidad, como es lógico y natural. Por eso, yo entiendo que la enmienda transaccional que ha presentado Ciudadanos, conjuntamente con la del PSOE, es acertada. Busquemos nuevas fórmulas dentro del esquema marco legislativo, sin conculcar ningún tipo de normativa vigente existente.

Por último, termino diciéndole algo al señor Ramos sobre ese panegírico destructor que ha hecho de la actividad del Partido Popular respecto a la concesión de obra pública en las autopistas. Le quiero recordar una frase que genera toda suerte de incógnitas, pero que los españoles ya sabemos lo que va a pasar. Ábalos *dixit*: «Las autovías son las únicas infraestructuras de transporte que no están sometidas a pago por uso». Ahí lo dejo para su planteamiento y reflexión.

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

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Para posicionarse sobre sus enmiendas, tiene la palabra el señor don Pablo Cambronero Piqueras en nombre del Grupo Parlamentario Ciudadanos.

El señor **CAMBRONERO PIQUERAS**: Gracias, señora presidenta.

Hemos transaccionado la enmienda del Grupo Socialista. Se va a votar con esa transacción.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias.

— RELATIVA A LA EJECUCIÓN DE MEDIDAS PARA LA MEJORA DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO VOX. (Número de expediente 161/001354).

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Pasamos al 7.º punto del orden del día: proposición no de ley relativa a la ejecución de medidas para la mejora del transporte marítimo de mercancías, presentada por el Grupo Parlamentario VOX. Para su defensa, tiene la palabra la señora Patricia De las Heras Fernández.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 227

18 de noviembre de 2020

Pág. 32

La señora **DE LAS HERAS FERNÁNDEZ**: Muchas gracias, señora presidente.

El transporte marítimo de mercancías, como todos sabemos, es el medio estratégico para el comercio internacional, es el método más utilizado, un 80% del total de mercancías en todo el mundo se transportan por este medio. Hasta 2019 estaba en crecimiento y hace unos escasos días salía la noticia de que naviera Armas, la propietaria de Transmediterránea, el principal operador de Baleares y Canarias con la Península, anunciaba su quiebra y pedía un rescate, que se supone que está negociando, similar al de Air Europa para evitar la quiebra, ya que tiene una deuda de unos 800 millones de euros. ¿El motivo? La falta de turismo. ¿Por qué? Como resulta lógico, las mismas navieras son las que operan con pasajeros y con mercancías. ¿Cómo se financian? En gran medida, como se ha visto, con el turismo. Si dejan de operar, dejan de transportar mercancías. Sin embargo, este Gobierno se ha empeñado por todos los medios en destruir el turismo. Sin ir más lejos, en la Comisión de 22 de septiembre, ante la iniciativa que presentó este grupo parlamentario sobre garantizar unas conexiones aéreas seguras, toda la izquierda votó en contra. Esperamos que en esta ocasión voten a favor. **(El señor presidente ocupa la Presidencia).**

La presentación de esta iniciativa fue el 11 de septiembre y, de verdad, agradecemos el apoyo del resto de los grupos parlamentarios. Sin embargo, me gustaría decirles a los grupos que apoyan al Gobierno que posteriormente a esta iniciativa nos han presentado los Presupuestos Generales del Estado donde las medidas para estos sectores que encontramos es precisamente una reducción de 23,5 millones en subvenciones a las familias para los descuentos de residentes.

Si algo nos ha quedado claro en la pandemia es que el transporte de mercancías es esencial, sobre todo para abastecer a los ciudadanos de alimentos y de otros productos, no reduciendo de los presupuestos generales bonificaciones, sino que lo que había que haber hecho es prever partidas para estos sectores. Ahora solamente nos queda adoptar medidas adicionales, las que nosotros proponemos son económicas como la prórroga de la reducción en tasas; de eficacia, como la digitalización; de garantías, como la geolocalización de mercancías para evitar su pérdida; de eficiencia para reducir trabas burocráticas y procesos administrativos, que es lo que más dilapida cualquier sector; de conexión intermodal, como es la ejecución de las obras de los corredores atlántico y mediterráneo, y de la mejora en la transparencia.

Esta mañana me he despertado con una noticia, que la crisis de Transmediterránea comienza a afectar a la llegada de mercancías a Baleares. Donde antes nos enviaban cuatro barcos al día desde la Península, ahora envían uno Mallorca, otro a Menorca e Ibiza cada dos días y desde Valencia a Menorca uno a la semana de mercancías y además han pasado de un barco grande a uno pequeño. El presidente de la Asociación Empresarial de Mercancías de Baleares, Ezequiel Horrach, reconoce que las islas no están abastecidas, pues las empresas llenan buques más pequeños y dejan camiones en tierra para garantizar que al día siguiente vaya completo lo que provoca retrasos.

El día 4 de noviembre pregunté a los comparecientes, que comparecían en nombre del Gobierno para dar cuenta de los Presupuestos Generales del Estado, cómo pensaban abastecer Baleares y Canarias. Pues, al día siguiente, el día 5, se anunciaba la quiebra de Transmediterránea. Hoy que debatimos esta PNL nos hemos despertado con una falta de abastecimiento en Baleares. No es que tengamos una bola mágica, es que vamos viendo la evolución de los acontecimientos. Lo que no entiendo es si el resto de grupos parlamentarios, sobre todo los partidos que apoyan al Gobierno, no ven lo que nosotros vemos. No sé si es dejadez o negligencia.

Uno de los sectores más afectados es el de la construcción, ya que las empresas no reciben el material para sus obras, porque al parecer se están enviando primero los elementos perecederos y después los no perecederos. ¿Sabe a quién afecta esto? A los particulares, que llevan esperando la licencia de su vivienda dos o tres años, más las dilaciones que tienen ahora por la falta de suministros debido a la ineficiencia de este Gobierno, que es incapaz de garantizar el abastecimiento de materiales. Y, si bien el sector más afectado es el sector de la construcción, tiempo al tiempo. El propio presidente de la patronal asegura que por el momento los supermercados no han sufrido retrasos en la llegada de alimentos. Sin embargo, los trabajadores de supermercados relatan que, mientras antes llegaba a Baleares un camión diario, ahora solo se reciben dos por semana. Hemos decaído un 71,5% en la recepción de alimentos en Baleares. Aparte de la falta de abastecimiento, se vaticina por el señor Horrach una subida inminente de precios del 6% que inevitablemente repercutirá en el consumidor final.

En Baleares solo tenemos conexión con Transmediterránea y Baleària. Ya hemos perdido el 50% de nuestro transporte y dependemos de la única naviera que queda y estamos expectantes por el rescate de la naviera Armas. Todo esto es solo el principio de las consecuencias de tener un partido comunista en el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 227

18 de noviembre de 2020

Pág. 33

Gobierno: subida de precios, falta de abastecimiento y quiebra de una de las principales empresas de transportes de toda España. Las colas del hambre empezaron en Venezuela por su política y ahora ya las tenemos aquí. Hoy pido un poco de sentido común a los grupos parlamentarios para apoyar y adoptar medidas para el transporte marítimo de mercancías y compasión con esas familias que dependen del transporte de mercancías y con los empleados que prestan servicios bajo mínimos en las navieras. Les pido que voten a favor de nuestra proposición no de ley.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Ahora, para defender sus enmiendas, comenzamos por el Grupo Parlamentario Popular. Doña Elena Castillo López, tiene usted la palabra.

La señora **CASTILLO LÓPEZ**: Gracias, presidente.

Señorías de VOX, ustedes han presentado una PNL que es un *totum revolutum* de cosas muy diversas, que en la mayoría de los casos aportan poco y son meras declaraciones voluntaristas. No obstante, les agradecemos que hayan tenido en consideración un carrusel de propuestas que les hemos hecho y que hayan llegado a una transaccional con nosotros. Sabemos que su PNL tiene buena finalidad y creemos que el sector merece nuestro agradecimiento y nuestro apoyo, pero para que realmente sea útil y no pase someramente por encima de lo que realmente necesita el sector era necesario introducir una serie de enmiendas. La situación del sector es crítica y se mantendrá al menos durante el año que viene. Creemos que uno de los principales puntos que recoge su PNL es el de prorrogar la reducción de las tasas por infraestructuras portuarias, en relación con el Real Decreto-ley 26/2020. No obstante, ustedes no distinguen entre un tipo de tasas y otras y para las tasas de utilización la Unión Europea puso como fecha máxima el 31 de octubre. Por lo tanto, no hay nada que hacer respecto a la rebaja de tasas por causas COVID, salvo que pidiéramos algún tipo de cambio o rebaja estructural de las mismas. Sin embargo, en relación con las tasas de ocupación y las tasas de actividad sí que podemos aportar. Nosotros les proponemos prorrogar al menos esa reducción de tasas hasta el 30 de junio del año que viene. No vamos a poner fecha en la transaccional a la que hemos llegado, pero creemos que esas tasas de ocupación, esos costes fijos de los concesionarios, pueden ayudar tanto a los concesionarios como a los costes logísticos de las empresas. Este es el primer punto al que llegamos, pero les hacemos más propuestas.

Respecto a impulsar un plan de modernización del sistema portuario, digitalización sí, pero no meramente en cuanto a procesos documentales, sino que creemos que debe extenderse a toda la actividad portuaria. Ustedes no han tenido a bien recoger nuestra aportación en la que, además de la digitalización, también les proponíamos la automatización y la mejora de la sostenibilidad, llegando a hablar incluso de autosuficiencia energética de los puertos.

Respecto al estudio sobre la viabilidad de la implantación de un sistema de geolocalización, estamos de acuerdo con ustedes, pero, como bien les hemos enmendado, consideramos que es fundamental que sea coordinado con las autoridades portuarias y con los concesionarios.

El tercero de los puntos es mejorar la conexión intermodal. Somos defensores de la intermodalidad, como ya saben ustedes, pero ustedes solamente introducían el corredor mediterráneo y creemos que es fundamental priorizar el corredor atlántico y el corredor mediterráneo, o lo que era el corredor ferroviario de mercancías 4 y el corredor mediterráneo.

Uno de los puntos que ustedes no trataban y que consideramos que es fundamental es una de las apuestas del Partido Popular, que es el Observatorio de Servicios Portuarios que se puso en marcha en el año 2012. Ustedes nos hablan de competitividad y de estar vigilantes con los precios y con la calidad, pero es que el Observatorio de Servicios Portuarios que puso en marcha la ministra Ana Pastor ya hacía esto. A este observatorio el Gobierno socialcomunista lo ha dejado morir y no hay más que entrar en la página web del observatorio para ver que no hay ningún movimiento desde que el Partido Popular dejó el Gobierno de España. Por lo tanto, les agradecemos enormemente que hayan considerado tener a bien apostar por ese Observatorio de Servicios Portuarios.

Y, por supuesto, les vamos apoyar en nuevas infraestructuras para el sector, porque el Partido Popular también demostró en su momento que apostaba por el impulso al ferrocarril en los puertos y creó un fondo de accesibilidad con el que ahora se financian esas infraestructuras.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 227

18 de noviembre de 2020

Pág. 34

Por lo tanto, consideramos que, aunque quedan otros puntos sobre la mesa de los que hablaremos en futuras PNL que el Grupo Parlamentario Popular va a presentar, esto ya es un primer avance para el sector. Por lo tanto, estamos muy contentos de haber llegado a esta transaccional con ustedes. Me gustaría terminar diciendo que también me alegra que el Grupo Parlamentario Socialista se haya unido a esta transaccional. Su aportación como enmienda ha sido mínima —por no decir ridícula—, pero va a apoyar los puntos consensuados en esta transaccional.

Muchas gracias, señorías. **(Aplausos.—Varios señores diputados: ¡Muy bien!)**.

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

Tiene la palabra ahora, por el Grupo Parlamentario Socialista, don Manuel Arribas Maroto.

El señor **ARRIBAS MAROTO**: Gracias, presidente.

Buenas tardes, señorías. Señorías de VOX, la representación política exige un mínimo de prudencia y ustedes demuestran que una vez más vienen a esta Comisión a embarrarlo todo, siendo capaces de presentar una proposición no de ley cuyo fondo es bueno, pero comenzando la exposición de motivos con una serie de inexactitudes que creo que es importante aclarar para que nadie nos lleve a engaño. Ustedes hablan de un virus originado en China y lamento corregirla porque el virus no tiene pasaporte, no conocemos su nacionalidad. Usted habla de un Gobierno incapaz. Me alegro de que haya abandonado aquel discurso del 8-M, aunque ha recuperado hoy el de Venezuela. Quizá eran mejores aquellas medidas que ustedes proponían alentando a la población a salir el 23 de mayo a la calle, o aquella del 21 de mayo en la que su líder decía que el uso de mascarillas era una invención del presidente para asustar a la sociedad. No obstante, el hecho de que ustedes sean los que presentan esta iniciativa me resulta halagador, porque los puntos segundo, tercero, cuarto, quinto, sexto y séptimo ya están en la agenda del Gobierno, lo que me hace pensar que por fin ustedes son capaces de reconocer que el Gobierno de España está haciendo las cosas bien.

Ustedes hablan de digitalización y ya están previstas actuaciones por valor de 200 millones de euros, 50 millones para el año 2021. Es más, es que hay algunas autoridades portuarias que ya están en proceso de implementación de plataformas digitales, como es el caso de Vigo, Coruña, Baleares, Avilés y Valencia, entre otros. Ustedes hablan de geolocalización y la plataforma Simple contribuirá a la trazabilidad de las mercancías y en una segunda fase seguramente pueda hacer un seguimiento más continuo de las mercancías. Ustedes hablan de burocracia, pero la prestación de servicios portuarios no genera burocracia; quizás ustedes se hayan confundido con las gestiones administrativas relacionadas con los controles e inspecciones en fronteras. Ustedes hablan de la conexión con otros medios de transporte. Señoría, ya se está trabajando en la mejora de la conectividad terrestre de los puertos, tanto interna como externa, donde está prevista una inversión de más de 800 millones de euros, 213 de ellos imputables al ejercicio de 2021. Ustedes hablan de las mejoras de las instalaciones. Quiero indicarles que ya se está actuando en la generación de nuevas terminales, diques de abrigo y accesos marítimos. Señorías, la inversión pública del sistema portuario estatal para el periodo 2021-2024 asciende a 4000 millones de euros. Ustedes hablan de transparencia en los procesos y los costes, y lo que ustedes están exponiendo está en la línea de lo que ya se está haciendo. Por eso existe el Observatorio Permanente del Mercado de Servicios Portuarios, cuya finalidad es analizar los precios, la calidad y la competitividad. En realidad, nos halaga que ustedes estén en línea con lo que está haciendo este Gobierno, no es ni más ni menos que copiar las líneas generales de nuestro ministerio.

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

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

Para tomar posición respecto a esta proposición no de ley, por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra el señor Martínez Oblanca.

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

Intervengo en esta iniciativa sobre el transporte marítimo presentada por el Grupo Parlamentario VOX para apoyarla y también como una oportunidad para hablar de las crecientes dificultades que el transporte marítimo de mercancías tiene en Asturias, mi comunidad de procedencia, y que atenazan e incluso imposibilitan el aprovechamiento del colosal esfuerzo presupuestario ya ejecutado con cargo a las respectivas ampliaciones de los grandes espacios portuarios de El Musel y de Avilés.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 227

18 de noviembre de 2020

Pág. 35

En condiciones normales, el aprovechamiento y la competitividad de estos dos puertos debería ser uno de los pilares del producto interior bruto de Asturias. Sin embargo, ya era menguante antes del inicio de la pandemia y ahora se agudiza con las secuelas económicas derivadas de la brutalidad del contagio, que se entremezclan con las sanitarias, y que han sumido en la incertidumbre a todos los sectores económicos, y el transporte marítimo no es una excepción. Esta deriva tormentosa es una razón añadida para proclamar que un Gobierno eficaz no puede demorar su intervención ante el devenir de la emergencia y su impacto en el día a día en torno a la actividad portuaria.

Hoy la terminal de contenedores de El Musel cumple un mes colapsada, con largas hileras de camiones y una profunda desesperación del sector de la exportación, que tiene que recurrir a otros puertos para transportar sus mercancías. Esta situación es ruinoso, pero puede ser definitivamente letal para el aprovechamiento de una infraestructura clave en la economía regional, porque los clientes buscan la agilidad que no encuentran hoy en El Musel. El ministerio del señor Ábalos, que tiene presencia en el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de este puerto de interés general del Estado, tiene que implicarse en la resolución del conflicto que hoy, repito, tiene bloqueado el tráfico de mercancías.

Igualmente, tal y como se plantea en esta proposición no de ley defendida por la señora De Las Heras, reclamo la implicación del Gobierno en la necesidad de mejorar la conexión intermodal de nuestros puertos con buenas infraestructuras viarias y ferroviarias. El proyecto de Presupuestos Generales del Estado de 2021, que está actualmente en trámite en el Congreso, se ha olvidado de Avilés y de El Musel. En Avilés es preciso acabar el nuevo acceso al puerto y en Gijón es preciso iniciar de una vez el cumplimiento del convenio firmado ya hace quince años para dotarlo de infraestructuras viarias que faciliten la intermodalidad del gran puerto y que eviten además el paso de mercancías peligrosas por el populoso barrio de La Calzada.

También reclamo que el Gobierno proporcione un trato equitativo a los grandes corredores ferroviarios. Aspiro a que en beneficio del futuro de millones de españoles y de los puertos del norte de España se desarrolle el corredor ferroviario atlántico al mismo ritmo que el mediterráneo, también en ancho internacional, como corresponde a las redes transeuropeas de transporte, porque es inaceptable que el Gobierno no aplique un trato equitativo en su política de transportes y trate desigualmente a los territorios.

Asimismo —y voy concluyendo, señor presidente—, el Gobierno tiene en Asturias una asignatura pendiente, como es el restablecimiento con urgencia de la autopista del mar entre el puerto de El Musel y Saint-Nazaire, en Francia, para que Asturias cuente con comunicaciones marítimas, al igual que el resto de la cornisa cantábrica. Esta autopista del mar fue suspendida en el año 2014.

Finalmente, estoy de acuerdo con esta iniciativa cuando plantea la prórroga de la reducción de tasas para infraestructuras portuarias. La prioridad hoy es evitar la destrucción del tejido logístico y del empleo del entorno del transporte marítimo en la complejísima coyuntura que está sufriendo todo el tejido productivo nacional. Por todas estas razones, votaré a favor de esta proposición no de ley, más aún si hay una transaccional que la refuerce.

Muchas gracias.

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

¿Grupo Parlamentario Bildu? (**Denegación**). No desea intervenir. ¿Grupo Ciudadanos? (**Denegación**). Tampoco. ¿Grupo Parlamentario Plural? (**Denegación**). Tampoco. Por tanto, por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, tiene la palabra don Juan Antonio López de Uralde Garmendia.

El señor **LÓPEZ DE URALDE GARMENDIA**: Muchas gracias, señor presidente.

Señoría, veníamos dispuestos a apoyar su proposición no de ley porque compartimos la importancia del transporte marítimo de mercancías, un sector que supone el 80% del transporte de productos en la actualidad y porque compartimos la importancia de la labor de la gente del mar durante la pandemia, así como la urgente necesidad de modernizar el sector. Sin embargo, su presentación de la proposición no de ley nos hace reflexionar y pensar si debemos apoyarla o no. Porque, claro, usted no ha presentado esta proposición no de ley, usted ha hablado de una presunta crisis de abastecimiento en las Islas Baleares acusando de ello —entiendo— al Partido Comunista, a un partido comunista que está ahora en la coalición, en definitiva, algo que no tiene nada que ver con lo que está escrito aquí. Claro, uno ya no sabe qué es lo que están ustedes presentando, si están ustedes presentando otra moción en contra del Gobierno que ustedes llaman socialcomunista, en este caso culpa solo de la parte comunista, o si estamos votando esta proposición no de ley.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 227

18 de noviembre de 2020

Pág. 36

En todo caso, como ha dicho el representante del Grupo Socialista, muchas de estas propuestas que están en su proposición no de ley están ya incluidas en las políticas del ministerio. Por lo tanto, el hecho de que votemos o no a favor de su proposición no de ley no impide nuestro apoyo al desarrollo de las mismas, puesto que son iniciativas que, como decimos, están ya en marcha. Así que reflexionaremos sobre nuestro voto. En fin, cuando se trata de defender el posicionamiento conviene defender ese posicionamiento y no otras cuestiones que no vienen al caso.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Para posicionarse sobre las enmiendas, tiene la palabra la señora De las Heras.

La señora **DE LAS HERAS FERNÁNDEZ**: Muchas gracias, presidente.

Hemos alcanzado una transaccional y ya ha sido entregada.

El señor **PRESIDENTE**: De acuerdo. Se repartirán a todos los grupos las transaccionales que se hayan acordado antes de las votaciones.

— SOBRE ALQUILER ASEQUIBLE, ESTABLE Y SEGURO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDAS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-GALICIA EN COMÚN. (Número de expediente 161/001549).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto 8.º del orden del día: proposición no de ley sobre alquiler asequible, estable y seguro, presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común. Para su defensa, tiene la palabra doña Pilar Garrido.

La señora **GARRIDO GUTIÉRREZ**: Gracias, señor presidente.

Está claro que la crisis del coronavirus ha puesto de manifiesto algunas cuestiones que ya estaban meridianamente claras. Por un lado, ha puesto de manifiesto el problema estructural que tiene el Estado español para asegurar el acceso a una vivienda digna y adecuada a todas las personas, y por otro lado, ha constatado que la vivienda es un bien de primerísima necesidad, no es una mercancía, no es un activo, sino que es un bien de primera necesidad porque difícilmente hubiéramos podido cumplir las recomendaciones de los poderes públicos respecto al confinamiento, respecto a la higiene, respecto al distanciamiento social, si no hubiéramos dispuesto de un techo, es decir, de una vivienda. De hecho, una de las primeras medidas que tomó el Gobierno de coalición con el drama de la pandemia estuvo orientada a la protección y a la garantía del acceso a la vivienda, desde las moratorias en el pago de las hipotecas, a las ayudas al alquiler, microcréditos y moratoria en los desahucios que se han ido ampliando. Son medidas que celebramos, pero que también sabemos que son insuficientes. Por tanto, somos conscientes de que hay que seguir dando pasos y abordando algunos problemas de carácter no tan coyuntural, sino más estructural que tiene el Estado español para, como digo, hacer realidad el derecho a una vivienda digna y adecuada.

En relación con el tema de la vivienda y del derecho a la vivienda, existen algunos dogmas que, curiosamente, sigue defendiendo la derecha. El problema del acceso a la vivienda no es un problema de oferta y demanda. Si hubiera sido un problema de oferta y demanda, en tiempos del señor Aznar, cuando decidió que todo el suelo en el Estado español era urbanizable y construíamos más de medio millón de viviendas al año, hubiéramos conseguido paliar el problema del acceso a la vivienda, pero pasó todo lo contrario, provocó la crisis inmobiliaria más grave de este Estado. Ese es uno de los dogmas, pero hay más, como que no hay que intervenir en el mercado, que no hay que regularlo. Señores de la derecha, el mercado de la vivienda está regulado. El tema no es que esté o no esté regulado, es cómo se regula y para qué se regula, si regulamos para poner la alfombra roja a las Socimis y a los fondos de inversión para que compren a precio de saldo en nuestras ciudades o si regulamos para materializar el acceso a la vivienda.

En todo caso, la realidad es que, en estos momentos y en los últimos años, los precios del alquiler han subido de una manera clara. Podemos hablar de que en los últimos diez años esas rentas de alquiler han aumentado el 50% en ciudades como Madrid, Barcelona o Donosti, mi ciudad. Pero, en paralelo, curiosamente, no han seguido la misma senda los salarios de los trabajadores y las trabajadoras; se ha precarizado el trabajo y los salarios se han contenido. Por lo tanto, como dicen numerosos estudios, gran parte de las familias españolas dedican más del 40% de sus ingresos al pago del alquiler, lo que supone

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 227

18 de noviembre de 2020

Pág. 37

un sobreendeudamiento y las pone en una situación de riesgo. Curiosamente, el incremento de los precios del alquiler no se corresponde con la mejora de la capacidad adquisitiva de la población. ¿A qué se debe? Esa pregunta la dejamos en el aire.

Esta crisis va a agravar la situación en la que ya se encontraban muchas familias y, como sabemos, va a afectar, sobre todo, a los grupos más vulnerables, y la Administración tendrá que hacer algo, tendrá la responsabilidad de que esa emergencia habitacional no siga ascendiendo. Hay que establecer las condiciones necesarias para que el ejercicio de ese derecho sea uno de los objetivos principales. Está claro que cualquier actividad económica, y en este caso hablo del negocio inmobiliario, tiene que estar regulada, se tiene que intervenir. Es verdad que debe tener rentabilidad, que debe tener ganancias, pero también es verdad que tiene que ser un mercado regulado para que no sea especulativo y no se vulnere un derecho fundamental como es el derecho a la vivienda. Por eso hablamos de regular los precios del alquiler, de controlar los precios abusivos del alquiler. Pero no se trata, y lo digo para que estén tranquilas las derechas, de eliminar la rentabilidad, sino de eliminar la especulación porque es la propia Constitución, en el artículo 47 —esa Constitución que tanto les gusta—, la que mandata a los poderes públicos prohibir esa especulación. Podemos hablar de rentabilidad, sí, el negocio tiene que ser rentable, estoy de acuerdo, pero también el alquiler tiene que dar estabilidad y ser asequible; porque si no hay estabilidad y no hay asequibilidad, no hay derecho.

En esta PNL emplazamos a dar algunos pasos. Hablamos en primer lugar de regular el mercado del alquiler. En segundo lugar, hablamos de uno de los temas en los que hay que trabajar en los próximos tiempos, de los mecanismos de control de las rentas, mecanismos adicionales que controlen actividades monopolísticas que dificultan, en muchos casos, la bajada de los precios abusivos de los alquileres; porque, como podéis imaginar, si bajan los salarios y suben los alquileres, alguna mano negra, algún fondo de inversión o algún Blackstone van a estar ahí para impedir la bajada de los precios abusivos. También hablamos de aprobar una ley estatal de vivienda —por supuesto, respetando las competencias de las comunidades autónomas, de los ayuntamientos— que blinde esa función social de la propiedad de la vivienda haciendo hincapié, sobre todo, en las obligaciones de esos grandes tenedores que tienen que ser corresponsables, junto con las administraciones competentes, para que el mercado del alquiler tenga precios asequibles. El punto cuatro de la moción —y termino— se refiere al cumplimiento de las obligaciones internacionales en materia de derecho a la vivienda, que están contenidas en el Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales. Concretamente, me estoy refiriendo al cumplimiento de la prohibición de los desahucios sin alternativa habitacional, que entra dentro de las recomendaciones del Comité DESC. Y si hablamos de una vivienda adecuada, de una vivienda digna tal como dice la Constitución, esa vivienda tiene que tener ciertas condiciones y, entre ellas estarían, cómo no, el suministro de agua, de electricidad, de gas, para que realmente se cumpla con ese artículo 47.

Nada más. Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

No hay ninguna enmienda presentada a esta proposición no de ley. Pasamos a la toma de posición de los grupos. Por el Grupo Parlamentario Bildu, ¿el señor Ruiz de Pinedo va a hacer uso de la palabra? **(Asentimiento)**. Tiene la palabra.

El señor **RUIZ DE PINEDO UNDIANO**: Muchas gracias.

Buenas tardes. Efectivamente, el acceso a la vivienda es uno de los grandes problemas de muchos sectores de la población del Estado y, en ese sentido, las instituciones debemos prestar una atención especial. Pero también habría que preguntarse a qué se deben los incrementos de las rentas de alquiler para que podamos intervenir directamente en ello. Es cierto que hay un elemento de especulación, pero también hay que tener en cuenta las diferentes particularidades del mercado de la vivienda por ciudades, por zonas y por las características sociales de la población. En ese sentido, estamos de acuerdo en que hay que regular. Estamos de acuerdo con la posibilidad de la declaración de zonas de mercado de vivienda tensionado, en las cuales se pueda intervenir marcando precios de alquiler. Estamos de acuerdo también con el control de rentas, especialmente de empresas con actividades monopolísticas. También será necesaria, desde el punto de vista estatal, la actuación por medio de una ley estatal de vivienda, pero será preciso reconocer las competencias de las autonomías y, sobre todo, dotar a los municipios de medios para poder regular, subvencionar y crear empresas intermediarias que sirvan para regular y bonificar los precios.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 227

18 de noviembre de 2020

Pág. 38

Uno de los problemas de la rigidez del mercado de alquileres es, precisamente, el miedo de los propietarios a salir al mercado y entrar en las políticas de alquiler. Hay que distinguir entre los diferentes tipos de propiedad. Pero es preciso que haya una actuación pública eficaz para que existan precios de alquileres que no supongan más de la tercera parte de la renta de las familias. En ese sentido, la ley estatal tendrá que ver cuál es el nivel de intervención y crear entes que sirvan de intermediarios en los alquileres. Y, por supuesto, hay que cumplir con las obligaciones internacionales. Esto requiere intervenir en las zonas de mercado de vivienda tensionado, pero también intervenir como intermediador en los alquileres de vivienda.

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Plural, toma la palabra el señor Boadella.

El señor **BOADELLA ESTEVE**: Muchas gracias, señor presidente.

Respecto a la cuestión de la regulación del alquiler y los precios del alquiler, en la exposición de motivos que se ha hecho he escuchado frases como «toda actividad económica se tiene que regular» o «el derecho a la vivienda es un derecho fundamental». Y cuando afrontamos el debate desde estas perspectivas a las que, como mínimo, les falta rigor porque un derecho fundamental no es, se llega a estas soluciones buenistas. Técnicamente no es un derecho fundamental, otra cosa es que efectivamente el acceso a la vivienda, a una vivienda digna, sea un tema que a muchos nos tiene que preocupar y nos preocupa y para el que hay que encontrar soluciones —eso no lo voy a negar en ningún momento—, pero el foco no tiene que estar en que el acceso a la vivienda sea a costa de los propietarios. Si durante años y años de campañas electorales se hubiera puesto al menos un tocho por cada vez que se decía que haríamos 10 000 viviendas públicas, seguramente tendríamos el mejor parque de viviendas públicas que hubiera existido nunca.

Por tanto, la solución al tema de los alquileres, la solución al acceso a la vivienda pasa, en primer lugar, porque la Administración haga los deberes pendientes y potencie ese parque público de viviendas, porque seguramente de todos los millones de pisos que han prometido se habrá ejecutado una cuarta parte; el problema no pasa por poner el foco sobre los propietarios. Evidentemente, hay grandes fondos de inversión a los que no se tiene que tratar de la misma forma, pero la mayor parte de propietarios que tienen un piso en alquiler son pequeños propietarios para los que a veces esa vivienda forma parte de la herencia que han recibido de los padres, forma parte del ahorro que han hecho para complementar su jubilación, personas que eran autónomos o trabajadores por cuenta ajena y que con un pequeño ahorro complementan la pensión con este alquiler.

La solución de regular los precios del alquiler tiene un punto de buenismo, de buena intención, pero, como les decía antes, hay que buscar el rigor y no es la solución, porque en Berlín regular los alquileres ha supuesto que subieran un 36 % más. Por consiguiente, esto que suena tan bien, esta música que suena tan bien cuando se intenta hablar en formato tertulia, en la práctica, cuando se impone el rigor vemos que no es la solución idónea. Porque cuando ustedes regulan el precio de los alquileres, ¿qué acaba pasando? Que hay gente a la que le alquilan un piso y le dicen que para alquilarlo tiene que pagar un precio a tanto alzado. Es decir, lo que voy a perder con esta regulación de los alquileres lo vas a pagar como si fuera un peaje o como si fuera un traspaso. Hay gente a la que le dicen: ahora como no puedo subir el alquiler más allá de esta regulación, vas a pagar el alquiler pero vas a pagar también el IBI y los gastos de comunidad. Por tanto, se producen subidas encubiertas por otras vías.

En este escenario creo que la solución no es en ningún caso regular el precio de los alquileres, y hay muchos más caminos para asegurar esta vivienda digna, para asegurar el acceso a la vivienda, como es potenciar las ayudas, las bonificaciones al IBI, al IRPF. Por tanto, se trata de abrir otros caminos mientras no llegue el camino principal, y es que la Administración tiene que cumplir y hacer realidad un parque de vivienda pública que favorezca el alquiler social.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Boadella Esteve.

Tiene la palabra ahora, por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, el señor don Pablo Cambronero Piqueras.

El señor **CAMBRONERO PIQUERAS**: Gracias, presidente.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 227

18 de noviembre de 2020

Pág. 39

En materia económica existen pocas políticas públicas que generen tanta unanimidad y tanto consenso entre los expertos, precisamente por su ineficacia, como es el control de precios de alquiler. Señorías, los controles de alquileres no sirven para volver el alquiler ni más asequible ni más accesible; esta es la realidad. Si queremos alquileres más baratos y más accesibles el único camino conocido es aumentar la oferta de inmuebles dentro de las áreas residenciales atractivas para los ciudadanos, es decir, exactamente lo contrario a lo que provocarían medidas como las que se proponen aquí.

Hablamos de que no se puede expropiar, aunque los señores de Podemos siempre tengan ahí ese horizonte. El «expropiarse» como amenaza no funciona, por eso en nuestro grupo parlamentario apostamos por parecernos más a aquellos países europeos donde el mercado del alquiler social funciona. En Europa la mayoría de los países tienen un mercado de alquiler social mucho más desarrollado que el nuestro y han conseguido, no poniendo límites al mercado libre de alquiler sino incentivando la puesta en el mercado de un parque de vivienda específico para colectivos vulnerables, poner freno al alza de precios. La colaboración del sector público y el privado, como ya he defendido anteriormente, es fundamental no solo en la construcción de nuevas viviendas, también en la puesta a disposición de las existentes en el mercado social, activos inmobiliarios que ahora están vacíos o, incluso, a través de un trasvase de viviendas del mercado libre al mercado social.

En definitiva, señorías, no vamos a solucionar el problema de la vivienda en España poniendo límites a los precios de alquiler. La regulación de los precios de alquiler es simplemente un paso más hacia ese proyecto populista en el que solo ustedes ganan. Señorías, no cuela. Por supuesto, votaremos en contra de esta iniciativa.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Tiene la palabra doña Pilar Vallugera Balañà.

La señora **VALLUGERA BALANÀ**: Gracias, presidente.

Bien, nosotros, por supuesto, vamos a votar que sí. Antes hablábamos de los prejuicios ideológicos de cada una de nuestras formaciones, y este es un tema al que llevamos tiempo dándole vueltas —hoy ya por tercera vez—, por tanto, lo que está bien es que hace aflorar cifras y teorías que cada uno interpretamos como queremos. De todos modos, hay algunos elementos de este debate que creo que tenemos que poner de relieve. La Constitución, aunque no es precisamente mi libro de cabecera, se hizo en 1978. Cuando hablábamos de derechos fundamentales en aquel momento no hacía falta referirse a la vivienda porque no había ningún elemento que hiciera suponer que la vivienda sería un artículo tan escaso, pero yo creo que cuando hablamos técnicamente de derechos fundamentales nos estamos refiriendo a aquellos que en un juicio puedan ser objeto de recurso de amparo, y el señor diputado de Junts per Cat lo ha dicho en relación con el instrumento jurídico para su protección. Yo creo que si hablamos de derechos fundamentales y nos referimos, por ejemplo, a la salud, todos estaríamos de acuerdo en que es un derecho fundamental y no está en los artículos protegidos por el recurso de amparo. Por tanto, la diferencia entre tecnicidad o no tecnicidad de lo contenido en la Constitución debe ponerse en relación con el momento en el que fue promulgada. Este era un Estado en el que la norma era: cómprate el piso, hasta que pasó lo que pasó y la gente ya no puede comprar, pero a la vez destruimos un sistema de alquiler que permitía la subrogación en descendientes, por ejemplo, que era indefinido y permitía hacer proyectos de vida vinculados a la residencia. Como lo destruimos e introducimos una temporalidad absoluta y un desequilibrio evidente entre la parte arrendataria y la parte arrendadora, no se produce esta fantástica perfección del mercado. Es decir, el mercado no funciona porque los presupuestos para que sea un mercado realmente no existen.

Hay varios temas aquí que también hay que poner encima de la mesa. Una de las grandes argumentaciones es el fraude, es decir, lo que se cobraría en negro, los contratos en negro, etcétera. Vamos a ver, eso también nos pasa con la Administración Tributaria y no por eso hacemos leyes para quitar los impuestos porque tengamos tal nivel de fraude que no lo podamos controlar. Señorías, hagamos un Estado como Dios manda y unas administraciones que sepan administrar los impuestos y perseguir el fraude fiscal.

Termino, porque veo que me queda muy poco tiempo y este tema da para dos horas y media. Cualquier derecho que se pueda aducir parte del hecho de tener un lugar donde existan esos derechos, y el primero es precisamente el acceso a la vivienda. Me parece increíble que estemos discutiendo cómo hacemos efectivo ese derecho para la ciudadanía —ustedes del Estado y yo de Cataluña—, un derecho

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 227

18 de noviembre de 2020

Pág. 40

que es el primero y del cual se derivan todo el resto. Por tanto, sí les pediría que abriesen un poco la mente porque lo que es evidente —y ya termino, señor presidente— es que no es razonable que los precios medios en determinadas poblaciones sean superiores al salario mínimo interprofesional; no tiene ningún sentido vital ni económico, y eso es lo que necesitamos que ustedes reconozcan.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario VOX, doña Cristina Esteban Calonje.

La señora **ESTEBAN CALONJE**: Muchas gracias, señor presidente.

Señora Garrido, le voy a hablar de un derecho fundamental en cualquier democracia del primer mundo que se precie, el derecho a la propiedad privada. Ese es un derecho fundamental, sin él no hay democracia, **(La señora Garrido Gutiérrez: ¡Repase la Constitución, que le hace falta!)**. Esta propuesta en general supone atentar frontalmente contra los artículos 33 y 38 de nuestra Constitución, puesto que es una clara... **(La señora Garrido Gutiérrez: Función social de la propiedad, artículo 33 de la Constitución)**.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Garrido, le ruego que no debatan entre ustedes, por favor. **(La señora Garrido Gutiérrez: Me estaba interpelando.-Un señor diputado: Está interrumpiendo)**.

La señora **ESTEBAN CALONJE**: Gracias.

Me dirijo a su grupo parlamentario y a usted como ponente, pero no hace falta que me conteste.

Decía que esta propuesta en general supone atentar frontalmente contra los artículos 33 y 38 de nuestra Constitución, puesto que es una clara injerencia en el libre mercado y en la propiedad privada. En las ciudades de la zona euro en las que se han adoptado medidas similares se han producido efectos colaterales muy negativos, como el incremento de la economía sumergida e, igualmente, se ha apreciado cómo un alto porcentaje de propietarios se han visto obligados a vender las propiedades que venían alquilando al comprobar que esta actividad dejaba de ser rentable o, incluso, entraban en rentabilidades negativas, es decir, les costaba dinero tener sus viviendas en alquiler. Por ejemplo, en Berlín, donde está el famoso Mietspiegel, el espejo del alquiler, una especie de índice de rentas de alquiler —miedo me da lo que estarán haciendo ahora desde el Gobierno—, un 25% de los propietarios han tenido que vender sus viviendas porque ya no les salía rentable en el largo plazo; no solo no les salía rentable, sino que les costaba dinero mantener sus viviendas.

En España el parque de alquiler es limitadísimo y, siguiendo los datos del Gobierno, un 85% está en manos de propietarios privados y, según las grandes consultoras, un 96%. Las Socimis, esas a las que tanto se refieren, tienen el 0,1% del parque de vivienda, ni Blackstone ni nada, representan un número nimio comparado con el parque de viviendas. Las Socimis tienen el 90% de su inversión en centros comerciales, en el sector terciario, en logística. El alquiler residencial no es precisamente rentable. El propietario se hace cargo de los impuestos que gravan el inmueble, los gastos de las comunidades de propietarios, las derramas, las reparaciones para hacer habitable una vivienda, como la calefacción, la actualización del sistema eléctrico, como es la obligación de un arrendador. Si además, se limitan las rentas por arriba y no se le da la seguridad jurídica necesaria, al propietario no le quedará más remedio que sacar su inmueble del mercado —esto es de cajón—, un mercado que ya de por sí es muy reducido. El Banco de España incide en que limitar el precio de los alquileres se traduciría en una reducción de la oferta de viviendas disponibles. Otras consecuencias derivadas de este tipo de políticas provocan también una reducción de la inversión en los propios inmuebles por parte de sus propietarios al ver reducido o anulado el beneficio de sus rentas. A todo lo anterior se suma que esta medida no se ajusta a la realidad actual de la crisis por la COVID-19, en la que el precio del alquiler ha caído porque el mercado del alquiler también fluctúa. Esta mañana mi compañera, Patricia de las Heras, les ha dado una lección básica de matemáticas para progres, pero parece que no la han entendido. Es un mercado que fluctúa y, de hecho, está bajando y ahora está habiendo menos demanda de alquiler, y parece ser que esto, según los expertos, se va a prolongar en el tiempo.

En definitiva, estos experimentos ya se han hecho en otras plazas y han provocado el aumento de economía sumergida y la salida de inmuebles del parque de alquiler. Lo que ustedes pretenden es ofrecer viviendas de alquiler social con los inmuebles de los españoles. En vez de enfocar sus esfuerzos en la injerencia en la propiedad privada —les recuerdo, el 96% son de propietarios privados—, deben hacerlo ustedes en la construcción de vivienda de alquiler social, como venimos denunciando Comisión tras

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 227

18 de noviembre de 2020

Pág. 41

Comisión. El propio secretario de Estado —termino ya— reconoció que hacen falta dos millones de viviendas sociales para estar acordes con la Unión Europea. El acceso a la vivienda pasa por la construcción inmediata de estos dos millones de viviendas que nos faltan, y no vengan ustedes con el mantra de las viviendas vacías porque el 75 %, según el INE, está en lo que llamamos la España vaciada. Hay que construir vivienda social y proteger al pequeño propietario.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Tiene la palabra ahora, por el Grupo Parlamentario Popular, doña Ana María Zurita Expósito.

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

Señora Garrido, sabe que no vamos a apoyar esta PNL porque —le digo una cosa— no se pueden omitir factores. El mundo de la vivienda es muy amplio y no se puede dibujar todo negro sobre blanco, como ustedes hacen en ese texto que han presentado. No es un mundo formado por fondos buitres y familias que no pueden pagar el alquiler, no son todos opresores y oprimidos. Señorías, existe el blanco y el negro, existen los opresores y los oprimidos, los fondos inversores y las personas que tienen dificultades para acceder a una vivienda —quién se atreve a negarlo—, pero también hay situaciones y factores intermedios, y les digo que ahí puede estar la solución, y esta no es precisamente intervenir el mercado de la vivienda ni la propiedad privada. Entre otras cosas, tiene que haber oferta de suelo, suelo más barato, ofrecer vivienda asequible; las administraciones deben hacer su trabajo y no cargar el peso a los pequeños propietarios, que constituyen el 95 % del mercado del alquiler, y se debe hacer una normativa que lo propicie y una política de vivienda sin demagogias, y más cuando ustedes, señorías de Podemos, llevan dos años pidiendo lo mismo y, además, sin analizar el mercado. Los datos de la situación actual no son los mismos. Estamos ante un fenómeno cambiante y ustedes llegan tarde con estas medidas, como sucede con todo tipo de medidas. ¿Dónde está su escudo social, esas ayudas prometidas que no llegan? Patada para delante hacia las comunidades autónomas, como vimos en la PNL anterior: obligaciones de incrementar el parque público sin dinero y luego proponiendo colaboración público-privada y demonizando a los propietarios. En el CIS de ustedes, de este Gobierno, hay un dato muy importante, y es que en el 2008 la vivienda era la preocupación del 37 % de los españoles encuestados; en febrero de 2020 este dato se rebaja al 1,7 %. Eso lo dice el CIS, el CIS de ustedes.

Ustedes piensan sacar rédito político de una medida que, a ciencia cierta, saben que no va a funcionar. Hay que garantizar una vivienda digna a todos los españoles. ¿Quién va a decir que no a eso? Pero ¿hay que establecer por ley el control del precio del alquiler? Pues, mire, no. Todos queremos alquileres más bajos, todos queremos viviendas para los jóvenes, vivienda social, vivienda asequible, pero no interviniendo el mercado. Lo hemos dicho muchas veces: para que bajen los precios del alquiler hay que intervenir no en el precio sino en la raíz del problema. La raíz del problema es la falta de oferta y la falta de seguridad jurídica, y eso no se hace por decreto, señorías. No es la varita mágica de Nicolás Maduro, 'hágase o exprópiase'; es trabajar la oferta, es diseñar medidas que propicien que haya más vivienda en el mercado, son medidas como potenciar los seguros de alquiler, la mediación, los incentivos fiscales. Es la única manera de poner vivienda vacía en el mercado. Y no se enroquen en esa absurda medida, que igual, cuando la vayan a aplicar, ya no hace falta porque prueba de ello es la bajada de precios en las grandes capitales a consecuencia de la bajada del alquiler vacacional.

Repito la frase que dijo nuestra compañera de Ciudadanos porque me la quitó de la boca y la tenía para citarla esta tarde. Es de Lindbeck, economista de prestigio socialista y no sospechoso de ser liberal: El control de los alquileres es la segunda técnica más eficiente actualmente conocida para destruir una ciudad porque la primera es bombardearla.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Tiene la palabra ahora, por el Grupo Parlamentario Socialista, doña Eva Bravo Barco.

La señora **BRAVO BARCO**: Gracias, presidente.

Muy brevemente quisiera adelantar que nuestro grupo va a apoyar esta PNL y, de hecho, he de recordar que en este sentido el Gobierno ya ha anunciado que va a enviar al Parlamento en el próximo periodo de sesiones una ley de vivienda para blindar su función social, ley que se elaborará sobre la base de la necesaria concertación y cooperación con las comunidades autónomas y ayuntamientos y con el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 227

18 de noviembre de 2020

Pág. 42

consenso y el diálogo de todos los agentes del sector. Es una ley que articulará mecanismos que permitirán a las corporaciones locales, en coordinación con las comunidades autónomas, declarar de forma objetiva y fundamentada en criterios técnicos con carácter temporal y excepcionalmente una zona urbana de mercado tensionado. He de señalar que esta regulación legal permitirá establecer sobre esta zona — y solo sobre esta zona, previamente detectada y acotada— mecanismos de contención de los precios de los alquileres.

Señorías, esta ley no pretende, por tanto, intervenir el mercado del alquiler en toda España. No existe ni un solo artículo que ataque a la propiedad privada. Se trata simplemente de dialogar con el sector para alcanzar una ley que posibilite a las comunidades autónomas, que son las competentes en la materia, intervenir los precios del alquiler y exclusivamente con carácter temporal y en zona acotada, donde el mercado ha producido un resultado indeseado en forma de rentas inalcanzables que imposibilitan a la población acceder a una vivienda. Es algo que ya se ha hecho en otros países, como en Francia o en Estados Unidos.

Los socialistas no estamos en contra del mercado. Eso sí, siempre que su acción resulte útil para facilitar el acceso a la vivienda de la ciudadanía, que es lo que a nosotros realmente nos importa. El mercado no es para nosotros un fin, sino un medio y si ese medio funciona para facilitar el acceso a la vivienda y lo hace la mayor parte de las ocasiones, bienvenido será, pero si ese medio no funciona, el Estado deberá intervenir buscando el bien común con intervenciones eficaces y conciliadoras, que deben guiarse siempre por la búsqueda del desarrollo del pleno derecho a la vivienda. Esta intervención del mercado se debe producir con más inversión, como recogen los Presupuestos Generales del Estado, pero también puede hacerse con más regulación allí donde el mercado no funcione, en la línea del acuerdo que hemos alcanzado con Unidas Podemos de cara a la aprobación de la ley estatal de vivienda, que se recoge en esta PNL. Por todo lo expuesto y por lo que hemos comentado, apoyamos esta PNL.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

— RELATIVA A FOMENTAR LA CREACIÓN DE ESPACIOS ESPECÍFICOS PARA AUTOCARAVANAS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/001621).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la última proposición no de ley, relativa a fomentar la creación de espacios específicos para autocaravanas, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista y que va a defender doña Susana Ros Martínez.

La señora **ROS MARTÍNEZ**: *Gràcies, senyor president.*

A pesar de ser la última PNL que se debatirá hoy, no es por ello la menos importante. Hoy ponemos sobre la mesa una propuesta que supone aunar los intereses de muchos colectivos, una propuesta para favorecer la creación de espacios específicos para autocaravanas. Espacios específicos, autocaravanas y turismo están íntimamente ligados a la movilidad, por lo que parece lógico que uno de los primeros pasos sea lograr una movilidad segura.

Señorías, esta es una propuesta en la que todos ganamos y nadie pierde. Ganan los autocaravanistas porque, por fin, se atiende una reclamación histórica. La propia patronal del sector, Aseicar, a quien quiero agradecer el trabajo que está realizando, destaca en uno de sus últimos informes el gran auge que está teniendo en los últimos años el *caravaning*, habiendo batido este sector por segundo año consecutivo récord de matriculaciones, sobre todo este año, ya que con la pandemia poder viajar con tu casa a cuestas se ha convertido en una de las mejores opciones para poder hacer no solo turismo de forma segura, sino también con una movilidad segura. Recientes sentencias incluso destacan el acierto de los ayuntamientos al impulsar áreas municipales, porque se está garantizando que los usuarios que pueden dormir y hacer vida normal dentro de sus vehículos-vivienda lo hagan con seguridad, con menos riesgo que si están en las vías de tránsito. Ganan también todos aquellos profesionales que se dedican al comercio local, los *campings*, la restauración, las tiendas, los supermercados, las empresas de servicio. Y es que el *caravaning* supone un beneficio claro para la economía, con un impacto indirecto absolutamente positivo. Cada vehículo es una unidad de consumo. Una media de tres personas viajan en cada vehículo y, según datos de Aseicar y del Observatorio de Consumo del Caravaning, publicado por Cetelem, el gasto medio diario es de 50 euros por persona, lo que supone una media de 150 euros por vehículo. Y también con esta propuesta ganan los

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 227

18 de noviembre de 2020

Pág. 43

ayuntamientos y las comunidades autónomas, porque consiguen atraer a sus municipios a estos turistas de poder adquisitivo medio-alto, que viajan durante largas temporadas, sobre todo fuera del verano, y por tanto ayudan a desestacionalizar el turismo y están muy comprometidos con el medio ambiente. Atraerlos mediante la creación de estas áreas, creando espacios específicos para ellas, es también ofrecerles todos los atractivos de esos municipios y ponerlos en valor. ¿Quién no va a querer captar ese tipo de turismo? Incluso las navieras ya aplican importantes descuentos a las asociaciones y agencias de viajes especializadas en *caravaning*. Por eso no podemos aceptar la enmienda que ha presentado VOX.

Señorías, en definitiva, ganamos todas y todos, pero todas estas medidas no tendrán el resultado que pretendemos si no las acompañamos de un marco regulador adecuado. La disparidad de criterios entre las diferentes autonomías e incluso entre los diferentes ayuntamientos a la hora de regular la práctica del *caravaning* está suponiendo un auténtico calvario, que no hace más que provocar graves problemas de interpretación de la ley para los ayuntamientos, para las comunidades autónomas y para los propios autocaravanistas, que no saben muy bien qué pueden o no hacer en determinado territorio. Por eso es muy importante, como recogemos en esta proposición no de ley, promover y fomentar junto con los ayuntamientos y las comunidades autónomas la habilitación de espacios específicos para autocaravanas, como *campings* o aparcamientos para autocaravanas en las principales infraestructuras viarias, así como en los municipios y espacios no restringidos, pero también realizar un estudio para analizar todos aquellos aspectos normativos relacionados con la movilidad en autocaravana, con el objetivo de servir de guía y apoyo para que los ayuntamientos y sus posibles regulaciones a través de ordenanzas no incurran en algún tipo de discriminación con respecto a este tipo de vehículos.

En cuanto a las enmiendas presentadas por el Grupo Popular, les agradezco su interés y les aclaro que ya existen infinidad de dispositivos que regulan la prestación de agua y luz, a la que hacen referencia en su primera enmienda, mediante pagos, algo mucho más eficaz y cómodo que tener que poner contadores. Y en cuanto a su segunda propuesta, he de decirles que si estableciésemos un control, como se exige, estaríamos eliminando la posibilidad de que este motor económico pudiera llegar a pequeños municipios, ya que no podrían hacer frente a tener personal para lo que ustedes solicitan en esta segunda enmienda. Me refiero a la España rural, que no puede costear sistemas para registrar a dos o tres caravanas que van a visitar el municipio. Sería privar a la España rural de esta gran oportunidad.

Señorías, lo que se está debatiendo hoy no es área sí, *camping* no. Y tampoco debatimos sobre la diferencia entre acampar o aparcar ni sobre si las autocaravanas son vehículos-vivienda o albergues móviles. Lo que se debate hoy va más allá y supone aprovechar esta manera segura de viajar para atraer a España a los autocaravanistas de toda Europa, que puedan tener unos espacios seguros, y favorecer que este tipo de autocaravanistas españoles se desplacen también de manera cómoda y segura. Por todo ello, espero el respaldo mayoritario o unánime de la Comisión para poder empezar a trabajar en aras del interés general.

Acabo. Pablo Neruda decía: Si no escalas la montaña, jamás podrás disfrutar del paisaje. Escalamos juntos y juntas, y disfrutemos del paisaje de nuestro país.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Por favor, les ruego que aporten a la Mesa las transaccionales —falta la última, que no sé si la están transaccionando— para pasar a las votaciones justo cuando acabemos esta proposición. Y ya que estamos con la última, vamos a intentar terminar lo más rápido posible para que nos dé tiempo a votar a todos.

Por el Grupo Parlamentario VOX, tiene la palabra don Rubén Darío Vega Arias.

El señor **VEGA ARIAS**: Buenas tardes, presidente, señorías.

El Grupo Parlamentario Socialista presenta en esta Comisión una PNL cuyo objeto es fomentar la creación de espacios específicos para autocaravanas, instando al Gobierno a promover y fomentar la habilitación de estos espacios y que el Gobierno realice un estudio para analizar todos aquellos aspectos normativos relacionados con la movilidad de autocaravanas. Dice que para no incurrir en algún tipo de discriminación con respecto a este tipo de vehículos. Pues bien, miren ustedes, señorías proponentes del Partido Socialista, la discriminación la está realizando el PSOE en esta PNL; de lo contrario tendríamos que considerar que no la haya estudiado bien o, lo que es lo mismo, que no se la haya tomado en serio, cosa frecuente cuando el Gobierno basa su actividad en campañas publicitarias y no en buscar soluciones a los españoles. Digo esto porque solo cita las autocaravanas, no las caravanas; las caravanas, señorías del PSOE, necesitan un remolque para poder moverse y los vehículos camperizados o camper son vehículos cuya parte trasera ha sido habilitada para vivir en ella. De todas formas, cualquier iniciativa cuyo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 227

18 de noviembre de 2020

Pág. 44

objeto sea promover una actividad económica generadora de empleo, como es esta, será apoyada por nuestro grupo parlamentario, por supuesto.

Desde el Grupo Parlamentario VOX hemos presentado a esta PNL una enmienda de adición —que ya ha adelantado el Partido Socialista que la va a rechazar— con el objeto de promover el transporte marítimo de estos vehículos. Sentimos que el Partido Socialista no haya entendido el tema y que diga que ya hay agencias que hacen descuentos. El PSOE, a la vista de esta petición que se hace a sí mismo, se vuelve a olvidar por enésima vez de Ceuta, Melilla, Baleares y Canarias. Por cierto, también existen, señorías del Partido Socialista. A la vista de este olvido parece que este Gobierno está más preocupado en favorecer una nueva marcha verde en estas regiones que en solucionar los problemas turísticos que tenemos. **(Rumores)**. La razón de esta enmienda viene motivada, puesto que para todas las comunidades autónomas no es igual; no es lo mismo para una empresa promocionar esta actividad en la península que en las islas, Ceuta o Melilla... **(Rumores)**.

El señor **PRESIDENTE**: Ruego, por favor, silencio. Si todos hablamos a la vez, aunque sea bajito, no se oye. Estamos en la última PNL.

El señor **VEGA ARIAS**: Gracias.

Quien quiere ir a disfrutar con su caravana o camper a estas regiones tiene que hacer un desembolso adicional de transporte que va a hacer imposible la actividad. El caso peor es el de las islas Canarias, donde el coste de transporte de una caravana de nueve metros de longitud desde la península ronda los 3000 euros, ida y vuelta. Señorías, tengan en cuenta que los ciudadanos canarios tienen dificultad de lejanía, insularidad y la consiguiente limitación estructural y es obligación de este Gobierno la igualdad de oportunidades para todas las comunidades autónomas, consagrado en los artículos 2 y 138 de la Constitución. Esta serie de dificultades fueron reconocidas por la Unión Europea mediante la declaración como región ultraperiférica de la Unión Europea en virtud del artículo 349 del Tratado de Funcionamiento de la Unión. Para recordárselo al Partido Socialista. La ley de Régimen Económico Fiscal de Canarias dice que se establecerá un sistema de compensación consignado anualmente en los Presupuestos Generales del Estado. Pues bien, en los Presupuestos Generales del Estado para el año 2021 también se ha olvidado el Partido Socialista de cumplir la obligación legal por esa normativa de incluir la Ley de Régimen Económico Fiscal en los distintos conceptos que allí se expresan.

Este tratamiento mostrado en esta PNL por el Partido Socialista, y dada la situación económica por la que está pasando concretamente Canarias, parece más una tomadura de pelo. Este Gobierno, a la vista de esta PNL, ha demostrado una vez más que no tiene la más mínima capacidad de gestión para resolver el problema que se nos avecina. No ha tenido en cuenta el principio de solidaridad de las comunidades autónomas y me gustaría que me explicaran qué descuentos hacen en las agencias de viaje, porque ustedes mismos pueden comprobar el precio de las caravanas o autocaravanas o camper, porque todavía no sabemos a qué se refiere la PNL.

Ha hablado de los contadores en municipios, que es imposible. Mi familia vive en un pueblo y tienen contadores de electricidad, contadores de agua; yo no sé a qué se refiere con que es imposible en un pueblo poner un contador de electricidad.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Tiene la palabra ahora, para presentar su enmienda, por el Grupo Parlamentario Popular, doña Paloma Gázquez Collado.

La señora **GÁZQUEZ COLLADO**: Muchas gracias, presidente. Buenas tardes.

No podremos apoyar esta proposición no de ley porque ha habido un error en el registro de nuestras enmiendas y, lógicamente, en ningún sitio de la exposición de motivos ni del *petitum* pone que no vaya contra la competencia desleal. Es decir, si en ese municipio ya hay un *camping* o una iniciativa privada o un emprendedor que tenga ya un *parking* de caravanas o un *camping* en su lugar, lógicamente esa competencia desleal no se puede admitir, al menos desde nuestro punto de vista. Pero, bueno, lo fundamental, con la que está cayendo, con las necesidades que tiene este ministerio, ¿y un partido de Gobierno no tiene otra proposición no de ley que autocaravanas? Ya ni caravanas, solo autocaravanas. Yo no lo entiendo, de verdad, yo de mi tierra puedo traerles aquí proposiciones no de ley para aburrir. Pero, si vamos a hablar de gustos turísticos y de caravanas, incluso de autocaravanas, pues vamos a ello.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 227

18 de noviembre de 2020

Pág. 45

Para empezar, creo que está un poco desfasado porque habla de las costumbres postconfinamiento. No, será post-COVID, ¿o es que nos piensan volver a confinar? Será post-COVID, entiendo, pero no pasa nada. Nos dicen, como esa imposición que tanto gusta a la izquierda, que nosotros tenemos que adaptarnos a las costumbres europeas. No, no, somos un país con unas costumbres maravillosas que no tenemos por qué ceder ni imitar a nadie, solo faltaría. En cuanto al turismo, alude al turismo y dice que constituye —ya se lo digo yo— el 13% del PIB, pero la cifra es muy superior, hay que unir los porcentajes que van asociados a hostelería, comercio, sector primario. Desde luego, nuestra industria turística no es, en ningún caso, una industria de bajo valor añadido, como le gusta decir a Unidas Podemos. Pero también tenemos que dejar claro, junto con esta iniciativa, que somos un país con un prestigio hotelero afianzado y una alta reputación. Nosotros tenemos una calidad en hoteles que solo hay que haber viajado un poco para ver que no es casi ni comparable con la del mundo. Nuestros hoteles de cuatro estrellas, o de tres, no tienen comparación en países en cuanto cruzas la frontera. Y con ello, está muy bien promocionar ese tipo de turismo, pero desde luego hacerlo compatible con nuestro turismo tradicional, que es el hotelero. Porque además, con todos los respetos, el que crea empleo de verdad es el turismo asociado a la hostelería y a la hotelería. Alguien que va en una autocaravana o una caravana tiene unas costumbres más de autoconsumo y encima, evidentemente, viven en esa propia caravana. Así que nosotros, como siempre, defendemos la libertad, que la gente elija el tipo de turismo, no imposiciones ni derivarnos ni decir hacia dónde tenemos que ir.

En todo caso, insistimos en que en la enmienda —que no fue registrada— nosotros defendemos siempre que tenemos que hacer compatible la iniciativa privada inversora con cualquier iniciativa pública. Tenemos que aportar las mayores facilidades a quien quiera invertir y esos espacios que proponen —insisto— ni en el *petitum* ni en la exposición de motivos dicen que no deben ser ubicados en lugares donde ya haya *campings* o proyectos de ellos, o incluso en los municipios cercanos, en los municipios limítrofes o en un radio que se podría calcular. Asimismo, dijimos lo de dotar de servicios de abastecimiento y saneamiento, enganches a la red, porque están asociando toda su iniciativa a que es un turismo seguro por el COVID. Bueno, para ser seguro por el COVID mínimamente tendrá que tener todos estos enganches, porque sabemos que la higiene y la seguridad son esenciales para ese tipo de pandemias.

Por último, en la tercera enmienda, pero que —insisto— colateral a la deslealtad en la competencia con las iniciativas ya ubicadas en ese municipio o en los limítrofes, decíamos que había que registrar, porque estamos hablando de que un hotel tiene una trazabilidad sobre las personas que se alojan y si alguna está ahora mismo contagiada saben por dónde localizar, por dónde poder rastrear a los demás. Sin embargo, quien llega aparca y se va; no sabemos los que han estado, cómo han estado y si han podido contagiar a sus compañeros de aparcamiento.

En todo caso, como acabo de anunciar, nos abstendremos, porque no consideramos que recoge suficientemente bien la compatibilidad con la iniciativa privada.

Gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Pasamos ahora a la toma de posición de los grupos parlamentarios. Por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra el señor Martínez Oblanca.

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

Con muchísima brevedad, porque esta proposición no de ley del Grupo Socialista creo que había que clasificarla dentro de las iniciativas para rellenar, una iniciativa de cortesía para cumplir con el trámite ante una Comisión y cubrir el cupo, porque ligar el objetivo final de esta propuesta a un estudio que probablemente se demoraría toda la legislatura y que no implicará gastos significativos me parece que es una iniciativa —digamos— que merecería la pena haberse esforzado un poquito más para darle ampliación.

Efectivamente, el sector de las autocaravanas ha sufrido en España un importante crecimiento y se ha visto singularmente este verano de emergencia sanitaria. Ha habido un gran auge tanto en la venta como en el alquiler de autocaravanas, y se ha puesto de manifiesto —y ahí tiene razón la portavoz del Grupo Socialista— la necesidad de acometer medidas que favorezcan el crecimiento en este sector. Sin embargo, la iniciativa lo fía prácticamente todo a ayuntamientos y comunidades autónomas, siendo un sector que, insisto, está creciendo de forma muy significativa, genera, por tanto, una economía nada desdeñable y mucho más en tiempos de crisis, y más aún si cabe en aquellos lugares en los que se habilita un espacio para estacionar este tipo de vehículos. Tengo, no obstante, mis dudas sobre la eficacia de estas dos medidas que contempla la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 227

18 de noviembre de 2020

Pág. 46

iniciativa. La señora Gázquez del Grupo Popular apuntaba, yo creo que bastante acertadamente, el riesgo de generar un conflicto, una competencia desleal en el también importante sector del *camping*, y también en el entorno de determinadas instalaciones turísticas que, de alguna manera, podrían verse perjudicadas por la implantación de este tipo de espacios. Creo que esta proposición no de ley debería haber pasado el tamiz, el filtro, del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, y me barrunto que no estarían muy de acuerdo con este tipo de intromisiones. En cualquier caso, me abstendré, señor presidente.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

¿Por el Grupo Parlamentario Bildu? (**Denegaciones**).

Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, don Pablo Cambronero Piqueras, tiene usted la palabra.

El señor **CAMBRONERO PIQUERAS**: Gracias, presidente.

No pensaba intervenir, sinceramente, pero lo voy a hacer muy brevemente.

Vamos a votar a favor de esta iniciativa, pero, sinceramente —y no me malinterpreten, ustedes, señorías del Partido Socialista ni tampoco los colectivos afectados por esta iniciativa—, con la que está cayendo, con más de cuatrocientos muertos diarios, con una terrible crisis sanitaria y económica, ¿de verdad creen que esta puede ser una solución al desplome del turismo? Es que de su intervención me ha parecido escuchar algo así. ¿De verdad esto lo consideran urgente y necesario? Yo no lo creo, yo aprovecharía mi cupo —que ustedes tienen un cupo muy superior al de los demás— para presentar cosas en esta Comisión que son muchísimo más importantes. Hablamos de infraestructuras, de transportes, estamos hablando de personas sin hogar, estamos hablando de cosas infinitamente más importantes. De verdad, que no se me entienda mal, no quiero ofender a nadie. Vamos a votar a favor, pero se lo digo con toda la sinceridad del mundo: aprovechen su cupo para cosas mucho más relevantes, con la que está cayendo.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Plural, tiene la palabra el señor Boadella. (**Denegaciones**). No va a hacer uso de ella. La señora Vallugera. (**Denegaciones**).

Por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, doña Laura López Domínguez tiene la palabra.

La señora **LÓPEZ DOMÍNGUEZ**: Gracias, presidente.

Rápidamente. Nosotros vamos a apoyar la iniciativa, nos parece una propuesta coherente y, en caso de que se tramite como iniciativa legislativa en Pleno o en la Comisión, donde sea, ya tendremos tiempo de asegurarnos que se desarrolle con absoluto respeto al medio ambiente. Creemos que la mera regulación en sí, necesaria, ya tendría este efecto, pero consideramos importante equilibrar los efectos de demasiada presencia humana y, sobre todo, tránsito rodado en determinados sitios. Y, por supuesto, también deberemos ocuparnos de garantizar que los residuos de esta actividad, igual que en todas las otras, sean residuos cero.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

No hay más intervenciones. No sé si la señora Ros quiere decir algo sobre las enmiendas presentadas, si va a transaccionar o no o las ha presentado ya aquí.

La señora **ROS MARTÍNEZ**: Lo he dicho en mi intervención, señor presidente, no aceptamos ninguna enmienda.

El señor **PRESIDENTE**: No la he oído, discúlpeme. Perfecto, muchas gracias.

No sé si los grupos requieren un receso de cinco minutos para organizarse. Hacemos un receso de cinco minutos. (**Pausa**).

VOTACIONES.

El señor **PRESIDENTE**: Comenzamos las votaciones.

El punto 1.º del orden del día es la proposición no de ley sobre la conversión en autovía de la carretera N-432 Badajoz-Córdoba-Granada.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 227

18 de noviembre de 2020

Pág. 47

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 16; en contra, 4; abstenciones, 17.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Proposición no de ley que figura en el orden del día como punto 2.º, relativa al impulso y la ejecución del proyecto «Tercer carril» en la Autovía A-7 entre Roquetas y Almería.

Se vota en los términos de la transaccional que tienen todos ustedes.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 33; abstenciones, 4.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Proposición no de ley que figura como punto 3.º, relativa a garantizar la parada de trenes Euromed en la estación de L'Aldea-Amposta-Tortosa.

Se vota en sus términos.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Proposición no de ley que figura como punto 4.º, sobre medidas financieras para hacer frente al impacto económico y social del COVID-19 en el pago de los alquileres de vivienda habitual.

Se vota en sus términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 3; en contra, 19; abstenciones, 15.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición no de ley que figura como punto 5.º, sobre las medidas a adoptar en materia de vivienda para mejorar la situación de las personas sin hogar tras la crisis provocada por la COVID-19.

Se vota en los términos de la transaccional presentada.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 32; en contra, 5.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Proposición no de ley que figura como punto 6.º, sobre las reformas necesarias para impulsar la colaboración públicoprivada en el ámbito de las infraestructuras.

Se vota en los términos de la transaccional presentada.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 31; en contra, 6.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Proposición no de ley que figura como punto 7.º, relativa a la ejecución de medidas para la mejora del transporte marítimo de mercancías.

Se vota en los términos de la transaccional presentada.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 29; abstenciones, 8.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Proposición no de ley que figura como punto 8.º, sobre alquiler asequible, estable y seguro.

Se vota en sus términos.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Vamos con la última, la proposición no de ley que figura como punto 9.º, relativa a fomentar la creación de espacios específicos para autocaravanas. Se vota en sus términos.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Muchas gracias a todos. Se levanta la sesión.

Eran las seis y cuarenta y cinco minutos de la tarde.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 227

18 de noviembre de 2020

Pág. 48

Corrección de error:

En el Diario de Sesiones número 199, correspondiente a la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, sesión número 6, celebrada el jueves 29 de octubre de 2020, en la página 2, en la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/003306: "Estudios, anteproyectos, proyectos...", formulada por la señora Gázquez Collado, el número de expediente es el 181/000022.

cve: DSCD-14-CO-227