



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2021

XIV LEGISLATURA

Núm. 342

Pág. 1

TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. IGNACIO LÓPEZ CANO

Sesión núm. 13

celebrada el jueves 25 de marzo de 2021

Página

ORDEN DEL DÍA:

Proposiciones no de ley:

- Relativa a la aplicación de medidas para el estímulo y mejora del transporte por carretera. Presentada por el Grupo Parlamentario VOX. (Número de expediente 161/001098) 2
- Sobre medidas para ampliar el parque público de viviendas en alquiler. Presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común. (Número de expediente 161/001116) 7
- Relativa a la construcción de un corredor de mercancías por el interior del Camp de Tarragona. Presentada por el Grupo Parlamentario Plural. (Número de expediente 161/002016) 14
- Relativa al cumplimiento de las obligaciones de servicio público (OSP) en la ruta aérea entre Menorca y Mallorca. Presentada por el Grupo Parlamentario Republicano. (Número de expediente 161/002045) 19
- Relativa a la validez de juntas de las comunidades de propietarios de forma telemática. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/002157) 24

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 342

25 de marzo de 2021

Pág. 2

— Relativa al impulso de la operatividad del aeropuerto de Donostia-San Sebastián en Hondarribia. Presentada por el Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV). (Número de expediente 161/002255)	28
— Sobre la necesidad de adaptar el régimen jurídico de los centros portuarios de empleo establecidos en la Ley 14/1994, de 1 de junio, por la que se regulan las empresas de trabajo temporal, para la mejora de la seguridad jurídica de la actividad de manipulación de mercancías en el ámbito portuario. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/002271)	33
— Relativa a impulsar el transporte ferroviario de proximidad en la Comunidad de Madrid. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/002272)	38
— Relativa a la urgente modificación del Convenio de colaboración para el estudio y desarrollo de los trabajos para la integración del ferrocarril en la ciudad de Logroño a través de la sociedad Logroño Integración del Ferrocarril 2002, S.A. (LIF 2002). Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/002277)	41
Votaciones	46

Transcripción literal al no ser posible la presencia ni corrección por parte del personal del Departamento de Redacción del *Diario de Sesiones*.

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

El señor **PRESIDENTE**: Buenas tardes. Vamos a dar comienzo a la sesión de hoy, donde vamos a debatir y votar las diferentes proposiciones no de ley presentadas por los distintos grupos. Les recuerdo los tiempos para poder intervenir. Tiempos máximos de seis minutos, en defensa de la proposición. Cuatro para los grupos enmendantes y dos y medio para fijar posición.

PROPOSICIONES NO DE LEY:

— RELATIVA A LA APLICACIÓN DE MEDIDAS PARA EL ESTÍMULO Y MEJORA DEL TRANSPORTE POR CARRETERA. (Número de expediente 161/001098).

El señor **PRESIDENTE**: Comenzamos según el orden del día que se ha enviado. La primera, proposición no de ley relativa a la aplicación de medidas para el estímulo y mejora del transporte por carretera.

Por el Grupo Parlamentario Vox, don Tomás Fernández Ríos, tiene usted la palabra.

El señor **FERNÁNDEZ RÍOS**: Gracias, señor presidente. Señorías, no creo que sea necesario que explique hoy aquí la importancia estratégica fundamental que para el desarrollo económico de España supone el sector del transporte y su contribución a la creación de empleo en nuestro país. Muy especialmente el transporte por carretera que, como ustedes bien saben, supone el 94 % del sector, da empleo a más de 60000 personas. Aporta al Estado aproximadamente, anualmente, casi el 5 % del PIB, que supone unos 15000 millones de euros.

Un sector que, si ya arrastraba problemas anteriormente, y aunque fue declarado como actividad esencial durante la pandemia, debido a los estragos económicos de esta, se encuentra ahora en una situación crítica, con un descenso en las operaciones para los autónomos durante el estado de alarma, de cerca del 60 %. Sí, 60 %, y del 50 % para aquellas empresas que cuentan con una flota de menos de 20 vehículos.

Pero permítanme hoy por un momento que dejemos los datos a un lado y nos dediquemos, o me dedique, aunque sea por un par de minutos, a hablar de las personas y no de los números, y poner en valor en esta comisión, la dura y sacrificada labor de estos profesionales, que en muchos casos se

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 342

25 de marzo de 2021

Pág. 3

encuentran ahora al borde de perder su trabajo, su empresa, y que algunos conocemos bien por las relaciones con el sector en nuestras actividades profesionales, antes de ser diputado, donde muchas veces —créanme— el éxito de un producto o de una empresa y, sobre todo, de las pequeñas empresas, depende de la eficacia de su gestión logística y de entregas.

Unos profesionales sufridos, casi siempre callados, que para poder llevar a su casa un sueldo a veces de no más de mil y pico o 1500 euros, pasan lejos de sus familias prácticamente toda la semana. Eso, cuando no tienen que estar fuera de casa 15 o 20 días. Que no ven crecer a sus hijos, y donde sus cónyuges, sean hombres o mujeres. Porque hay muchas mujeres transportistas, cada vez más, tienen que hacer muchas veces de padre y de madre a la vez. Señorías, ¿cuántas veces hablamos de conciliación en esta Cámara, sin acordarnos, efectivamente, de los sufridos transportistas? Que suelen trabajar con lluvia, con nieve, con viento, pero que, desde luego, lo que no tienen claro muchas veces es cuándo o si van a volver, abandonados a su suerte, como desgraciadamente pudimos comprobar recientemente cuando, debido a la tormenta Filomena, cerca de 10000 camioneros españoles se quedaron bloqueados en las cunetas de Inglaterra y de otros países, sin poder regresar a su casa en Navidad. Muchos de ellos sin comida, sin agua, desamparados por su propio Gobierno, como le recordé al ministro Ábalos, y todavía tengo en mi memoria los vídeos enviados por algunos de esos camioneros, onubenses muchos, como Antonio Abad, desde ese desastre colosal que supuso el desamparo al que les sometimos.

Unos profesionales que viven la mayor parte del tiempo solos y con el peligro constante, no solo de un accidente, sino de los robos y del posible ataque que esto supone. Que aparte de todas estas circunstancias, en muchos casos, tienen que hacer, cosa que muchos hemos tenido que comprobar de buena y de primera mano, inversiones económicas muy importantes. Simplemente se invierte para poder trabajar y ayudar así de otra manera a que este país siga funcionando, y que a los demás, a todos los que estamos aquí, y a todos nuestros compatriotas, no nos falte de nada en nuestros hogares, en nuestras empresas, en nuestras tiendas, en nuestras fábricas. Pues, señorías, todas estas razones, y porque han estado casi siempre olvidados por este Gobierno, y otros, sean del signo que sean, creemos que es nuestra obligación por nuestra parte presentar hoy esta proposición no de ley, con una batería de medidas, básicamente, la mayoría tecnológicas, de seguridad, laborales, pero que creemos necesarias y de sentido común para intentar modernizar y darle al menos un impulso a este sector.

Porque creemos también que es de justicia ayudar ahora a aquellos que han necesitado, que sufrimos una pandemia como otros muchos sectores, como otros muchos, para que este país se diera cuenta y pusiera en valor la labor callada que diariamente realizan. Que incluso durante las semanas más duras del confinamiento, y creo que muchos de nosotros, insisto, podemos dar fe, cuando no se sabía la gravedad o la inmediatez que el virus podía tener en las personas, en unas condiciones muy difíciles supieron estar a la altura de las circunstancias, y con su esfuerzo consiguieron que en ningún momento hubiera problemas de desabastecimiento en las farmacias o los hospitales o en un supermercado cualquiera.

Pero que, aunque hayan recibido el reconocimiento y la gratitud de todos o la mayoría de los españoles, lo que también han recibido por parte de este Gobierno, ha sido el verse excluido de los 7000 millones de euros que se han destinado como ayudas directas, para que las empresas y autónomos puedan hacer frente a las consecuencias de la pandemia. Que se les ha excluido, aun sabiendo que solamente el 30% de las mercancías transportadas por carretera corresponden a alimentos y a artículos de primera necesidad, y que, posiblemente, evidentemente, estas mercancías han sufrido menos las crisis. Pero que el otro 70%, y podríamos citar muchísimos sectores que sí se han visto seriamente damnificados, especialmente el 70% en aquellas especialidades del transporte que prestan servicios a los sectores económicos más afectados por el cierre o la reducción de esa actividad, y que en idéntica proporción han visto mermada las suyas.

Por esta razón creemos necesario añadir ahora a nuestra demanda, a esta proposición inicial, la enmienda que hemos presentado. Porque además se da la paradoja de que el real decreto ley que determina esas ayudas sí que, en cambio, incluye a los intermediarios y a los operadores logísticos que contratan a estos transportistas. Es realmente sorprendente. Lo cual, creo que estaremos todos de acuerdo que es una incongruencia y que esperamos que este Gobierno, esperamos sepa remediar. Porque mire, señorías, y acabo, si una cosa hemos aprendido en este último año, es la necesidad que tiene cualquier país de contar con un sector estratégico del transporte por carretera, fuerte, moderno, económicamente sano. Porque, créanme, y creo que todos los que estamos en esta comisión, y si no, sería totalmente absurdo, están sufriendo lo indecible, y apoyado, por lo tanto, por las instituciones. Que, si no hacemos algo ahora para ayudarlo de una manera decidida, en estos momentos tan duros, no solo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 342

25 de marzo de 2021

Pág. 4

estaremos siendo injustos y desagradecidos, sino que al final todos podremos acabar sufriendo también sus consecuencias en el futuro.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Antes de seguir, les voy a pedir a todos ustedes algo, porque tenemos una sala hoy pequeña, que además bajita, entonces, cualquier conversación que haya, aunque no lo crean, se escucha mucho. Si hay tres, cuatro conversaciones a la vez, que yo entiendo que podamos tener, porque entiendo que son muchas horas, pero que sepan ustedes que no se le permite escuchar al resto y al interviniente no se le escucha bien. Así que yo les voy a rogar que hagamos hoy un esfuerzo mayor que en otras ocasiones, para tratar de guardar el silencio para poder escucharnos.

Tiene la palabra ahora por el Grupo Parlamentario Mixto, don Isidro Manuel Martínez Oblanca.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Buenas tardes. Muchas gracias, señor presidente, y gracias también al Grupo Parlamentario Vox, por darnos la oportunidad de debatir y votar una iniciativa que recoge un amplio número de medidas para reforzar un sector clave para la economía de España, como es el transporte de mercancías por carretera que, como nos acaba de recordar el portavoz, muchas de estas medidas son de puro sentido común.

Este es un sector que ha sido fundamental en el periodo de pandemia, pero que ha sufrido los efectos de la parálisis económica derivada del COVID-19. De hecho, recientemente, el Ministerio de Transportes hizo públicos los datos de la encuesta permanente que, como todos ustedes saben, recoge los resultados de los observatorios de costes, precios y actividad del transporte de mercancías por carretera, y en el que se refleja una reducción a lo largo del cuarto trimestre del pasado 2020, que se suma a la importantísima disminución que se arrastraba del segundo y tercer trimestre del año de la pandemia. Porcentajes de un menos 11,3%, del menos 3,5%, respectivamente, y en el cuarto trimestre, de un menos 4,2%, con incidencia del menos 4% en el transporte de corto recorrido, y de un 5,5% en el internacional.

Más llamativos que estos porcentajes son los relativos al valor añadido bruto del sector, que se ha desplomado en este año de coronavirus, toda vez que el transporte y la logística sufrió una caída superior al descenso del 11% registrado por el PIB nacional.

Ante este panorama, considero que el Gobierno está en la obligación de acometer con urgencia las medidas que contribuyan a mejorar, revitalizar y estimular el sector del transporte por carretera. En este sentido, respaldaré el importante conjunto de propuestas que se realizan en esta proposición no de ley. Pero no quiero finalizar sin referirme específicamente a la situación de este sector en Asturias, en la que se agudizan las restricciones, las meticulosas exigencias de la ITV, los problemas en las operaciones de carga y descarga, la euroviñeta y los retrasos en el pago de los servicios de transporte, que derivan en índices de morosidad inaceptables que repercuten en miles de empresas que, desgraciadamente, están desapareciendo con la consiguiente destrucción de empleo entre nuestros transportistas.

En definitiva, señor presidente, votaré a favor esta iniciativa, en respaldo de nuestros transportistas de mercancías por carretera. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Tiene la palabra doña María Muñoz Vidal, por el Grupo Ciudadanos.

La señora **MUÑOZ VIDAL**: Gracias, presidente. Buenas tardes a todos, señorías. Vamos a votar a favor de esta proposición del Grupo Parlamentario Vox. Voy a ser muy breve. Vamos a votar a favor, porque es una iniciativa sin ninguna concreción ni ningún supuesto específico. De hecho, es muy inconcreta y habla de una generalidad de la que pocos, yo creo que en esta sala podamos estar en contra. Por supuesto que sin ningún problema apoyaremos. Vamos, tampoco podemos estar en contra de medidas reflejadas en esta iniciativa, que contribuían a la mejor seguridad y utilización de las nuevas tecnologías en el transporte por carretera.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Por el Grupo Plural, don Ferrán Bel Accensi.

El señor **BEL ACCENSI**: Muchas gracias, presidente. Muy rápidamente. No voy a insistir de la importancia del sector del transporte por carretera, simplemente, importancia a nivel estratégico, a peso en el PIB, a personal ocupado y, sobre todo, a la cantidad de actividad económica que permite desarrollar y que cuelga de aquí.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 342

25 de marzo de 2021

Pág. 5

No obstante, nosotros no vamos a apoyar esta iniciativa. De hecho, ya la propuesta inicial ya tenía su peculiaridad. Propuesta inicial que es complementada. Esto es una PNL con vocación de discurso de investidura en el sector del transporte, con una cantidad de medidas que no afectan a un ministerio ni a dos ministerios, sino yo he ido contabilizando y tengo afectación a seis o siete ministerios, y, a su vez, con unas generalidades bien intencionadas en algún caso y con una falta de respeto a la distribución competencial en algunos ámbitos.

Por tanto, entendiendo la buena intención de los proponentes, pero a su vez, entendiendo el inadecuado planteamiento, nosotros no vamos a poder apoyarla. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Por el Grupo Republicano no interviene, ¿no?

Por el Grupo Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, doña Martina Velarde Gómez, tiene usted la palabra.

La señora **VELARDE GÓMEZ**: Gracias, señor presidente. Evidentemente, por parte de nuestro grupo, todo el apoyo y el respaldo a los transportistas. Lo que no estamos de acuerdo es con esta puesta en escena. Estamos una vez más, y honestamente, ya he perdido la cuenta, ante una iniciativa de la ultraderecha, que lo que pretende es sacarse ahora mismo un vídeo para las redes sociales, justificar la inactividad en esta Cámara. Aquí hay que recordarles a los señores y las señoras de Vox que se viene a trabajar por la ciudadanía, cosa que estos están practicando poco. Esta proposición no de ley es un batiburrillo, ya se ha dicho en alguna otra intervención, pues que no tiene en cuenta ni las competencias, si son autonómicas, si son estatales, tampoco, las cuestiones que ya se han aprobado, o es que están en vía de aprobación.

Lo que no es de competencia autonómica, señorías, estaría trabajándose desde el Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana, que tiene reuniones periódicas, además, con las asociaciones representativas del transporte, en las que les hacen llegar sus preocupaciones. Es más, en julio de 2020, debido a la situación de pandemia sanitaria, el ministerio se reunió con el sector. Se firmaron ya una serie de compromisos que ustedes traen de nuevo a esta comisión, en esta PNL *fake* que han presentado para parecer que trabajan.

Sobre la digitalización de la logística, los documentos de transporte por carretera, el ministerio también, en sus reuniones se comprometió con el sector a incluirlo en el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, y de la misma forma que se impulsan también las nuevas tecnologías y la mejora de los sistemas GPS.

Sobre priorizar a los profesionales del transporte, debemos tener en cuenta, como digo, las competencias autonómicas. Se ha hablado también aquí de la PNL de la ITV, por ejemplo. Aun así, aunque haya competencia autonómica, el ministerio mandó una comunicación a todos los consejeros de transportes de las comunidades autónomas para que se priorizasen a los vehículos profesionales, así como demandaban los transportistas.

En definitiva, señorías de Vox, que los 14 puntos de esta PNL que traen a esta comisión, o ya estaban aprobados o se están trabajando por el ministerio, como ya saben ustedes, o no son de competencia estatal, sino autonómica, o incluso, como ya se ha visto también, competencia que no es competencia siquiera de este ministerio. Así que les voy a decir una cosa. Está feo venir a esta Cámara sin haber hecho los deberes, sin saber qué competencias son de ámbito estatal, autonómica o de uno u otro ministerio, o qué medidas se han tomado ya.

Lo que está fatal y degrada a esta institución es que ustedes vengan aquí a presentar iniciativas que no tienen más objetivo que grabarse el vídeo para subir a las redes sociales y decirles a los ciudadanos que vienen ustedes aquí a trabajar, cuando ni siquiera presentaron con respecto a este tipo de cuestiones, pues enmiendas a los últimos Presupuestos Generales del Estado.

Cuando se vuelvan a reunir, señorías de Vox, con las asociaciones de transporte, como nos hemos reunido nosotras, le dicen que en los últimos presupuestos no incluyeron ni una sola medida a favor del transporte, porque decidieron no presentar ni una sola enmienda, ya que ustedes han venido aquí a esta Cámara, pues a crispar o a dividir, pero, desde luego, no a trabajar por los ciudadanos y las ciudadanas de este país.

Nada más. Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra ahora por el Grupo Parlamentario Popular, don Andrés Lorite Lorite por dos minutos y medio.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 342

25 de marzo de 2021

Pág. 6

El señor **LORITE LORITE**: Muchas gracias, señor presidente. Como se ha puesto de manifiesto en la sesión de hoy, el transporte es un sector esencial que, y esto es palpable día a día, pero que se ha visto de una forma mucho más importante durante los meses del confinamiento y la limitación de la movilidad. Durante los cuales, el sector del transporte de mercancías ha garantizado el suministro, ha garantizado el abastecimiento de la población.

Por tanto, es indudable que tiene una importancia determinante y que es un sector fundamental en nuestra economía.

Sin embargo, también es patente y evidente que este sector, el sector del transporte de mercancías, está sufriendo el abandono por parte del Gobierno de España. Esto es algo que han venido señalando de forma reiterada, todas las distintas organizaciones de transportistas del país. No han sido atendidas en ningún momento por parte del Ministerio de Fomento, ninguna de sus peticiones. Cuestiones básicas como la prohibición de las labores de carga y descarga de los transportistas para evitar los contagios. La distribución de la prometida mascarilla llegó tarde y mal, como todo en este ministerio. Los transportistas han protagonizado un verdadero calvario durante el confinamiento, para el acceso a los aseos, para el acceso a los servicios de restauración.

Hemos visto que la improvisación y la negligencia del Gobierno de España y, en concreto, del Ministerio de Fomento, ha puesto a este sector en verdadero aprieto. Fíjense, señorías, cómo en el resto de los países de la Unión Europea se están estableciendo un fondo de ayudas directas al sector del transporte, a consecuencia de la pandemia.

Sin embargo, en España tenemos el dudoso honor de no haber hecho absolutamente nada en este sentido. Acuérdense, señorías, de lo que pasó durante estas Navidades, que mientras el ministro Ábalos y su Gobierno estaban de vacaciones de Navidad, nuestros transportistas estaban en el puerto de Dover, absolutamente abandonados, sufriendo kilómetros de atascos y bloqueos, pérdidas para nuestra economía y dramas personales y humanos, ante lo cual el Gobierno volvió a hacer lo mismo. Es decir, absolutamente nada. El abandono.

La propia Confederación Española del Transporte de Mercancías le reclamó al ministro Ábalos que actuara en este sentido para paliar esa situación y no se hizo absolutamente nada.

Señor presidente, termino diciendo que vamos a apoyar tanto la proposición no de ley que plantea el Grupo Parlamentario Vox como la propia autoenmienda que ha presentado al texto de la parte dispositiva.

Nada más. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra ahora por el Grupo Socialista, el señor don Manuel Arribas Maroto.

El señor **ARRIBAS MAROTO**: Gracias, presidente. Buenas tardes, señorías.

Leyendo su proposición, señorías de Vox, me ha parecido que querían darnos ustedes algunas lecciones sobre la defensa de los derechos de los trabajadores. La verdad es que me parece un insulto que una formación política que idolatra el régimen franquista, que no se caracterizó por respetar los derechos ni la libertad de los trabajadores, caiga en este atrevimiento.

Al Partido Socialista, a ustedes no les pueden dar lecciones de absolutamente de nada, porque si de algo se ha caracterizado el Partido Socialista en sus 140 años de historia, ha sido por su defensa de los derechos y libertades, con sangre, sudor y lágrimas.

Les repito, señores de Vox, ustedes vienen de esa nobleza que nunca ha defendido ni defenderá a las clases trabajadoras. Ustedes se han marcado la estrategia de tratar de seducir y de engañar con cantos de sirena a diferentes colectivos. Pero la realidad es que sus políticas neoliberales, las políticas de la ultra y la derecha, nos han demostrado que nunca han estado al lado de los trabajadores, que nunca han estado al lado de los autónomos y que nunca han estado al lado de los emprendedores. Su autoenmienda lo deja claro. Miren, y cito textualmente. «Eliminar la exigencia en relación con los ERTE, por la que se obliga al mantenimiento del empleo durante los seis meses siguientes a la reanudación de la actividad».

Que sepan los transportistas, que sepan los trabajadores de este país que Vox quiere engañarles. Están pidiendo que puedan ser despedidos cuando finalicen los ERTE. Están pidiendo que una vez que finalice el Expediente de Regulación Temporal de Empleo se vayan a la calle.

Miren, podemos tirar de hemeroteca. ¿Qué hicieron ustedes el 18 de febrero? Seguramente no se acuerden, pero yo les voy a ayudar a recordarlo. Ustedes votaron en contra de la prórroga de los ERTE y las ayudas a los autónomos. Eso es lo que hicieron ustedes aquí en sede parlamentaria.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 342

25 de marzo de 2021

Pág. 7

Ustedes quieren hundir España y ustedes quieren hundir a las clases trabajadoras. Se lo diré, si estas son sus políticas de protección del empleo, ustedes son un peligro para las clases trabajadoras de este país.

En cuanto al resto de cuestiones que plantean en este batiburrillo de PNL que nos han presentado, señorías, si hiciesen su trabajo, en lugar de venir al Congreso a entorpecer el avance del país, sabrían que prácticamente todo lo que ustedes indican en esta proposición está recogido en el Plan de Inspección de Transporte por Carretera, entre otras. Pero con una salvedad. Dicho plan está mejor redactado, infinitamente mejor redactado y es mucho más completo.

Nuestro voto será no, porque el Partido Socialista nunca atentará contra los derechos de los trabajadores. Esta proposición no de ley es un atentado contra los derechos de los trabajadores.

Gracias, presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Como no hay. La única enmienda que hay es una autoenmienda. Señor Fernández Ríos, si quisiera aclarar algo sobre la autoenmienda, le podría dar 30 segundos más, si hiciera falta. Pues se va a votar después en los términos de la autoenmienda presentada.

— SOBRE MEDIDAS PARA AMPLIAR EL PARQUE PÚBLICO DE VIVIENDAS EN ALQUILER. (Número de expediente 161/001116).

El señor **PRESIDENTE**: Vamos por la proposición no de ley número 2, presentada por doña Pilar Garrido Gutiérrez o por el Grupo Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, que la va a defender hoy doña Pilar Garrido Gutiérrez. Tiene usted la palabra. Bueno, la proposición de ley la voy a decir, que no lo había dicho. La proposición no de ley sobre medidas para ampliar el parque público de viviendas en alquiler.

Tiene usted la palabra.

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

Bien, volvemos hoy a hablar de vivienda. La crisis del coronavirus, como hemos visto todos, ha puesto encima de la mesa los graves problemas estructurales que tiene España para que los diferentes ciudadanos y ciudadanas puedan ejercer su derecho a la vivienda. Hemos visto, ya lo sabíamos, que es un bien de primerísima necesidad. Tanto es así que ni siquiera se pueden cumplir las recomendaciones de higiene o distanciamiento social o confinamiento, sin disfrutar de esta vivienda.

De hecho, por eso, ante esta grave situación de crisis, el Gobierno de coalición, unas de las primeras medidas que tomó fueron medidas relacionadas con la protección y la garantía del acceso a la vivienda. Moratorias en el pago de hipotecas para personas afectadas por despidos, ERTE, ayudas al alquiler, microcréditos para familias vulnerables, moratorias de desahucios.

Pero bien, sabemos que esta es una manera de afrontar una situación grave, que es un parche, podríamos decir, y hay que seguir caminando y realizando, llevando a cabo cambios estructurales que nos encaminen hacia que, en el Estado español, en todo el Estado español, el ejercicio del derecho a la vivienda sea una realidad.

Hay una diferente problemática a abordar en el tema de la vivienda. Por un lado, estaría todo lo que tiene que ver con el control de los precios de alquiler privado. Aquí no hace mucho se aprobó una moción, apoyando el control de los precios abusivos de los alquileres. Ese es uno de los elementos. Sabemos que muchas ciudades, como la mía, Donosti, pero podríamos citar Madrid, Barcelona, en los últimos años ha subido el alquiler más del 50%. Mientras eso sucede, habría que preguntarse dónde están los salarios. Unos salarios que cada vez son más cortitos y donde impera esa precariedad.

Bien, ese es uno de los temas. El otro de los temas es el parque público de alquiler, que es una mirada quizás un poco más a medio, largo plazo, pero que es importante. Tenemos un parque público ínfimo de alquiler, comparado con los estados de nuestro entorno. Podríamos hablar de un 2%5 del total de viviendas, según el INI. Si nos comparamos con algunos Estados, podríamos hablar de Holanda, con un 32%; de Austria, con un 23%; de Francia, con un 17%. Vamos, que estamos justo detrás de Grecia, a la cola, cola, cola.

Además, tenemos el 30% de las viviendas vacías en Europa. Estamos hablando de 3500000 de viviendas. Con lo cual, nos queda mucho por hacer. Si tenemos 25 millones de viviendas en España, y el 10%, por lo menos debieran ser viviendas protegidas con algún tipo de protección, estaríamos hablando de 2500000 de viviendas para acercarnos a lo que se da en Europa.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 342

25 de marzo de 2021

Pág. 8

Por lo tanto, quiero resaltar una cosa. No hay falta de vivienda, sino que lo que falta es vivienda asequible. En ese sentido, presentamos esta PNL, que plantea una serie de elementos que voy a resumir de manera muy rápida. Por un lado, hay que mejorar el Plan Estatal de Vivienda, con una dotación presupuestaria importante. Poco a poco hemos ido incrementándolo para dar herramientas a los ayuntamientos y a las comunidades autónomas, para que adquieran parque público, colaborando con el tercer sector.

Hay que hacer también un esfuerzo de rehabilitación de vivienda. O sea, que necesitamos más gasto público. Estamos a años luz de Europa.

Hay que poner en marcha programas e instrumentos que posibiliten la cesión del usufructo de viviendas a las Administraciones competentes. Están bien las medidas de fomento, pero también hay que utilizar, cuando haga falta, y estamos en una situación de emergencia habitacional, instrumentos penalizadores y coercitivos, desde el canon de vivienda, e impuestos a vivienda vacía, expropiaciones de uso, alquileres obligatorios, instrumentos todos ellos que están vigentes en Europa y que en algunas comunidades como Cataluña y Euskadi estamos poniendo en marcha.

Aquí no puedo dejar de citar, hablando de vivienda vacía, la Sareb, porque es una vergüenza. El señor Guindos nos dijo a los ciudadanos y ciudadanas que no nos iba a costar nada, y hay 35000 millones que ahora mismo van a cargar sobre las espaldas de los ciudadanos, o sobre las espaldas del Estado, que viene a ser lo mismo.

También, en esta PNL decimos que hay que cuidar la vivienda, la poca vivienda pública que tenemos. Eso quiere decir prohibir las viviendas, la venta, perdón, de viviendas.

Aquí, cómo no, también tengo que citar lo que se hace en Madrid. El Juzgado de Madrid anula la venta de 3000 viviendas sociales a un fondo buitre. Por lo tanto, en Madrid no solo no se construye vivienda pública, sino que se hace es que se roba vivienda pública a los madrileños y madrileñas.

Necesitamos planes específicos para colectivos con necesidades habitacionales. No todas y todos somos iguales. Desde los jóvenes a las personas mayores, a los migrantes. Hay que hacer y construir y poner en marcha diferentes formas de tenencia habitacional. No solo la propiedad, no solo el alquiler. Tenemos el cooperativismo.

Por último —y acabo con esto— también es muy importante que, desde las diferentes Administraciones, desde el Gobierno, se proponga o se ponga en marcha el diálogo con los agentes sociales. Aquí me refiero concretamente a las asociaciones de inquilinos que en toda España defienden los intereses de los inquilinos y que también nos van a ayudar a la Administración a hacer mejores políticas.

También habría que crear una mesa de trabajo, donde estén presentes las diferentes Administraciones locales, cómo no, ayuntamientos, muy importantes, comunidades autónomas, Estado, agentes, tercer sector, para poner en marcha un plan de choque que haga frente a esta situación de emergencia habitacional.

Cómo no, necesitamos, ya lo decía la PAC hace muchos años, un observatorio de vivienda. No se puede hacer en España políticas de vivienda por intuición. Necesitamos datos fiables que no vengan de las plataformas, que dicen aquello que les interesa y, por lo tanto, también es muy importante poner en marcha ese observatorio de vivienda para que permita saber qué es lo que tenemos y también enfocar mejor esas políticas de vivienda.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Les quiero recordar que los tiempos, porque me lo están preguntando varios, seis minutos para la persona, para quien presenta la PNL. Cuatro minutos para quien presenta enmienda, y dos y medio para quien fija posición.

Seis minutos para quien presenta la PNL. Cuatro minutos de tiempo tiene para quien presenta enmienda a esa PNL, y dos y medio para quien no ha presentado, para quien solamente fija posición. 6, 4, 2 y 2 y medio.

Pasamos para las enmiendas, cuatro minutos. Por el Grupo Republicano, doña Pilar Vallugera i Balañà. Tiene usted la palabra.

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

Bien, siempre una previa, porque cuando los grupos del Gobierno nos presentan PNL de este tipo, lo que te viene de gusto a decir es: «Muy bien, me parece estupendo». Pero háganlo, háganlo, porque la gracia de estar en el Gobierno es no presentar declaraciones, PNL y opiniones variadas, sino tener el BOE

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 342

25 de marzo de 2021

Pág. 9

para la articulación de propuestas y para la articulación de políticas públicas que, efectivamente, tengan efecto, porque las hace el Gobierno.

Por tanto, desde esta perspectiva, ya se lo dijimos cuando presentaron la que tenía que ver con los alquileres y con su regulación, y volvemos a estar en lo mismo con la vivienda de protección oficial.

Nosotros hemos presentado una serie de enmiendas, tres en concreto. Dos de ellas no nos las aceptan, porque sostienen que ya estaban incluidas en la PNL que se presentó. PNL que fue aprobada y que todavía que instaba al Gobierno a una serie de cosas. Bueno, parece ser que, entre el Grupo Parlamentario del Gobierno, incluso entre la Comisión y el Gobierno, pues ese impulso no hemos sido capaces de que funcionara. Porque que sepamos, si en algún, si de alguna forma se ha manifestado el Gobierno, al menos, la parte socialista del Gobierno, es precisamente en que no va a intervenir a través de la regulación de precios en el mercado de vivienda de alquiler.

Desde nuestra perspectiva, dejando de lado que es un flagrante incumplimiento del acuerdo de Gobierno, que propició en su momento que se votara favorablemente la investidura, es además un increíble incumplimiento de nuevo por parte del PSOE, de las cosas con las cuales se nos presenta y nos pide la confianza.

Por tanto, tengamos todos claro que este tipo de actuación política, de deslealtades, una detrás de la otra, efectivamente, merma la confianza, efectivamente, merma la credibilidad de cualquier grupo de Gobierno.

La cuarta, no obstante, no tiene nada que ver con eso, sino que tiene que ver con el reconocimiento del derecho de Cataluña, exclusivo en la materia de vivienda. Esa tampoco nos la aceptan.

Entonces, el panorama ya es francamente desolador. Porque ni el Gobierno hace frente e impulsa sus propias políticas argumentadas y explicadas, el grupo que está al lado, que también está en el Gobierno, va haciendo PNL para intentar hacer algún tipo de presión sobre el Gobierno. Pero aquello que tenía que ser una visión relativamente federalizante del Estado y en materia de vivienda, que les recuerdo que tenemos todas las leyes que ha votado el Parlamento de Cataluña o suspendidas o en fase de ser suspendidas por el Tribunal Constitucional, tampoco se acepta que se incluya en nuestra competencia exclusiva que lo es a partir del Estatuto de Cataluña.

Por tanto, el panorama es desolador y no votaremos afirmativamente de ninguna de las maneras. Ninguna de las enmiendas ha sido ni contemplada, ni aceptada ni transaccionada. Pero es evidente también que, en aras de la defensa de la vivienda pública y de los diferentes instrumentos con los cuales se puede actuar para que se incremente ese parque de viviendas públicas, tampoco vamos a votar en contra.

El tema de la Sareb, para terminar... Es que no sé si la alarma es a los tres minutos. El tema de la Sareb, para terminar, es un tema al cual nos vamos a tener que enfrentar con seriedad, con rigor y de una vez por todas. Porque si en algo nos estamos caracterizando en determinados aspectos de las políticas sociales, y, en concreto, en la de vivienda, es que al final, dejando de andar lo que se ha hecho por la COVID, que ha sido una emergencia estatal, no estamos haciendo nada. Es desolador, es muy decepcionante. Pero es que además es una falta de respeto para los ciudadanos y las ciudadanas que en su momento votaron los componentes de este Gobierno.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias. Disculpeme por la alarma.

Pasamos ahora a la siguiente intervención, también, defendiendo enmienda. Por el Grupo Parlamentario Vox, doña Cristina Esteban Calonje. Tiene usted la palabra.

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

Señorías de Podemos, cómo me alegro de que traigan a esta Cámara una propuesta que desde Vox les llevamos reclamando desde el principio de la legislatura. Es que España, como bien han dicho ustedes, suspende en cuanto a viviendas de alquiler social se refiere. Nos harían falta 2500000 de viviendas de alquiler social para llegar a la media, solo a la media de la Unión Europea. España un 32%; Austria un 23%; Francia un 17%; y en España un mísero 1,5%.

Es una lástima que desde que llegaron al Gobierno no hayan hecho nada más. Es más, su coalición ha aprobado más de 60 real decretos leyes y en ninguna han abordado esta cuestión. Eso sí, han aprovechado para proteger a los okupas o para meter a su líder, el macho alfa, en el CNI.

El ministro Ábalos ha prometido muy campano 100000 viviendas sociales. Esto lo hizo ayer y todavía estamos esperando las 20000 viviendas que prometió en el 2018.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 342

25 de marzo de 2021

Pág. 10

En su exposición de motivos vuelven con el mantra que tanto les gusta de las viviendas vacías. Es cierto que hay tres millones y medio de viviendas vacías, como indica el INE, sobre unos 26 millones de viviendas. Pero lo que olvidan mencionar es que estas viviendas se encuentran en lo que llamamos la España vaciada.

Ya les gustaría a sus propietarios habitar sus viviendas. Pero han tenido que emigrar a otras partes de España, y no por gusto, sino por falta de infraestructuras y de abandono institucional que vienen acarreado desde hace décadas, sorianos, zamoranos, turolenses, vallisoletanos. Como muy bien indican en su exposición de motivos, entre 1952 y 2018 se construyeron 7 millones de viviendas de alquiler social. Es que es llegar la izquierda y no falla, el escudo social se reduce a mera palabrería. De las 4000 viviendas sociales que prometió Manuela Carmela en el Ayuntamiento de Madrid, tras toda una legislatura, entregó solamente 69. No pierden el ripio para introducir su perspectiva de género en su proposición no de ley.

Yo les recuerdo que el 80% de las personas sin hogar son hombres, así que les pediría que sustituyeran su perspectiva de género por perspectiva de justicia, y que las viviendas de alquiler social, si es que logran a construir alguna, a estas viviendas accedan las familias más necesitadas y atiendan al artículo 14 de nuestra Constitución. No discriminen por sexo, por religión, por opinión o por cualquier otra condición o circunstancia personal o social.

El título de su proposición es muy loable. Proposición de ley sobre medidas para ampliar el parque público de viviendas en alquiler. Es que es perentorio. Es perentorio aumentar el parque de viviendas sociales en zonas tensionadas. Pero nos meten de soslayo medidas como regular los precios de alquiler y/o son unos demagogos de tomo y lomo o no escuchan lo que les vengo advirtiendo comisión tras comisión, o tienen una idea nula de cómo funciona la economía en un Estado de derecho.

Verán ustedes, se hartan de poner como ejemplo que es una medida que ya se ha tomado en Berlín. Pero luego, lo que no nos cuentan, y que ya sabemos, es que esto ha resultado en la retirada del 60% del parque de alquiler de viviendas, que ha espantado a los inversores, que ha estimulado la economía sumergida y que es una medida que se encuentra ahora mismo recurrida en el Tribunal Constitucional de Alemania. De hecho, en las facultades de Economía se llama «el gran fracaso de Berlín». Googleen.

Vivienda social, sí, y de manera urgente, injerencias en la propiedad privada y en los ahorros de los españoles, nunca. No deriven a las familias una obligación que es de ustedes.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Para defender la última de las tres enmiendas que se han presentado, por el Grupo Popular, doña Ana Zurita Expósito.

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

Muy buenas tardes a todos.

Señora Garrido, y señoría de Podemos, les pediría un mínimo de coherencia, porque con todos mis respetos, esta proposición no de ley me parece una broma y una falta de rigor absoluto. No sé si ahora con la campaña quieren engañar a alguien, pero desde luego que a nosotros no.

Miren, esta proposición de ley no es creíble, porque no sé si se ha percatado de que ustedes gobiernan, que el Consejo de Ministros, el Gobierno lo forman el PSOE y ministros de Podemos. Esta proposición no de ley es absolutamente contraria a lo que vienen haciendo desde que llegaron al Gobierno. Además, es de una confusión absoluta y tremendamente engañosa.

Vamos a ver, vamos a comentar algunas cosas. ¿En 2009 quién gobernaba en España? Yo creo que el señor Rodríguez Zapatero. ¿Cómo se atreven ustedes a poner en una exposición de motivos que mediante la Ley 19/2009, el Partido Popular emprendió una reforma fiscal que otorgaba nuevos privilegios fiscales, financieros y legales a la SOCIMI.

Miren, señorías, esa ley del 2009 fue la popularmente conocida como la ley del desahucio exprés, del PSOE, con la que dejaban a la gente tirada, sin alternativa habitacional. Del PSOE, señorías, no del Partido Popular. Lo que sí ha hecho la Comunidad de Madrid, señora Garrido, es prohibir la venta de viviendas de protección pública. Eso sí es gobernar con la Ley 9 del 2017. Eso sí es gobernar y no hacer declaraciones de intenciones como hacen ustedes en esta PNL.

Mire, su primera propuesta. Elaborar un nuevo Plan Estatal de Vivienda que cuente con suficiente dotación presupuestaria para hacer efectivo el derecho constitucional a una vivienda digna.

A ver, ¿sabe usted lo que aprobaron en su presupuesto? Ustedes bajaron un 7,2% su presupuesto respecto a lo que propusieron en 2019, y el resto, 1650 millones de euros, humo para proyectos que todavía no sabemos para lo que son. Para el mecanismo de recuperación y resiliencia. Al plan de vivienda

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 342

25 de marzo de 2021

Pág. 11

se le ha dotado con su cantidad correspondiente del Plan 18/2021, y, además, ya comprometida para ayudas al alquiler, al permitir que se puedan pasar los fondos de cualquier programa de ayudas al alquiler.

El tan anunciado Plan 20000 se reduce de 137 millones a 100 millones que, por cierto, el ministro ayer anunció que reproducían esas 20000 a 100000 viviendas. Se reproduce la propaganda de las viviendas como panes y peces, pero no el presupuesto.

Otra medida. Aumentar el gasto público de vivienda y tender a equipararse hacia la media europea. Vamos a ver. Me remito a lo primero. Si tantas viviendas quieren hacer, ¿por qué no amplían ustedes mismos el presupuesto? O sea, cuéntenos cómo quiere ampliar el parque público si no hay presupuesto ni programa que lo ampare. ¿Expropiando a la gente? O sea, lo que han aprobado hasta ahora es disponer de bienes ajenos, sin pagar, además, porque todavía estamos esperando por esa orden ministerial que fijaba las retribuciones a propietarios. El resto de sus medidas habla de aprobar programas, instrumentos que posibiliten cesión usufructo a los propietarios de la Administración pública. Mire, ¿quién se cree eso? ¿De qué programas habla? ¿De expropiar a propietarios? ¿De permitir que se ocupen viviendas ajenas? Porque es lo único que han traído a esta Cámara, señora Garrido. Un decreto que permite las ocupaciones y expropiaciones encubiertas y un claro ataque a la propiedad privada, y en capilla, la intervención de los precios al alquiler.

Les digo esto, vamos a ver, desde el Partido Popular, la vivienda debe ser un tema de consenso. Usted y yo, señora Garrido, hemos estado en foros donde nos hemos comprometido a trabajar de la mano con otros grupos políticos, y por eso le hemos presentado nuestra enmienda. Es una enmienda con las medidas que nosotros creemos efectivas. Devuelvan la efectividad al Plan 2018-2021, el Partido Popular, y a la vez implanten una política de vivienda de verdad, donde convivan la vivienda pública con la social y asequible, con medidas que contribuyan a crear oferta y crear seguridad jurídica, única forma de que bajen los precios y garantizar una vivienda digna a todos los ciudadanos de este país.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Pasamos a la toma de posición de los distintos grupos. Por el Grupo Parlamentario Mixto, el señor don Isidro Manuel Martínez Oblanca, tiene usted la palabra.

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

Con el mayor respeto a sus autores y a su portavoz, la señora Garrido, pues no acabo de entender la finalidad de esta proposición no de ley, que promueve medidas para ampliar el parque público de viviendas en alquiler. Cuestión, efectivamente, de extraordinaria importancia social y económica.

Yo también, como han hecho otros portavoces, creo procedente recordar que el Grupo Parlamentario de Unidas Podemos respalda la labor de un Gobierno de coalición con el Partido Socialista, cuya investidura vino precedida de un acuerdo muy amplio, en el que se suscribió por ambas partes un capítulo específico dedicado a la vivienda, con varios epígrafes referidos al alquiler. Lo tengo aquí y lo pongo a disposición. En año y medio después se ha convertido en pura propaganda. De eso va esta proposición no de ley, de pirotecnia parlamentaria.

Aquí, a fecha de hoy, hay un trasfondo político de gran calado, que se resume en la gran desconfianza entre los socios del Gobierno de coalición en materia de vivienda, y con mayor énfasis en los enfrentamientos entre ministros, a cuenta del modelo para regular los alquileres en España, con el titular de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, de cancerbero frente a las ansias intervencionistas de otros ministerios.

Señorías, lo que muchos españoles aguardamos con expectación, y muchos también con incertidumbre, es una ley de vivienda que sea respetuosa con el sacrosanto derecho de la propiedad privada y, en consecuencia, que suponga renunciar al intervencionismo, que es lo que hoy amenaza y atenaza el mercado de alquiler en nuestro país.

De hecho, en algunas comunidades autónomas ya se empiezan a pasar a los hechos, c caso de Baleares, donde el Gobierno, también de coalición, PSOE-Podemos, en aquel sitio, la marca (**no se entiende lo que dice**), ya se están afanando a la expropiación de viviendas, que es una fórmula de ocupación con k, desde instituciones que deberían ser ejemplares en el cumplimiento de las leyes. Hay incluso ayuntamientos que estimulan la ocupación, y así les va. El caso de Barcelona.

En definitiva, hay varias enmiendas presentadas y quedará pendiente del texto que finalmente se someta a la votación de esta comisión, porque considero que algunos de los textos presentados refuerzan, mejoran y centran las medidas para acometer urgentemente la ampliación del parque público de medidas de alquiler.

Si no hay una transaccional que sea respetuosa con las leyes, por supuesto, votaré en contra. Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 342

25 de marzo de 2021

Pág. 12

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Por el Grupo Parlamentario Vasco, el señor don Íñigo Barandiarán Benito, tiene usted la palabra.

El señor **BARANDIARAN BENITO**: Muchas gracias, señor presidente.

Intentaré ser breve. Vamos a ver. Hay una reflexión en la que voy a coincidir con el Grupo Republicano, el cual ha intervenido anteriormente. Era, no sé por qué, pero aquí siempre plantea un pacto de Estado, un plan estatal, siempre que se habla de competencias del 148 y nunca se habla de las del 149. Porque vivienda es una competencia, de acuerdo con el 148/13, es competencia de las comunidades autónomas y de la Comunidad Autónoma del País Vasco, en función del 1023/33 de su Estatuto de Autonomía.

Pero dicho eso, dicho eso, no hay nada que objetar a la posibilidad que se haga un plan estatal de vivienda, siempre y cuando sea respetuoso con el marco competencial propio, y eso es lo que muchos nos tememos que no sucede demasiado frecuentemente. Porque, vamos a ver, y además viniendo de la proponente, que es una diputada de origen vasco también, las políticas vascas de viviendas son conocidas también en su caso, por haber tenido dotaciones presupuestarias bastante más amplias de las que se suele dotar actualmente.

¿Aumento de gasto público en materia de vivienda? Por supuesto. Para alquiler, quiero recordar que, por ejemplo, en el País Vasco todo el presupuesto de vivienda se dedica íntegramente a vivienda en alquiler, excepción hecha de la rehabilitación. Rehabilitación que también nosotros entendemos fundamental, porque además tenemos unos parques más viejos de Europa que necesita esa rehabilitación, a cuyo efecto, por cierto, hubiera sido conveniente que en esta PNL se hubiera hecho mención de los planes europeos, a los fondos europeos que podrían integrar en ellos ayudas para la rehabilitación de las que no se habla.

Luego, ante las medidas complementarias, acciones en usufructo de viviendas, que se practican desde hace mucho tiempo, movilización de vivienda vacía, plan Bizilagun en el País Vasco. Garantías de renta, que también existen. Planes específicos de vivienda para colectivos determinados. En Euskadi hay un programa específico para gente joven, Gaztelagun.

Es decir, estamos replicando en las propuestas estatales, actividades y acciones que ya existen en las comunidades autónomas en muchos casos, y en el caso de Euskadi, superadas en mucho con las previsiones de esta PNL. Con lo cual, mucho nos tememos que, vuelvo al inicio, lo que se está pretendiendo es volver a hacer una injerencia en ámbito competencial de las comunidades autónomas, allí donde el Estado solo puede tener una función, que es la de procurar fondos, nada más.

Entonces, en ese sentido, no podemos oponernos a una, por decirlo, bien intencionada proposición no de ley, pero que creemos que como siempre actúa donde no debe y no actúa donde debe.

Nada más, y me abstendré.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Ciudadanos, doña María Muñoz Vidal, tiene usted la palabra.

La señora **MUÑOZ VIDAL**: Gracias, presidente.

Bueno, ya se ha dicho aquí, es cierto que a la izquierda le gusta más hacer que hace, que hacer de forma efectiva. Por el contenido de esta iniciativa, más bien parecería que el grupo proponente no pertenece a este Gobierno y que pertenece a un Gobierno distinto, en donde José Luis Ábalos no dirige el Ministerio de Transportes. Entendemos que es una, también se ha dicho aquí —aunque no con estas palabras, voy a ser la primera— estamos en campaña, estamos en campaña permanente. También estamos en campaña por la Comunidad de Madrid. Bueno, pues tienen que marcar su diferencia y traer a esta comisión, en la que algunos venimos a trabajar, bueno, pues sus discrepancias en el Gobierno central.

Hablan ustedes de las actuaciones del Gobierno, entre las que incluyen la limitación de precios. De momento, lo que sabemos del departamento del señor Ábalos, es que ha descartado esta política, y esperaremos a que la incluya o no la incluya en la ley que presentará próximamente el Gobierno para poder confirmar este punto en esta comisión.

Pero entrando de lleno en la iniciativa, pues creo importante recalcar la necesidad de que los alojamientos dotacionales gocen de todo el. Bueno, estoy hablando en concreto del punto 6 de la iniciativa.

Es importante recalcar la necesidad de que los Gobiernos dotacionales gocen de todo el tratamiento fiscal beneficioso del que gozan las viviendas, dado que en la actualidad son numerosas las dificultades con las que nos estamos encontrando los que intentamos generar equipamientos de vivienda social en el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 342

25 de marzo de 2021

Pág. 13

suelo demanial. Un ejemplo de lo que está haciendo Ciudadanos está en el Ayuntamiento de Alcobendas, donde nuestros compañeros están poniendo a disposición suelo público, puesto que no disponen de suelo residencial, a través de una iniciativa público-privada, consistente en un contrato de obra y explotación de 40 años, para atender una clara demanda social de vivienda para jóvenes en su primer acceso.

Buscamos soluciones para sectores especialmente vulnerables y necesitamos de apoyo público, y es imprescindible que el sistema fiscal se adapte a estas nuevas realidades lo antes posible, para abaratar, en cualquier caso, no encarecer estas soluciones habitacionales frente a la vivienda tradicional.

Creemos en la vivienda de alquiler, especialmente, en la vivienda pública de alquiler, dado que con un parque lo suficientemente grande podremos afectar a los precios, servir de soporte tanto al alza como a la baja, de manera que el precio de la vivienda y también el de los alquileres se vean reducidos de esa volatilidad que tienen en nuestro país.

Porque recordemos, señorías, que el elevado precio de la vivienda en España, si bien beneficia a sus propietarios, no es positivo para la economía y supone un riesgo no despreciable y cada vez mayor.

Para acabar, el pilar fundamental para que el mercado del alquiler funcione es alejar el miedo de una vez por todas a la ocupación de la vivienda, aunque a sus señorías proponentes esto les parezca una forma de usurpación aceptable.

Votaremos en contra, como ya he dicho. Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Por el Grupo Parlamentario Plural, el señor don Ferrán Bel Accensi, tiene usted la palabra.

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

Los que ya llevamos unos pocos años en estas Cámaras, sabemos que de PNL hay de diferentes modalidades. Hay la típica PNL del Gobierno, la típica PNL de la oposición radical, la PNL constructiva, la PNL a instancias de parte, y hoy he descubierto la PNL de pelillos a la mar.

Esta PNL, que, si no fuera por la fecha, coincide exactamente en la situación que vive en estos momentos el Gobierno. Escenifican un gran enfrentamiento entre el señor Pablo Iglesias, que se va a hacer una campaña electoral, y el ministro Ábalos, y ahora aquí tendrán una PNL que van a aprobar conjuntamente y van a poder explicar que los del Gobierno, que las cosas van bien, y los de la oposición, pues que también.

La verdad es que, porque claro, el gran punto de discrepancia, que es en la intervención en los precios del mercado de alquiler, que nosotros estamos absolutamente en contra, porque es perverso, porque no solucionó el problema, porque lo empeora y porque intenta externalizar unas responsabilidades de los poderes públicos al sector privado, desaparece como tal de la PNL. Con lo cual, va a ser posible que el Partido Socialista, sin que el ministro Ábalos les pueda refutar, vaya a aprobar esta iniciativa.

Lo han dicho algunos de los que me han precedido en la palabra. Entendemos que no se respetan las competencias de las comunidades autónomas. Vaya por delante que, aunque a algunos de ustedes no se lo pueda creer, nosotros con algunas, diría que con la mayoría de los planteamientos que están aquí, podríamos estar de acuerdo. Pero es por ello por lo que como no debemos participar, no nos corresponde nuestro papel en las PNL, pelillos a la mar, nos vamos a abstener.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Para terminar, por el Grupo Socialista, don Vicente Sarrià Morell, tiene usted la palabra.

La señora **SARRIÀ MORELL**: Gracias, presidente. Vicen, por favor.

Las políticas de vivienda nadie puede dudar que han sido desde el minuto cero, una de las principales prioridades de este Gobierno, no solo porque garantizar el derecho constitucional a una vivienda digna, debe de serlo en todo momento, sino porque es necesario y era imprescindible revertir la absoluta ausencia de estas políticas durante los Gobiernos del Partido Popular. Que quiero recordarles a los portavoces del Partido Popular que redujeron en un 60%, 61% exactamente, los recursos dedicados a estas políticas.

La proposición que debatimos propone una serie de medidas que, con algún matiz que luego expresaré, compartimos, y que, esencialmente, el Gobierno o las ha materializado, o están desarrollándose, o están previstas a corto, medio plazo, y por ello le daremos respaldo.

Hay que recordar que este Gobierno ha incrementado en un 373%, con más de 2250 millones, el presupuesto dedicado a vivienda para 2021. Se ha ejecutado casi el cien por cien del Plan Estatal 18/21.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 342

25 de marzo de 2021

Pág. 14

Se está trabajando en la redacción del próximo, que sin duda contará con una mayor dotación económica. Se han previsto 6800 millones del Plan de Recuperación y Resiliencia, en su mayor parte, dedicados a la rehabilitación, y 1000 millones al desarrollo del Plan de Vivienda de Alquiler Asequible. Un plan que el propio ministro anunció ayer que doblaba su objetivo a las 100000 viviendas, que contempla un parque público de 44000 viviendas sociales y la creación de un fondo social de 56000 viviendas en colaboración público-privada, del cual ya se han dado pasos determinantes, como el acuerdo del pasado 17 de febrero, con Sareb y con algunas entidades bancarias. Todo ello, acompañado de medidas de protección a las personas, especialmente vulnerables o en situación de perder sus viviendas por desahucio, que se han ido, como es bien conocido, recogiendo en los sucesivos reales decretos que se han promulgado en el marco de la emergencia sanitaria.

Hay —decía un matiz, pero un matiz relevante— hay una referencia a los controles públicos del precio de los alquileres de viviendas, derivadas de los planes de rehabilitación que de entrada no compartimos, porque estamos totalmente de acuerdo en la necesidad de frenar las subidas abusivas de alquiler, y para ello se está trabajando en la actualización del Sistema Estatal de Índices de Referencia de los Precios, que se aprobó en junio del año pasado, que es absolutamente imprescindible para frenar las subidas abusivas y determinar las zonas tensionadas, y fomentar, como nosotros creemos, la bajada de precios, que creemos debe ir orientada a mejorar el barco fiscal y el aumento de la oferta asequible. Pero que será en el marco de la negociación del proyecto de ley de vivienda, donde se perfilarán los mecanismos para conseguir este objetivo. Por lo que, aunque aprobaremos en conjunto esta proposición con ese matiz que creemos importante.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Finalizamos el punto, la proposición no de ley número 2, señora Garrido, las tres enmiendas presentadas, no sé si se va a aceptar, si se va a transaccionar.

La señora **GARRIDO GUTIÉRREZ**: Estamos en ello y lo dejamos un poco hasta el final.

El señor **PRESIDENTE**: Vale. Lo digo para que lo podamos ir pasando desde aquí, que se pueda fotocopiar.

— RELATIVA A LA CONSTRUCCIÓN DE UN CORREDOR DE MERCANCÍAS POR EL INTERIOR DEL CAMP DE TARRAGONA. (Número de expediente 161/002016).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto tercero. La proposición no de ley relativa a la construcción de un corredor de mercancías por el interior del Camp de Tarragona, presentada por el Grupo Parlamentario Plural.

Tiene la palabra para defenderla, el señor don Ferran Bel Accensi.

El señor **BEL ACCENSI**: Muchas gracias, presidente. Me permite que el controlador de tiempo.

Muchas gracias, señor presidente. De hecho, no voy a dedicar mucho tiempo a hacer una historia que es desafortunada, de la construcción del Corredor del Mediterráneo, en todo el tramo del Mediterráneo y también en Cataluña. Desafortunada, porque se ha ido extendiendo muchísimo. Con el tiempo se ha tenido que hacer, a veces, con cierta provisionalidad.

Hay un caso concreto, que es el que afecta a Tarragona, prácticamente, Tarragona ciudad y a todo el tarragonés, y podríamos decir a todo el Camp de Tarragona, donde la necesidad de que se pudiese salir a través de un ancho europeo, se pudiese salir las mercancías del puerto, se realizó por parte del Estado y, conjuntamente, con un acuerdo en la Generalitat de Cataluña, el establecimiento de un tercer hilo, que lleva desde Vilaseca hasta Castellbisbal, que continúa el tramo por la costa, el tramo ferroviario por la costa.

Esto, evidentemente, era una medida absolutamente provisional, y debe ser una medida absolutamente provisional.

Esta medida provisional, como pasa a veces con las actuaciones en el ámbito de las infraestructuras, pues la provisionalidad corre el peligro de que acabe siendo una provisionalidad de 30 o 40 años, con lo cual, para toda una generación o dos generaciones, aquello acaba siendo una solución estructural y no coyuntural.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 342

25 de marzo de 2021

Pág. 15

Ante esta situación, en el Camp de Tarragona hay una gran inquietud que comparten vecinos, ayuntamientos, también, la Generalitat. Yo estoy casi seguro de que compartimos todos los grupos parlamentarios.

Ante esta situación, se debe hacer una actuación lo más rápido posible para reducir esta provisionalidad, aunque somos conscientes que lo más rápido posible es que esta solución no va a estar ni de aquí dos años, ni de aquí cinco años. Pero si no empezamos, nunca se va a dejar de mantener esta provisionalidad.

Lo que se trata es de hacer un trazado interior en el Camp de Tarragona. También entre Vilaseca y Castellbisbal, de un corredor de ancho europeo. Eso va a liberar a toda la costa de un tráfico de mercancías. Mercancías que se están haciendo con la máxima seguridad posible, pero aun así generan inconvenientes de una hipotética falta de seguridad, que en estos momentos estoy convencido que no se produce, de derruidos, de afectaciones a algunos elementos patrimoniales de la ciudad de Tarragona que también nos preocupan a todos.

Por tanto, lo que se trataría es, más allá de una dotación presupuestaria que aparece en los Presupuestos Generales del Estado para el 2021, de 200000 euros, que, desde nuestra óptica, y así lo dijimos en aquel momento, era insuficiente. Pero mejor esto que nada, porque eso quiere decir que se puede empezar a trabajar en los estudios necesarios.

Estaría bien que hoy, con la unanimidad de todos los grupos parlamentarios, se pudiese instar al Gobierno a actuar en este sentido.

De hecho, ha habido una enmienda presentada por el Grupo Socialista, con ánimos de llegar a un acuerdo. La enmienda en sí misma era absolutamente insuficiente, pero hemos llegado a un acuerdo transaccional. Acuerdo transaccional que les voy a leer y que les pido a todos ustedes su voto favorable, sabiendo que seguramente hemos tenido que renunciar a algunos aspectos. Se lo digo sinceramente. Este grupo parlamentario tenía la mayoría para poder sacarlo a espaldas de los grupos del Gobierno. Pero entendemos que esto no es una buena solución. No hubiese sido una buena solución.

Entendemos que los grupos del Gobierno y, sobre todo, el Gobierno, se sienta comprometido en esta actuación, es muy importante, muy relevante. Yo quisiera agradecer los esfuerzos que se han hecho por parte del Grupo Socialista, y lo digo sinceramente, también por parte del diputado Joan Ruiz, para intentar facilitar este acuerdo.

Les leo rápidamente cómo queda la propuesta. «El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a: primero, reducir al máximo la provisionalidad del tercer carril ferroviario por la línea de la costa del Camp de Tarragona». Una gran ventaja.

«Segundo. Realizar un estudio que debe incidir en la construcción de una plataforma ferroviaria para mercancías en el interior del Camp de Tarragona, y liberar así su paso por la línea de la costa que pasa por zonas urbanas, turísticas y que debe ser de forma consensuada.

Tercero. Continuar colaborando con el Gobierno de la Generalitat, los ayuntamientos afectados, en función de sus competencias, para tomar todas las medidas posibles para paliar los efectos negativos del paso de trenes de mercancías sobre viviendas, edificios e instalaciones turísticas que se encuentran cerca de las vías de la línea de la costa». Se sobrentiende el tercer apartado, mientras no hay la solución definitiva.

Muchísimas gracias, presidente. Les pido su voto favorable.

El señor **PRESIDENTE**: Interviene ahora por el Grupo Socialista, para defender la enmienda presentada, el señor don Joan Ruiz i Carbonell.

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

El norte de la provincia de Tarragona es un territorio densamente poblado, por el crecimiento de nuevos barrios de Tarragona y de Reus, la construcción de urbanizaciones, la conversión de pequeñas poblaciones de zonas residenciales, y su litoral está ocupado por Salou, por Aventura, Cambrils, a lo que hay que añadir polígonos industriales, el complejo petroquímico más importante del sur de Europa, el puerto de Tarragona y el aeropuerto de Reus.

Todo atravesado por dos autopistas. Dos autovías, tres carreteras nacionales, muchas carreteras secundarias y diversas líneas ferroviarias, convencionales y de alta velocidad. Dándose la situación de que los trenes de mercancías tienen como única ruta la construida en el siglo XIX, que transcurre muy cerca de las playas, atravesando zonas turísticas y núcleos urbanos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 342

25 de marzo de 2021

Pág. 16

De manera que quienes visitan el anfiteatro de Tarragona, declarado Patrimonio de la Humanidad, lo pueden ver pasar a pocos metros. Los pueden ver pasar, a dichos trenes. Quienes se alojan en uno de los numerosos campings que hay, a continuación, pueden ver un precioso amanecer en él. **(No se entiende lo que dice)**. Al mismo tiempo, ver y escuchar como durante toda la noche, los largos convoyes, o poco más allá, en El Vendrell, Torredembarra, Calafell o Cunit, verlos a poca distancia del balcón de numerosas viviendas, con el peligro y molestias que ocasionan, y los que ocasionarán si cumplimos el objetivo de transportar por ferrocarril de la actual 5 al 20% de las mercancías.

Con el objetivo de cumplir los plazos de construcción del Corredor Mediterráneo, y por la necesidad de llevar las mercancías hasta el cinturón de Barcelona y hasta el centro de Europa con ancho europeo, el Gobierno del PP acordó en 2012 añadir un tercer carril provisional a la línea de la costa, entre Tarragona, entre Vilaseca, Tarragona y Castellbisbal, en Barcelona.

Por entonces, era ministra de Fomento, Ana Pastor, que decía que en 2015 la obra estaría hecha. Todavía no está terminada. Solución que todo y provisional fue vista con desconfianza por ayuntamientos, fuerzas políticas y sectores importantes de la población, que temían que lo provisional, como ya ha dicho el proponente, se hiciera definitivo, mientras se ha ido consolidando que, a la mayoría de las líneas de altas prestaciones de pasajeros, pasan por la línea interior, por una línea interior.

Con la llegada del actual Gobierno se han puesto las bases para ver de solucionar todo esto, como lo demuestra que en los presupuestos generales del 2019, los que no se aprobaron, debido al voto contrario de algunos de los que hoy defienden esta iniciativa, o defenderán esta iniciativa, constaba una partida para estudiar por dónde pasar una variante ferroviaria para mercancías, que la partida vuelva a costarnos de 2021, que aumentó precisamente por una enmienda del Grupo Plural, que ha presentado esta iniciativa, y que ADIF ya remitió a los ayuntamientos afectados por este tercer carril, que son los de Tarragona, Torredembarra **(no se entiende lo que dice)**, El Vendrell, Calafell y **(no se entiende lo que dice)** en el norte de la provincia de Tarragona, y ahora está negociando modificaciones y recogiendo alegaciones a proyectos de largos tramos de pantallas acústicas.

Por tanto, en el Grupo Socialista estamos de acuerdo en continuar avanzando en lo que ya estamos haciendo desde el Gobierno, como propone esta iniciativa. Si hemos propuesto una enmienda, es para llegar a una transacción, como ya hemos llegado, detrás de la cual estemos todos o, al menos, la mayoría de esta comisión.

Gracias por la atención.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Por el Grupo Parlamentario de Ciudadanos, doña María Muñoz. Por favor, tiene usted ahora la palabra.

La señora **MUÑOZ VIDAL**: Gracias, presidente.

Bueno, para nosotros el Corredor Mediterráneo es una infraestructura clave que jugará un papel crucial en la competitividad de nuestras empresas, la vertebración del territorio y supondrá una auténtica apuesta por el sector exterior español, acercando nuestras empresas definitivamente a nuestros socios europeos.

Mi grupo parlamentario está determinado a impulsar el transporte ferroviario de mercancías, y el tercer carril ferroviario que se planteó como una solución rápida para mejorar la conectividad del puerto de Tarragona, con nuestros vecinos comunitarios, gracias a la instalación de vías de ancho europeo. Sin embargo, esta solución, que nació como provisional, pues amenaza con convertirse en permanente. Todo ello, sin poner en marcha los mecanismos de salvaguarda necesarios para mitigar los efectos sobre el bienestar de los ciudadanos de diferentes núcleos urbanos, por los que las mercancías transcurren.

Como no podía ser de otra manera, estamos a favor de que, durante la construcción del tercer hilo, se pongan en marcha todas las medidas necesarias para que estos efectos negativos, tanto de la construcción como durante la operación de esta vía, queden mitigados en la medida de lo posible.

Pero es que, además, aunque el tercer carril pueda resultar útil, en determinados casos no creemos que sea una buena solución definitiva para este caso, como siempre hemos mantenido. Por ello, precisamente, nuestro grupo parlamentario ha registrado en esta línea, tanto en el Parlamento de Cataluña como aquí en el Congreso, determinadas iniciativas. Conseguimos que una enmienda a los presupuestos se aprobara para iniciar los estudios.

Por supuesto, la solución definitiva deberá responder a los estudios de viabilidad y demanda pertinentes para garantizar la sostenibilidad económica de la infraestructura y su adecuación al servicio. Todo lo anterior, teniendo siempre en cuenta la conservación del patrimonio histórico, cultural y turístico

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 342

25 de marzo de 2021

Pág. 17

de la zona y el potencial efecto que el tráfico de mercancías pueda tener a su paso por los centros urbanos, sobre estos aspectos tan importantes para la economía de la región.

Por ello, estamos a favor de garantizar que el servicio se dé con total efectividad. Hemos instado, tanto a la Generalitat de Catalunya como aquí se va a hacer, se ha hecho al Gobierno, a que garanticen el cumplimiento de la Normativa nacional y comunitaria relativa al transporte ferroviario de mercancías. Acuerden y formalicen convenios que determinen el nivel de servicio y planificaciones realistas de las actuaciones de mantenimiento y mejora de la red. Prioricen las actuaciones que avancen hacia la recuperación de tiempos de viaje en aquellos trayectos donde se hayan visto incrementados por cambios normativos y que se revisen los procedimientos de la tramitación de actuaciones, de forma que puedan recuperarse los plazos ya previstos en la aprobación de proyectos y posterior licitación y contratación.

Así que votaremos a favor de la iniciativa.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, doña Martina Velarde Gómez, tiene usted la palabra.

La señora **VELARDE GÓMEZ**: Bueno, va a intervenir el compañero Ismael Cortés.

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

Ya en febrero del año pasado, diputados y diputadas de todos los partidos, incluido la representante de En Comú Podem, firmaron una propuesta de resolución en el Parlament para reclamar que las mercaderías pasen por el interior del territorio y reducir al máximo la provisionalidad del tercer carril ferroviario por la línea de costa.

En mayo de 2019, los partidos políticos con representación en el Ayuntamiento de Tarragona, acordaron en una propuesta para desviar los trenes de mercaderías del centro de la ciudad hacia una variante interior. La plataforma Mercaderías para el Interior trabaja para conseguir que el tercer hilo sea una obra provisional y en paralelo se hagan los estudios de la obra definitiva por el interior, y advierten que canalizar las mercancías por la costa tiene riesgos ambientales y humanos, porque algunos de los productos que se transportan son peligrosos, destinados a la industria y el polígono petroquímico.

Tarragona lleva años pidiendo una ciudad turística y abierta al mar, mientras a la industria química y portuaria le podemos dar una salida por el interior, hace falta que libremos la costa, simplemente para los pasajeros. Este es un consenso, tanto social como político. La ciudadanía reclama medidas que disminuyan los efectos negativos del tráfico de mercaderías sobre las viviendas y las instalaciones turísticas, como el anfiteatro.

Las vibraciones que producirían los convoyes de mercancías largos y pesados podrían provocar, además de la contaminación acústica, serios daños a los edificios.

Es chocante ver que, mientras que el tráfico de pasajeros se ha desviado desde la ciudad al campo, la estación del Camp ya lo indica, el tráfico de mercaderías, además de aumentar, seguirá pasando por la ciudad. Los pasos han de darse hacia una mayor protección ambiental y no hacia una mayor contaminación de la línea de costa. Entidades ecologistas, como Mar a Terra, ya han expresado su preocupación por el mantenimiento de la playa larga, que conserva un humedal y una zona de dunas que son hábitats de interés comunitario, protegido por la Unión Europea.

Si se siguen aumentando los niveles de contaminación en la costa, ¿volverán las tortugas babaua a poner sus huevos en la playa? Me temo que no.

Por todo lo expuesto, Unidas Podemos-En Comú Podem, nos mostramos favorables a que se realicen los estudios de impacto necesarios para que las mercancías pasen por el interior del territorio y no por la costa.

Muchas gracias, presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Cortés Gómez.

Ahora pasamos al Grupo Parlamentario de Vox. Don Tomás Fernández Ríos, tiene usted la palabra.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 342

25 de marzo de 2021

Pág. 18

El señor **FERNÁNDEZ RÍOS**: Gracias, señor presidente.

El grupo catalán nos presenta hoy una proposición no de ley, solicitando la construcción de una nueva plataforma ferroviaria en una zona concreta de la provincia de Tarragona y que formaría parte del Corredor Mediterráneo, derecho internacional entre la frontera francesa y Algeciras.

La línea actual, que ya se ha comentado, que combina el transporte de mercancías y de pasajeros, transcurre, es cierto, junto a la costa, a través de poblaciones con una gran afluencia turística, por lo que se solicita que esta sea el doble y se traslade a zonas más del interior, que genere un menor impacto sobre la zona turística.

En principio, nosotros no veríamos negativo que se construya en el futuro esta nueva vía. Sí que vemos que el grupo proponente, en su propuesta de entrada, no facilita muchas de las cifras que puedan avalar la construcción, en estos momentos, de esta infraestructura. No se aportan datos que serían relevantes para tomar una decisión así, como puede ser coste total, tráfico de pasajeros, tráfico de mercancías, volúmenes, etcétera.

Nosotros ante esta proposición vamos a abstenernos. Lo vamos a hacer, sobre todo, porque no creemos que en estos momentos la construcción de esta plataforma ferroviaria se trate de algo prioritario, y más aún, cuando desde Julio, Adif ya ha comenzado las obras de implantación del ancho internacional en el tramo Castellbisbal-Villaseca, incluido en los presupuestos generales, como también se ha comentado, 2021, con un coste de 82,5 millones de euros.

Obras —me río— que esperan estar terminadas en el 2023. Por lo que, en nuestra opinión, no creemos que tenga mucho sentido comenzar ahora una nueva infraestructura para realizar un cometido similar.

En la zona, además, existen tramos de vía, también se ha comentado, infrautilizados, a los que podría redirigirse el tráfico de mercancías. Es más, la propia vía, por donde está, concentra mucho tráfico de viajeros en las horas diurnas, por lo que podría concentrarse parte de la circulación de mercancías en las horas nocturnas, en las que las vías están a veces en desuso.

En este sentido, quisiera recordarles a los señores diputados del grupo proponente, que, en el presente año, Adif —ya se lo comenté a la directora, en la discusión de los presupuestos generales— va a invertir en la Comunidad Autónoma de Cataluña, unos 1027 millones de euros, lo que supone el 21 % de los fondos que Adif va a destinar en el 2021 para toda España. Toda. 21 % en cuatro provincias. Les recuerdo a algunos que España tiene 50 más 2, 52 provincias.

Señorías, tal y como le dijo la presidenta de Adif, nosotros no dudamos de las necesidades ferroviarias de Cataluña, Dios nos libre. Pero no me va a negar que existen también otras provincias, como la de Huelva, que represento, que al menos tienen —pobrecitos de nosotros— las mismas o más necesidades en infraestructuras que las catalanas. Por lo que se ve, muchas de ellas vamos a tener que seguir contando o esperando los próximos años con una atención parecida o similar a la que algunas comunidades tienen por parte de este Gobierno.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Popular, doña Elena Castillo López, tiene usted la palabra.

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

Señorías, señorías del Grupo Plural, por fin, después de diez años, se enteran ustedes de que el tercer raíl ferroviario, un tercer raíl para el transporte de mercancías por el interior de las vías convencionales por el que circulan los pasajeros, es incompatible con una ciudad turística.

Esta afirmación no la hago yo. Se la hizo en el año 2012 el entonces portavoz del Partido Popular en el Ayuntamiento de Tarragona, don Alejandro Fernández, quien les decía que la promoción turística de la ciudad y la recuperación de la fachada marítima era incompatible con el proyecto que se planteaba.

Eso sin tener en cuenta el impacto patrimonial que esta infraestructura tenía, señorías. Pero ¿saben lo que contestó el Gobierno de Cataluña? Que la prioridad de Tarragona en materia de infraestructuras era la construcción de un tercer raíl para dar salida a las mercancías del puerto.

Para nosotros el tercer hilo ya es un corredor. Opción realista y rápida, decía el señor Carlos Eleno, director general de Transportes de la Generalitat. No escuchaban a nadie, señorías, ni a nosotros, ni a los empresarios, que les pedían que no abandonasen sus reivindicaciones por un corredor más ambicioso.

Por tanto, fueron principalmente el Gobierno de Cataluña y el puerto los principales promotores de esta iniciativa. Pero con el aval de todos los partidos políticos de Tarragona, a excepción del Partido

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 342

25 de marzo de 2021

Pág. 19

Popular, muchos de los que estaban en esta sala fueron cómplices del impacto negativo de esta infraestructura en la costa de Tarragona.

El Partido Popular les dejó claro tres ideas que a lo largo del tiempo se han convertido en tres grandes mentiras, por su parte, señorías. Uno, rompieron el acuerdo que había entre todos los grupos políticos de Tarragona, sobre la importancia y la prioridad de una línea Reus-Roda, y se entregaron a los designios del puerto y del Gobierno de Cataluña.

Engañaron a los tarraconenses con la provisionalidad de la actuación. La previsión inicial del Ministerio de Fomento era la línea Reus-Roda. La señora Pastor se lo puede verificar. Si todos, partidos políticos, puerto, Cámara, ayuntamiento, se hubieran unido con fuerza a favor del Reus-Roda, como les pidió el Partido Popular, hoy no tendríamos este problema, señorías. Una opción de futuro con menor impacto sobre el territorio y sobre su entorno.

Señorías, no existe tal provisionalidad y se ha perdido una oportunidad de oro para empezar a ordenar el tráfico de mercancías hacia el interior. Estas no son palabras mías, son palabras de unos de los mayores expertos en el mapa ferroviario del Camp de Tarragona.

Les engañaron sobre el tiempo de ejecución, a la vista está. Lo comenzaron en el 2012 y solicitaban en 2013, y todavía ahí lo tenemos. Les engañaron con el coste, instalación, cara en origen y en su mantenimiento. ¿Saben lo que tienen que hacer todos los que han promovido y apoyado esta actuación, señorías? Pedir disculpas a la sociedad de Tarragona. Llevan ustedes diez años engañándoles, y ahora, cuando ya puede ser tarde, recurren a nuestra alternativa, la alternativa del Partido Popular.

Lo vamos a apoyar, señorías, pero no porque lo presente el Grupo Plural, sino porque es bueno para Tarragona y para su gente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Como ya nos han presentado la enmienda transaccional, señor (**no se entiende lo que dice**), ¿quiere hacer algún comentario?

El señor **BEL ACCENSI**: Sí, señor presidente. Simplemente decir, he repartido la enmienda transaccional a la que hemos llegado con el Grupo Socialista, y como tengo un *lapsus* de memoria, pedir amparo de la Mesa para que me pueda recordar quién estaba gobernando en el Estado español en el 2012, porque se me ha olvidado. Yo creo que era el Partido Popular, pero es que, visto la intervención, se me ha olvidado.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Es una pregunta trampa o es una pregunta en serio?

— RELATIVA AL CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES DE SERVICIO PÚBLICO (OSP) EN LA RUTA AÉREA ENTRE MENORCA Y MALLORCA. (Número de expediente 161/002045).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente proposición no de ley, relativa al cumplimiento de las obligaciones de servicio público, las OSP, en la ruta aérea entre Menorca y Mallorca, presentada por el Grupo Republicano. La va a defender doña Marta Rosique i Saltor. Seis minutos tiene usted.

La señora **ROSIQUE I SALTOR**: Gracias, presidente.

Supongo que sabrán que no es la primera vez ni la última que hablo sobre las obligaciones de servicio público de Menorca. Para Esquerra Republicana y Més per Menorca, la conectividad de la isla de Menorca es una prioridad política. Como saben, en noviembre de 2003 ya se declaró obligación de servicio público la ruta aérea Mallorca-Menorca.

En esta resolución, de hecho, se estableció que las compañías debían asegurar una frecuencia mínima de cuatro idas y vueltas diarias en la temporada de invierno. Es decir, fuera de la temporada turística, entre Mallorca y Menorca.

Así se aseguraba, de hecho, la conectividad de los menorquines, que se ven obligados a desplazarse a Mallorca cada día o cada semana, por motivos profesionales, laborales, médicos o formativos.

Con la llegada de la pandemia y las consecuentes restricciones de movilidad, la OSP ha dejado de aplicarse. No ha habido un control riguroso para garantizar su aplicación.

Durante muchas semanas no ha habido los cuatro vuelos mínimos, y, además, tampoco se ha garantizado unos horarios razonables, ni había billetes para llegar a las 8 al trabajo, ni había ni hay billetes a partir de las 4:30 de la tarde.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 342

25 de marzo de 2021

Pág. 20

Ante ello, hoy presentamos esta iniciativa para exigir al Gobierno español que en el período máximo de un mes se garantice la efectividad de la OSP Mallorca-Menorca. Que se establezca también un mecanismo de seguimiento para asegurar su cumplimiento, y que, además, se revise la OSP en esta cuestión para aumentar así más frecuencias.

Estoy convencida que, de hecho, si se tratara de un viaje que tuviésemos que hacer todos nosotros cada vez que venimos al Congreso, este incumplimiento no hubiera sucedido. Por tanto, es necesario e imprescindible que seamos empáticos, precisamente, con los menorquines que lo viven diariamente.

Nosotros no podemos aceptar la enmienda que nos hace el Partido Socialista, porque nos parece que no están aceptando que se ha incumplido esta obligación de servicio público.

Por tanto, en este sentido, sí que creemos que podemos llegar a aceptar otras enmiendas presentadas, porque nos parecen razonables. De hecho, seguro que, a partir de aquí, a partir de esta iniciativa que hoy presentamos, podemos entrar a hablar sobre la conectividad de Menorca y encontraremos más problemas, seguramente, asociados a su conectividad. Como lo son, por ejemplo, la inexistencia de la OSP Menorca-Barcelona, que ya lo comentamos en su momento, o el aumento de los precios de las compañías.

En todo caso, hoy esperamos que aprueben esta iniciativa, y que, a partir de ahí, podamos reabrir el debate sobre la conectividad de la isla de Menorca.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Para presentar la enmienda, por el Grupo Parlamentario Popular, don Miguel Ángel Jerez Juan, tiene usted la palabra.

El señor **JEREZ JUAN**: Muchas gracias, señor presidente.

En primer lugar, no podemos más que compartir el contenido de la proposición no de ley, porque refleja la realidad que vivimos los residentes en los archipiélagos y los condicionantes que estamos sufriendo cuando nos desplazamos.

Desde hace décadas, nuestra situación nos obliga constantemente a reivindicar mejoras que nos permitan acercarnos a unas condiciones de conectividad dignas, no solo entre islas, sino también con el resto del mundo.

No se trata de luchar contra una razón geográfica irreversible. Se trata de luchar para hacer que esa condición geográfica no nos aleje más todavía en lo que a derechos y condiciones de vida se refiere.

En este sentido, la historia de las Islas Baleares es una historia ligada a la reivindicación constante. Primero fue la necesidad de contar con una bonificación por las desventajas de desplazarse desde una isla. Después fue la necesidad de incrementar esa bonificación. Después vino la OSP con Menorca que garantizase su conectividad. Más tarde fue defender una bonificación frente a José Luis Ábalos, que pretendía recortarla.

Luego la necesidad de que durante el proceso de compra se acredite la condición de residente al final del proceso. Pues bien, ahora tenemos que seguir luchando. Tenemos que seguir peleando, porque las compañías no cumplen ni con la obligación del servicio público ni con las condiciones fijadas en el proceso de compra.

Es que resulta que las compañías aéreas y los mercados van por delante siempre y este Gobierno va por detrás siempre. Los dos casos que recoge nuestra enmienda son la mejor muestra de lo que digo. En primer lugar, hay que reconocer la necesidad que tenemos los residentes en las islas de Ibiza, de Menorca, de Formentera, de trasladarlos a la isla de Mallorca, bien por ser usuarios del servicio público, de un servicio público o bien por razones profesionales.

En Palma se encuentra el hospital de referencia, el Juzgado de lo Contencioso Administrativo, el Juzgado de lo Mercantil, la sede del Gobierno Balear y el aeropuerto con mayor número de conexiones nacionales e internacionales de la comunidad autónoma.

Por lo tanto, quienes queremos ser tratados por un especialista en el hospital, pleitear en el ámbito de la Administración pública o simplemente viajar en igualdad de condiciones, debemos trasladarnos a la Isla Mayor. Pues bien, para garantizar los mismos derechos y tener las mismas oportunidades en el mismo territorio, se declaró como obligación de servicio público la ruta entre Menorca y Mallorca, mediante la cual se deberían asegurar unas frecuencias mínimas de cuatro idas y cuatro vueltas diarias en la temporada de invierno.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 342

25 de marzo de 2021

Pág. 21

Como bien dice, porque así lo dice, y lo dice bien la iniciativa, estas condiciones no se cumplen, no se están cumpliendo. Como siempre sucede, el incumplimiento suele beneficiar al que tiene una posición dominante frente a quien tiene una posición de más debilidad.

Como suele suceder en estos casos, quien gana siempre son las compañías y pierden los usuarios. Esto se tiene que terminar, esto se tiene que acabar.

Las obligaciones de servicio público están para cumplirse. Nosotros estamos aquí, precisamente, para vigilar y para fiscalizar ese cumplimiento, si el ministerio decide no hacerlo. Por esa razón, no pedimos más que se cumpla lo acordado para que la obligación del servicio público entre Menorca y Mallorca se cumpla. Pero también no solo esa obligación de servicio público, sino también la línea Menorca-Madrid.

En segundo lugar, hemos introducido también en esta enmienda, otra cuestión, también directamente relacionada con los derechos de los usuarios de los transportes aéreos y marítimos que vivimos y recibimos en los archipiélagos.

El pasado día 1 de marzo entró en vigor una obligación. Una obligación dirigida a las compañías, para que, a la hora de solicitar la acreditación en el proceso de compra, se haga esta acreditación al final de todo el proceso de compra. Lo que puede evitar que las compañías utilicen esa información del beneficio que tenemos los residentes para alterar al alza los precios del billete.

Por lo tanto, queda demostrado en este sentido dos cosas. Que se está alterando el precio del billete al alza, como consecuencia de esa información previa que se les da a las compañías y, en segundo lugar, sigue habiendo compañías que todavía no han incorporado el proceso de compra, al final del proceso de compra, la acreditación de la condición de residente.

Por lo tanto, lo que pedimos a través de nuestra enmienda es que no se hagan trampas, que no se hagan trampas. Que las compañías actúen con rigor comercial, y se establezcan controles por parte del Gobierno, porque es su obligación, a fin de que prime el interés general de los usuarios y el interés general de los consumidores. Se mantenga un control sobre los recursos públicos, y que, en definitiva, se reduzcan las desventajas económicas que comporta viajar cuando tu origen es un pedazo de tierra rodeado de agua por todas partes.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Para defender la segunda enmienda, por el Grupo Parlamentario Socialista, el señor don Pere Joan Pons, tiene usted la palabra.

El señor **PONS SAMPIETRO**: Muchísimas gracias, presidente.

Antes que nada, yo creo que hoy es un mal día para dedicarse a defender los intereses de Baleares, después de haber votado abstención, un día en el que se ha aprobado un real decreto como el 5/2021. Está bien defender a los ciudadanos de Baleares, después de haber votado abstención a un real decreto que nos da un trato diferencial, porque nuestra caída del PIB ha sido muy diferencial respecto a otras comunidades.

Por tanto, estaría bien que las lecciones fueran de la A a la Z. Pero claro, por la mañana se vota abstención en un tema que nos va, pues de vida o muerte y, en cambio, por la tarde viene aquí el Partido Popular a defender unas enmiendas que, en fin, demuestran que por la mañana dicen una cosa y por la tarde hacen otra.

Sería interesante, en primer lugar, hablar de lo que es la herramienta, que es una herramienta de cohesión social y territorial, en un marco de emergencia sanitaria. Hoy hay que ver las cifras del INE, del Instituto Nacional de Estadística, en la que hay una caída de los viajes en el 2020 en España, que ha pasado de 3,6 millones de viajes a 1,89. Es decir, que el volumen de viajes en el año 2020 ha caído un 47,8%. Por cierto, un apunte para recordarle a la señora Rosique que, si se toma la molestia de mirarse la página web de Iberia, verá que hay dos viajes hoy de Palma a Menorca. Uno a las 18:30, con llegada a las 19:15, y otro a las 21:05, con llegada a las 21:50.

También querría decir que las OSP, como marca la resolución del 2003, establecen que desde el 25 de octubre al 27 de marzo hay una temporada, que al final de esa temporada, en el último mes, se tiene que comunicar a IATA cuál ha sido el grado de incumplimiento de esa OSP.

Aquí se ha dicho de forma reiterada que esa OSP se ha incumplido, después de conversar con el Gobierno de las Islas Baleares, los datos que tenemos son que el cumplimiento de la OSP es total y que sí que ha habido unas cancelaciones. Pero esas cancelaciones son inferiores al 2%, que un 2% sobre esa

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 342

25 de marzo de 2021

Pág. 22

OSP, que son 28 viajes semanales, son 49 viajes. Eso, les puedo decir los datos, son muy inferiores a esas 49 cancelaciones.

Sí es cierto que ha habido en algunas frecuencias, menos de cuatro al día, y, en cambio, en otras más de cuatro al día.

De todas maneras, en temporada baja son cuatro, es decir, 28, y en temporada alta son cinco. También cabría decir que hay una buena noticia, porque no todas son malas noticias, que se incorpora otra compañía a esa ruta, que va a operar tanto con Menorca y con Ibiza, que se llama web Airways, y ya están los medios y, por tanto, hay que felicitarse.

También me gustaría que, en relación con las peticiones que se hacen, que haya un mayor seguimiento. Bueno, si ustedes se leen la resolución del 2003, verán que hay una Comisión Mixta de Seguimiento, en el que está la Dirección General de Aviación Civil con el Gobierno de las Islas Baleares, con un director general que se ocupa del tema, y que, efectivamente, antes de terminar esos seis meses, pues se verá cuál es el grado de incumplimiento.

Por tanto, creo que también está integrado dentro de esa petición que ustedes hacen, esa Comisión Mixta.

Por tanto, reivindican cosas que están en marcha. ¿Que se podría haber hecho mejor? Por supuesto. Yo les recuerdo, y hablábamos con el director general del Gobierno, estos días, que hace tres días, cuatro días, había una posibilidad de un cierre perimetral entre islas. Por tanto, estamos ante una situación de tanta incertidumbre, que me parece curioso que lo que se exige es que se cumplan dos arriba, dos abajo. Sí, efectivamente, la voluntad es de mejorar, que cuando la pandemia se recupere, cuando la pandemia se pueda frenar, efectivamente, la economía crecerá.

Valdría decir también que, en numerosos estudios que hay de la universidad, cuando se habló de la OSP, si hay una cosa que está clara es que es un elemento de cohesión territorial, social y que va ligado al crecimiento. Que en cuanto la economía se recupere y el turismo pueda acceder más fácilmente, las frecuencias también se mejorarán.

La caída es enorme. Por tanto, nosotros creemos que lo que se está recibiendo, tanto en la PNL de Esquerra como en las previsiones del **(no se entiende lo que dice)**, ya se incluye, y esas reflexiones que ustedes hacen, pues están incluidas en el trabajo diario entre ministerio y Gobierno.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Acto seguido, para tomar posición, el señor don Iñaki Pinedo no va a tomar la palabra. Doña María Muñoz, por el Grupo Ciudadanos.

La señora **MUÑOZ VIDAL**: Gracias, presidente.

Todos tenemos claro que el transporte aéreo está liberalizado y, en principio, no puede entrar dinero público a financiar ninguna ruta, a no ser que se encuentre un fallo de mercado o una pérdida de derechos, debido a la situación geográfica de un municipio concreto.

El objetivo, en los casos de la conectividad en las islas, esta OSP está más que justificada. El objetivo de esta intervención en el mercado no es otro que garantizar la conectividad. Pero no está destinado a abaratar el precio ni a utilizarlo con objetivos turísticos.

Lo que propone esta PNL en el punto primero, es que los vuelos se produzcan en intervalos horarios de entre tres y cuatro horas, lo que podría suponer en la práctica que los horarios de mayor demanda se podrían quedar desatendidos parcialmente o no poder dar servicio a todos los pasajeros que necesitan esta ruta, a primeras horas de la mañana y al acabar el día.

Por otro lado, la OSP no menciona estos intervalos y lo único que establece es que la diferencia entre los vuelos de ida y vuelta sea de al menos ocho horas.

En el siguiente punto de la iniciativa habla el grupo proponente del incumplimiento de los términos de la OSP, de al parecer unos días entre la segunda quincena de enero y principios de febrero. Por supuesto que, en cualquier caso, se debería hacer cumplir con los términos de la resolución, pero establecer un mecanismo de supervisión para unos días concretos de insuficiencia de los vuelos, pues nos parece claramente desproporcionado, sin siquiera aportar datos sobre este supuesto incumplimiento.

Recordemos que esos días, o que estos hechos se estarían dando durante los días de la semana de la borrasca Filomena, que podría haber afectado con total seguridad a estos vuelos y a su seguridad y, por otro lado, a la pandemia, que ha hecho desplomarse la demanda de viajeros.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 342

25 de marzo de 2021

Pág. 23

Respecto al tercer punto, que pretende revisar los términos de la resolución e incrementar la frecuencia a cinco, con intervalos de dos horas entre los vuelos, pues sentimos decirle al grupo proponente que desde Ciudadanos nos tomamos muy en serio las OSP. Pero estas se establecen para garantizar la conectividad de territorios especialmente aislados y atender la conectividad aérea mínima que precisa un territorio.

Otras medidas cuyo objetivo sea una mayor comodidad pueden y deben ser asumidas mediante subvenciones de las entidades territoriales, si así lo valoran, tal y como viene, se viene haciendo en múltiples casos.

La OSP es un mecanismo de solidaridad, un desembolso de todos que debe utilizarse con mesura y con responsabilidad. Nos abstendremos en esta iniciativa.

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

Nosotras partimos desde el punto de vista de que es muy necesaria la conexión entre Mallorca y Menorca. Es muy necesaria estas órdenes de servicio público, que den garantías a la ciudadanía de las islas, de que pueden movilizarse, pueden moverse entre una y otra. Especialmente, en estos casos, en los que trasladarse de una isla a otra es fundamental para que los ciudadanos y las ciudadanas puedan realizar sus trabajos, puedan estudiar de forma más o menos normalizada y puedan además asistir a consulta médica. En concreto, muchos de estos ciudadanos y ciudadanas necesitan ir al Hospital de Mallorca para atender sus especialidades y sus necesidades.

En este sentido, hay una orden de servicio público ya, que establece una frecuencia de 28 viajes a la semana, de 28 vuelos a la semana. Nos llama la atención de que diga el Grupo de Esquerra Republicana, que estas frecuencias mínimas no se han cumplido o que no hay vuelos más allá de las cuatro y media de la tarde, cuando esto no es cierto. Se pueden ver en la página web de los servicios aeroportuarios y, además, bueno, pues esas frecuencias mínimas sí se están cumpliendo.

Es más, la orden de servicio público, como bien ya ha dicho mi compañero del PSOE, debe tener como máximo un 2% de cancelaciones y, sinceramente, estamos muy lejos de ese 2% de cancelaciones.

Respecto a los seguimientos, informar a los compañeros y compañeras de Esquerra Republicana que Podemos está gobernando también en Baleares, y que tenemos información de primera mano, de que el Ministerio de Transporte ya realiza esos seguimientos, los seguimientos de las condiciones operativas aéreas sometidas a esta obligación de servicio público, que además, la Dirección General de Aviación Civil, junto al Gobierno de la Comunidad Autónoma de Islas Baleares, realiza análisis de manera continuada para dar cumplimiento a lo dispuesto por el Consejo de Ministros, sobre las modificaciones de orden de servicio público, y que además el Ministerio de Transporte, en coordinación con los Gobiernos de las comunidades autónomas, en este caso, de Islas Baleares, seguirá analizando las necesidades de la ruta Mallorca y Menorca para garantizar la adecuada conectividad aérea.

Vuelvo al principio. Digo que partimos de esa necesidad. Es más, partimos además de que esta necesidad de orden de servicio público, bajo nuestro punto de vista, es cierto que se debería ampliar.

Pero como digo, los Gobiernos del Estado y de Islas Baleares están trabajando en ello. Están realizando los estudios necesarios y, por ahora, como decía, se está cumpliendo la orden de servicio público.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, doña Isabel Franco.

Tiene la palabra ahora por el Grupo Parlamentario de Vox, doña Cristina Esteban Calonje, tiene usted la palabra.

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

Señorías de Esquerra, me alegra, me alegra de su iniciativa para cohesionar el territorio español. El sentido de las obligaciones de servicios públicos, las OSP, no es otro que el de acercar a españoles a otras partes de su territorio. Como decíamos en el colegio, en mi colegio en Mallorca, nuestras islas son trozos de España, trozos de España lanzados al mar. Parece que el estar trabajando en el Parlamento del Reino de España y está cobrando sus nóminas de los impuestos de los españoles, pues ha surtido algo de efecto en ustedes, y de veras, de veras lo celebro.

Se queda corta, se queda corta esta PNL de OSP. Les digo que se queda corta, porque aparte de distanciar las cuatro frecuencias de la ruta aérea obligatoria entre Palma y Mahón, para que resulte práctico y coherente; cosa que nos parece muy coherente, se dejan por el camino muchos otros puntos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 342

25 de marzo de 2021

Pág. 24

que ya registramos en nuestra proposición no de ley relativa al transporte de las Islas Baleares, el pasado 13 de marzo de 2020. Como, por ejemplo, garantizar la bonificación del 75% sobre las tarifas previas actualizadas al IPC y previas al 18 de diciembre de 2013, que es cuando se aprueba esta bonificación, para que acto seguido, las navieras y compañías aéreas subieran sus precios, resultando en que los transportistas y viajeros insulares tengan que abonar el mismo importe que el previo a la bonificación. También pedíamos una creación de una comisión mixta para analizar de forma regular las condiciones de operación de las rutas y una comisión mixta de seguimiento y evaluación de la aplicación del sistema de compensación en transporte aéreo y marítimo de mercancías y marítimo de residuos. Reducción o bonificación sobre las tasas aeroportuarias respecto a las vigentes a nivel nacional.

Como ya apuntaba el señor Jerez, poder en el momento de la compra de un billete aéreo, un pasajero no tenga que indicar que es residente o no residente hasta el final de la compra del billete para impedir que se suba el precio.

Es obvio, es obvio que cumplir la obligatoriedad de los cuatro vuelos diarios y que sus frecuencias tienen que estar distanciadas para que sean prácticas.

Votaremos a favor, pero ya les digo que nos faltan muchos otros puntos para mejorar la conectividad interislas.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Señora Rosique, con las enmiendas que han presentado, no sé si las van a aceptar. **(Murmullos)**. Vale, que las van a presentar aquí. Muchas gracias.

— RELATIVA A LA VALIDEZ DE JUNTAS DE LAS COMUNIDADES DE PROPIETARIOS DE FORMA TELEMÁTICA. (Número de expediente 161/002157).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la proposición no de ley número 5. La proposición no de ley relativa a la validez de Juntas de las comunidades de propietarios de forma telemática, presentada por el Grupo Popular. Hará defensa de ella doña Ana Zurita Expósito. Tiene usted la palabra.

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

El objeto de esta PNL es algo que parece tremendamente sencillo y que desde nuestro grupo parlamentario hemos considerado que debía de haber sido una de las acciones prioritarias del Gobierno, frente a la crisis sanitaria originada por el COVID. Es que tengan validez las Juntas de propietarios celebradas de forma telemática, algo que han solicitado los colegios de administradores de fincas y también numerosas empresas destinadas a realizar acciones de mantenimiento y reparaciones en edificios, cuya acción exige la aprobación por parte de la comunidad de propietarios.

Por otro lado, la autorización con validez de las Juntas telemáticas, sería además un gran aval para esa gran apuesta del Gobierno por la rehabilitación de viviendas, con el mecanismo de recuperación y resiliencia como instrumento de gestión y desarrollo de los fondos europeos.

Por eso consideramos imprescindible que se permitan las reuniones y votos telemáticos de las Juntas de comunidades de propietarios, así como el voto delegado por otras vías digitales, que permitan contar además con la actividad normal, a través de fincas, y que no se paralizen actos necesarios por las restricciones del COVID. Porque hay que recordar que el conjunto de comunidades de propietarios gestiona unos recursos anuales que representan el 4% de nuestro Producto Interior Bruto y casi 40000 millones de euros, y que en edificios sometidos al régimen de propiedad horizontal reside el 80% de la población de nuestro país.

Por eso consideramos que ahora mismo es importantísimo aprobar las medidas que sean necesarias para aliviar las restricciones sanitarias que puedan impedir el normal funcionamiento de los edificios.

Además, hay que ver que se trata de algo de sentido común, y medidas parecidas se han recogido para otro tipo de agrupaciones empresariales. Pero en el caso de las comunidades de propietarios no, porque se rige, digamos, una ley que está prácticamente obsoleta, la Ley de Propiedad Horizontal, que es de 1960 y que requiere actualización en muchos de sus términos, dadas las actuales circunstancias sociales y económicas, y como poco, pues habrá que incorporar los factores tecnológicos de la sociedad en que vivimos.

Con independencia de que técnicamente sea viable la celebración de la Junta de forma virtual, hay que tener en cuenta que la Ley de Propiedad Horizontal solo prevé la Junta de forma física para garantizar la validez.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 342

25 de marzo de 2021

Pág. 25

Las funciones ahora mismo de las Juntas de propietarios, de acuerdo al artículo 14 de la Ley de Propiedad Horizontal, pues son nombrar a las personas que ejerzan los cargos de presidente, administrador y secretario, aprobar el plan de gastos e ingresos previsibles y las cuentas, aprobar los presupuestos de ejecución de todas las obras necesarias, aprobar o reformar los estatutos y determinar las normas de régimen interior. Aprobar y exigir judicialmente, a través del proceso monitorio, los gastos obligatorios no satisfechos por los propietarios. Acordar nuevas instalaciones, servicios o mejoras de interés general, son todo tareas que deben llevar una cierta periodicidad interrumpida ahora por las restricciones derivadas de la pandemia, que impide reuniones presenciales, en muchos casos, de todos los miembros de la comunidad de propietarios.

Pero el problema mayor que se presenta es que si no está habilitada la celebración con validez de las Juntas Telemáticas, es de cara a los grandes programas de rehabilitación que anunció el Gobierno, donde la eficacia de actuaciones de eficiencia energética está en las actuaciones conjuntas. Desde el principio, desde el diagnóstico que se establece con la inspección técnica de edificios o con el certificado o informe de evaluación energética. O sea, no tienen sentido actuaciones individuales, sino operaciones, por ejemplo, de envolventes de fachadas, donde se implique el edificio en su totalidad, u obras de accesibilidad o instalaciones comunitarias renovables y eficientes, todo sea necesario para alcanzar nuestros objetivos de desarrollo sostenible.

Nada de eso es posible si no modificamos la Ley de Propiedad Horizontal para que tengan validez las Juntas Telemáticas de Propietarios, que recordemos que el 80% de la población en España vive en edificios sometidos a régimen de propiedad horizontal. Por lo que les ruego, señorías, el voto a favor de esta PNL y hacer de urgencia esa modificación de la Ley de Propiedad Horizontal.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Presenta la enmienda a esta proposición el Grupo Socialista, que la va a defender doña Eva Bravo. Tiene usted la palabra.

El señor **BRAVO BARCO**: Señor, presidente. Muchas gracias, señorías. Gracias.

Desde el Grupo Parlamentario Socialista presentamos una enmienda a esta PNL del Grupo Popular, sobre la validez de la celebración de las Juntas Telemáticas de Comunidades de Propietarios, porque estando de acuerdo con el contenido de lo que se demanda, consideramos que debemos delimitar con más detalle las circunstancias en las que se deberían poder celebrar dichas Juntas y, sobre todo, las garantías necesarias para que ningún propietario se pueda ver perjudicado por la implementación de estas medidas.

En efecto, y tal como se ha señalado, la pandemia mundial provocada por la COVID-19 ha conllevado la adopción por parte de los poderes públicos, de medidas restrictivas que afectan fundamentalmente al derecho de reunión, limitando el aforo máximo permitido y el número de personas que pueden reunirse.

Estas restricciones, señorías, han tenido especial incidencia en la gestión de las fincas urbanas, cuya regulación actual se basa en la asistencia presencial a las Juntas de Propietarios. Cuestiones como la elección de los cargos que conforman el Gobierno y representación de las fincas, la toma de acuerdos en materia de obra, reforma y mejoras necesarias en los edificios o tantas otras que afectan al día a día de los propietarios en este régimen horizontal, y que se están viendo paralizadas por la imposibilidad de celebrarse las reuniones presenciales que mandata la ley para tomar este tipo de decisiones y de acuerdos.

Estamos de acuerdo, por tanto, en que debemos adaptar la legislación a una nueva realidad tecnológica que es imparable y que la crisis sanitaria ha acelerado.

Pero desde mi grupo consideramos también que todo ello se debe hacer salvaguardando siempre los derechos de todos los vecinos, también de aquellos que por cualquier circunstancia no están adaptados a la realidad digital.

Por tanto, queremos que quede claro que las Juntas de Propietarios deben seguir siendo presenciales, como regla general, reformándose la legislación para introducir la Junta telemática, exclusivamente en aquellos supuestos en que, por razones excepcionales, como ocurre en la actual situación de pandemia, pues no sea posible realizarlas con carácter presencial. También, es nuestra intención que en dicha regulación quede garantizada la participación de todos los propietarios en dichas Juntas telemáticas. La identificación de los asistentes, la continuidad de la comunicación, la posibilidad de intervenir en las deliberaciones y, sobre todo, la emisión del voto con las debidas garantías, que podrá ser telemático o por correo. Todo ello con la finalidad de asegurar que la reforma legal que se está promoviendo no perjudique a nadie.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 342

25 de marzo de 2021

Pág. 26

En definitiva, debemos mejorar nuestra legislación para recoger los innegables avances tecnológicos en la forma de relacionarnos como sociedad. Pero siempre que el uso de las nuevas tecnologías no suponga una merma de las garantías de aquellos que no están acostumbrados a usarla. Insistimos, por tanto, de que es necesario que se garantice la participación de todos los miembros de la Junta, y no solo de manera telemática.

Recordarles, señorías, que en este sentido nuestros compañeros del Grupo Socialista en el Senado ya presentaron una moción y nosotros ya habíamos redactado una iniciativa legislativa completando la ya existente.

Por ello presentamos esta enmienda, que perfecciona la iniciativa actual y que garantiza la participación de todos los propietarios, porque, como hemos expuesto, puede darse el caso de que a algunos propietarios no les sea posible acceder de forma telemática. En consecuencia, es necesario garantizar el derecho al voto también de otra forma no telemática, como sería el voto por correo.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Por los distintos grupos, por el Grupo Parlamentario Mixto, el señor don Isidro Manuel Martínez Oblanca, tiene usted la palabra.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Muchas gracias, señor presidente. Con mucha brevedad, porque considero que está muy bien traída esta proposición no de ley del Grupo Popular, que ha defendido la señora Zurita Expósito, en la que se insta al Gobierno a realizar modificaciones según la ley que, efectivamente, data de 1960, la Ley 49/1960, de 29 de julio, sobre propiedad horizontal, al objeto de facilitar reuniones y voto telemático en las comunidades de propietarios que, como todos sabemos, tienen paralizadas sus reuniones a causa de la pandemia que sufrimos desde hace un año. Existe, como se ha dicho, un vacío legal y, en consecuencia, no se pueden celebrar en las actuales circunstancias de emergencia sanitaria, Juntas ordinarias y tampoco está regulada la votación por vía telemática.

Con las medidas propuestas por el Grupo Popular, se atienden además las peticiones que han venido solicitando insistentemente los propios administradores de fincas para corregir cuanto antes esta imposibilidad de celebrar reuniones y acuerdos. Por lo tanto, la proposición me parece tan oportuna como necesaria y urgente, por lo que contará con mi voto a favor, si bien parece que la enmienda del Grupo Socialista precisa los términos del texto original y, por tanto, insto a alcanzar una transaccional que impulse una reforma legal con las mayores garantías.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Por EH Bildu, por el PNV tampoco. Doña María Muñoz, tiene usted la palabra, del Grupo Ciudadanos.

La señora **MUÑOZ VIDAL**: Gracias, presidente.

Por supuesto que votaremos a favor. De hecho, mi grupo parlamentario ha presentado una iniciativa en similares términos. También, bueno, animo a que lleguen a una transaccional, el Grupo Socialista con el Grupo Popular, para mejorar, digamos, esta iniciativa y poder actualizar la legislación, que ya se ha dicho aquí. La Ley de Propiedad Horizontal está vigente, data del año 1960. No voy a repetir todo lo que se ha dicho, que, a raíz de la pandemia, los problemas de distancia social, el confinamiento, no se han podido llevar a cabo. Bueno, pues las Juntas y todo lo que ello conlleva, yo, si me permiten la anécdota, he sido, mis padres, mi familia tienen un despacho de administración de fincas. Vivo en primera persona esta problemática. Yo misma ejercí hace muchos años, cuando era joven, la administración de fincas, y sé perfectamente lo que se vive. Así que insto a todas sus señorías a que podamos ponernos de acuerdo en una materia tan, digamos, tan transversal, que afecta a todas las ideologías, con todos los aspectos que consideremos para actualizar y permitir y hacer de la administración de fincas, de la propiedad horizontal de la vivienda, bueno, pues en edificios, porque casi todos vivimos en el régimen, casi todos vivimos en régimen de propiedad horizontal, poder hacerlo de la mejor manera y actualizarlo a la sociedad del siglo XXI.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Por el Grupo Parlamentario Plural, el señor Bel Accensi.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 342

25 de marzo de 2021

Pág. 27

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

En primer lugar, en nombre de este portavoz, y estoy seguro de que, en nombre de todos los portavoces de esta comisión, dejar constancia, que yo considero que la señora María Muñoz continúa siendo muy joven y, por tanto, requiere unanimidad absoluta.

Dicho esto, yo, si la portavoz del Partido Popular no tiene inconveniente y porque pueda quedar contaminada ella o su proposición, por un voto independentista, estaría dispuesto a votarlo a favor. Pero, en todo caso, ya me lo significará.

La verdad es que tengo que felicitarles. Además, yo estoy hoy casi emocionado por este ánimo en torno al voto telemático del Partido Popular. Yo espero que, de aquí a unos pocos días, cuando se plantee una modificación del Reglamento del Parlament de Catalunya, donde los diputados puedan votar telemáticamente, no les tengan que recordar la Ley de la Propiedad Horizontal y sus tres diputados voten favorablemente a dicha modificación.

En todo caso, si hay una transaccional, perfecto, y si no, pues nosotros, si no hay instrucción en contra de la portavoz del Partido Popular, votaríamos a favor.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Por el Grupo de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, doña Pilar Garrido, tiene usted la palabra.

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

Bueno, parece que el Partido Popular sigue en racha y vemos oportuna esta PNL. Creemos que la situación de pandemia ha afectado a las situaciones cotidianas y ha contribuido a acelerar los procesos de digitalización. Lo hemos oído también en esta casa. Además, el artículo 15 de la propiedad horizontal, tampoco expresamente lo prohíbe. Tenemos legislaciones, como en Cataluña, que ya de alguna manera han admitido esa posibilidad de que se hagan la celebración de Juntas, a través de medios telemáticos. Por lo tanto, en ese sentido, solo poner encima de la mesa algo que ya se ha dicho, la necesidad de que existan garantías, garantías de participación y de identificación de las personas. También, yo creo que hay que tener en cuenta la brecha digital. No todas estamos en la misma situación y, en ese sentido, votaremos a favor de la propuesta.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Bueno, hemos terminado con la intervención de hoy, señora Zurita. Disculpeme, sí, doña Cristina Calonge, tiene usted ahora la palabra.

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

Esta situación de confinamiento y número de personas máximas en una reunión, ha supuesto un verdadero reto y un quebradero de cabeza importante para los administradores de comunidades de propietarios.

Las comunidades han tenido que adaptarse a nuevos protocolos, y durante este año han resultado inviables muchas celebraciones de Juntas de Propietarios. La Ley de Propiedad Horizontal por la que se rigen, data, como ya se ha comentado aquí, de 1960, y en ella se establece específicamente que, para garantizar la validez de las Juntas de Propietarios, solo se pueden llevar a cabo de manera física para garantizar su validez.

Existen muchos puntos a tratar en las Juntas que no se pueden seguir demorando, como es la toma de decisiones y aprobación de presupuestos, de sustitución de calderas, sustitución de cañerías de hierro y un largo etcétera, para que los vecinos vayan adaptando sus edificios a los nuevos estándares de eficiencia energética.

En 1960 había que pedir una conferencia para llamar de una provincia a otra de España, y cuando era un pueblo pequeño, que quien te pasaba la llamada era una persona que conectaba la llamada físicamente con un cable.

O sea, es indudable que los tiempos y la tecnología han evolucionado mucho desde que se redactó esa ley. Como tampoco es indudable que la legislación hay que cumplirla y hoy por hoy no es posible realizar Juntas si no es de manera física. Por lo que solicitamos la modificación de la Ley 49/1960, sobre la propiedad horizontal para que se permitan estas reuniones y el voto telemático.

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 342

25 de marzo de 2021

Pág. 28

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Zurita, con respecto a la única enmienda presentada, si la va a aceptar, si no, si van a transaccionar.

La señora **ZURITA EXPÓSITO**: Sí, la hemos aceptado y hemos hecho llegar el texto a la Mesa. También, ningún inconveniente en que el señor Bel vote a favor.

El señor **BEL ACCENSI**: Pues allá voy.

El señor **PRESIDENTE**: Bien, se va a votar entonces en esos términos.

— RELATIVA AL IMPULSO DE LA OPERATIVIDAD DEL AEROPUERTO DE DONOSTIA-SAN SEBASTIÁN EN HONDARRIBIA. (Número de expediente 161/002255).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la proposición de ley número 6. Proposición no de ley relativa al impulso de la operatividad del aeropuerto de Donostia San Sebastián, en Hondarribia, que ha presentado el Grupo Parlamentario Vasco, JPNV, por lo que la va a defender el señor don Íñigo Barandiarán. Benito, tiene usted la palabra.

El señor **BARANDIARAN BENITO**: Muchas gracias, señor presidente. Bien, nadie supone que la existencia de un aeropuerto deba suponer.

El señor **PRESIDENTE**: Un segundito. Ruego, por favor, silencio, si no es que no escuchamos, por favor.

El señor **BARANDIARAN BENITO**: Bien, vuelvo a empezar. Decía que nada hace suponer que la existencia de un aeropuerto deba suponer la existencia de vuelos si no es objeto de una buena gestión.

Nada hace suponer tampoco que la existencia de un aeropuerto o la existencia de una estructura o de una infraestructura deba suponer un efecto inmediato en el entorno, tanto desde el punto de vista económico, de empleo o de tantas otras. Pero lo cierto es que cuando se hace una buena gestión de las infraestructuras y de los servicios, los efectos son siempre considerables y son, además, por lo general, los deseados por el entorno más cercano.

Es por ello que, recientemente, el Parlamento vasco ha reiterado la importancia fundamental del aeropuerto de Hondarribia, Donostia, San Sebastián, para el desarrollo económico social del territorio histórico de Guipúzcoa, con carácter general, y en particular el de la comarca de Irún, Hondarribia, Bidasoa, y ha pedido que se preserve su operatividad presente y futura, tanto atendiendo a diversos factores relativos a la seguridad de viajeros y vecinos, a la preservación del medio ambiente y también al respeto a los planeamientos urbanos cercanos de Irún y Hondarribia.

Pero también el del mantenimiento de los puestos de trabajo y su incidencia inmediata en el entorno económico más inmediato, más local.

Esa resolución es una resolución, una proposición no de ley de 52/2020, de 12 de noviembre de 2020, y es consecuencia de constatar que parece haber habido un progresivo desmantelamiento de la operatividad de dicho aeropuerto en forma de casi ausencia completa de programación de vuelos desde sus instalaciones, que si bien se sostiene desde algunas instancias como AENA o por algunos operadores en la disminución de la demanda como consecuencia de la pandemia del COVID, también se adorna con otros caracteres que hacen dudar de la actitud de dicha fundamentación.

Así, advertimos que existía una muy favorable evolución de su utilización en fechas anteriores a la pandemia y que en 2019 marcó un récord de 320000 viajeros. Si se coteja dicho dato con el uso actual y con la oferta actual de vuelos, observaremos que la programación durante todos estos meses impide su utilización por los viajeros habituales de los vuelos más regulares.

Yo soy testigo de ello y, por ejemplo, puedo relatar que, efectivamente, solo existe un único vuelo de San Sebastián a Madrid, pero es un vuelo inverso. Es decir, es un vuelo que sale a las dos menos cuarto del mediodía y, sin embargo, el de Madrid a San Sebastián viene a las doce. De tal manera que, por ejemplo, para poder haber acudido hoy a esta comisión, hubiera debido salir ayer, estar hoy en la comisión y tener que volver mañana.

Pues bueno, si valoramos también la inexistente explicación de las compañías comercializadoras, de los motivos reales que les impiden ofrecer una oferta diferente y superior a las actualmente existentes, llegaremos a una constatación, que es que existe, a pesar de una demanda efectiva que se observa

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 342

25 de marzo de 2021

Pág. 29

también en aeropuertos cercanos, como puede ser el de Bilbao, el de Pamplona, o algunos otros, en donde sí se hace, y comprobamos los que somos usuarios continuos de esa oferta, que hay vuelos, hay oferta, hay posibilidades de demanda, de atender esa demanda. No ocurre lo mismo en el aeropuerto de San Sebastián.

Como contraste, además, ocurre que el Consejo Internacional de Aeropuertos, curiosamente, cuando menos operaciones ha habido, ha distinguido al de Hondarribia con el premio al mejor aeropuerto de Europa, en la categoría de aeródromos, de hasta 2 millones de pasajeros al año. Lo que abunda en la idea de un inexplicable abandono de unas instalaciones infrautilizadas, atendiendo a la capacidad inicial que tiene y a sus condiciones.

Pero hablaba al principio, también, de los efectos que tiene el aeropuerto. De los efectos no solo para quienes somos usuarios y para la comodidad o para la utilización de ese servicio público. Es que, en concreto, hay un aspecto que nos importa también sobremanera, que es el aspecto del empleo. En el aeropuerto de Hondarribia trabajan 60 personas entre AENA y ENAIRE. Hay un empleo indirecto en servicios de alrededor de 120 personas, entre taxis, cafetería, alquiler de vehículos (**no se entiende lo que dice**), Iberia de contratas, seguridad, etcétera.

Eso, a pesar de que esa, ese número de empleados del aeropuerto, no ha crecido desde el año 2012, a pesar de que su uso, su utilización, se ha incrementado de forma exponencial. Es decir, a pesar de que hay unas condiciones en las que se debería de haber mantenido determinado grado de servicio, no ha existido. Por ello ha sido necesario plantear esta proposición no de ley, animando al Gobierno a que lo haga, animando al Gobierno a que, a aquellos responsables de la utilización de ese servicio, les sea impelido la posibilidad de implementar los vuelos y además de hacerlo con mejores condiciones.

En esas condiciones hemos hecho una propuesta concreta, la PNL que ustedes, la parte dispositiva de la PNL que ustedes han podido comprobar, y además somos conscientes también de que existen dos enmiendas, planteadas, por una parte, por el Partido Socialista, y por otra parte por Bildu, que hemos querido atender en una buena manera. La del PSOE, casi íntegramente, diría yo, y la de Bildu, que tiene dos puntos mínimos. Ya habremos atendido uno de ellos. No así aquel relativo a las transferencias, porque a pesar de coincidir absolutamente en ese objetivo, creemos que merece una actuación específica, que le animo al representante de Bildu a que lo hagamos conjuntamente, si hace falta, para reclamar esa reclamación de la transferencia de los aeropuertos al País Vasco.

No obstante, como mi ánimo en esta ocasión es obtener el mayor grado de consenso posible, le voy a pedir que se una también al consenso que existe con los grupos y acepte una enmienda transaccional en los términos que le propondré inmediatamente.

Nada más, señor presidente. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Dos enmiendas se han presentado. Por el Grupo Parlamentario EH Bildu, don Iñaki Ruiz, tiene usted la palabra.

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

Tenemos que decir, cuando hemos presentado estas dos enmiendas para añadir, lo hacíamos con un espíritu concreto. Es para traer a esta comisión, precisamente, el sentido de lo que se aprobaba en el Parlamento. Que era una moción, además, que se hacía desde todos los grupos. O sea, que, entre todos, fue una moción unánime. Fue una moción unánime de todos los grupos que forman parte del Parlamento, tanto Eusko Abertzale como EH Bildu, Socialista, Podemos, el Grupo Popular, Ciudadanos. En esta moción se recogían cuatro aspectos básicos. El referido a la operatividad y a la petición de AENA. Pero también se recogía este aspecto de remarcar la importancia que tiene el aeropuerto para la zona, y este otro segundo aspecto que traíamos en nuestra propuesta, que es solicitar la transferencia sin demoras a la Comunidad Autónoma del País Vasco.

Aceptamos la propuesta, de podemos traer aparte, en otro momento, sacar dentro del contexto de competencias, etcétera. Pero sí quiero que tengan conocimiento en esta comisión, todos los grupos, que fueron todos los grupos suyos y los que tienen representación en este Parlamento, que pedían y urgían en este sentido a esta transferencia, sobre todo, desde un punto de vista de la necesidad de coordinar y de hacer alternativas complementarias entre todos los aeropuertos del País Vasco, así como la gestión en todos los aspectos que son de competencias propias que están sin transferir, que son importantes. Precisamente, en un aspecto de lo que decía el señor Barandiarán, cuando una estructura funciona. Cuando se le da servicio y está cumpliendo una función, normalmente, ese servicio aumenta la demanda y es rentable social, incluso económicamente.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 342

25 de marzo de 2021

Pág. 30

En ese sentido, apoyamos la proposición no de ley original. Presentamos estas propuestas de adición, pero estamos de acuerdo también con esta transaccional, y tomamos el guante del señor Barandiarán para hacer una propuesta conjunta en torno a las transferencias con el tema de aeropuertos, que es un elemento que es fundamental y crucial, tanto para el tren de pasajeros como el de transportes, para que podamos coordinarlo y crear una red complementaria dentro del País Vasco, en un sitio donde, en prácticamente en 100 kilómetros tenemos cinco aeropuertos, que es necesaria una coordinación para que las infraestructuras sean rentables, tanto social como económicamente.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Para defender la enmienda presentada por el Grupo Socialista, señor don Odón Elorza, tiene usted la palabra.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: Gracias, presidente.

Aquí en el córner, a ver si me pueden ver desde casa.

En primer lugar, me gustaría señalar que el texto de la PNL del Partido Nacionalista Vasco es un texto que contempla unas críticas a AENA que son injustas, absolutamente desproporcionadas. Porque no tiene en cuenta algo elemental que se ha dicho antes en relación con el servicio aéreo entre Mallorca y Menorca. Es que las restricciones a la movilidad condicionan absolutamente la oferta de las empresas operativas, en este caso, de Iberia y de Vueling, en relación con el aeropuerto de San Sebastián.

No es una culpabilidad de AENA, en absoluto. Es más, cuando el PNV habla de un desmantelamiento, de un olvido del aeropuerto de San Sebastián, dice a continuación que, bueno, es que al aeropuerto le han dado un premio por sus buenas condiciones, Europa, durante dos años seguidos y, por tanto, en fin, es una contradicción acusar de desmantelamiento a AENA y por otra parte reconocer que siendo el aeropuerto del grupo 5, se ha dado un premio europeo en dos ocasiones ya. El año anterior y en 2019.

De modo que no nos gusta la exposición de motivos que hacen. Nos parece absolutamente desenfocada. La propuesta era muy vaga, muy vaga. Pero, como se ha dicho antes, llegamos a una transacción, porque, pues por la paz una avemaría. Reconociendo que el aeropuerto de San Sebastián tiene en este momento una frecuencia de vuelos muy mala, mala, que eso hay que mejorar. En ese sentido, alguna información tengo, porque me he molestado en hablar esta mañana con el director general de viajeros de Iberia, porque he hablado también con el director general de Comunicación de Air Nostrum. Porque ayer hablé con el director del aeropuerto de San Sebastián, y porque hay que realizar gestiones y moverse para defender de verdad una infraestructura. Porque yo soy de la opinión de que, en fin, el Gobierno vasco y alguna otra institución no se han preocupado demasiado. No se han preocupado en exceso de este aeropuerto guipuzcoano. Para nada. A los hechos me remonto. No hay más que mirar un poco la hemeroteca y ver determinadas declaraciones en años pasados.

Pero bueno, pelillos a la mar, vamos a dejarlo. Lo que es importante en este momento es, porque inversiones se están realizando. No sé si se harían en caso de una transferencia. Ahora hay dos inversiones importantísimas. Una de seguridad, que se cita en la enmienda, que antes no figuraba. Es conseguir que para septiembre esté en funcionamiento el sistema de ayuda a la aproximación y despegue de los aviones. Porque es un aeropuerto complicado. Hasta ahora tenía un sistema POR muy antiguo, y hay que pasar ya a utilizar un sistema de ayuda a la navegación, que es un sistema, le llaman RPN, que es utilizando los satélites GPS para poder hacer las maniobras correspondientes.

En segundo lugar, hay una obra importante, que es la obra en el espigón de mar, que es la plataforma de giro de los aviones, que tienen unas grietas, que es importante que esa obra se acometa y que hay millón y pico de largo en el presupuesto del Estado, desde hace ya, creo que son dos años en el presupuesto.

Por tanto, eso es lo que realmente nos interesa, lo que nos importa. Lo que hay que hacer es gestionar esos problemas y gestionarlo con mucha voluntad, hablando con los operadores, que son Iberia y Vueling, que AENA no tiene aviones y que está haciendo una labor importante, como puedo dar fe de ello. Pero que, bueno, no viene mal que, efectivamente, esta proposición se traiga aquí, se discuta y se consiga, a ver si es posible, para el mes de mayo, que se incrementen las frecuencias Madrid, San Sebastián, ida y vuelta. Que pasen como mínimo, en fin, que creo que a dos ya sería algo importante. Ojalá, si no es en mayo, en junio, y que se reanude la conexión aérea entre Barcelona y San Sebastián, con una frecuencia al día por medio de Vueling. Esos son objetivos concretos. Problemas concretos en los cuales vamos a trabajar conjuntamente los dos grupos, a partir de ahora, seguro que sí. Muchas gracias, señor presidente.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 342

25 de marzo de 2021

Pág. 31

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Para defender la posición política de los distintos grupos, el señor Martínez Oblanca no va a tomar la palabra. ¿La señora Muñoz Vidal no va a tomar la palabra?

Por el Grupo Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, doña Pilar Garrido, tiene usted ahora la palabra.

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

Mi grupo, desde luego, está de acuerdo con la propuesta. En este caso, también, yo podría hablar en primera persona, ya que viajo del aeropuerto de Hondarribia. Sobre todo, quería hacer alusión a la propuesta que se aprobó en el Parlamento vasco, por unanimidad, que recogía algunos contenidos que creo que son muy interesantes. Ahí se reiteraba por todos los grupos parlamentarios, la importancia del aeropuerto de Hondarribia y la necesidad de mantenerlo y de empujarlo para el desarrollo económico y social del territorio.

También se hacía alusión a la necesidad de favorecer la seguridad no solo de los ciudadanos, sino también de los vecinos de la zona y respetando siempre el planeamiento urbanístico de los municipios que se pueden ver afectados.

También es importante, no solo porque contribuye a ese desarrollo económico y social, sino porque hay puestos de trabajo en juego. Ya se ha dicho, casi 200 puestos de trabajo entre puestos directos y puestos indirectos.

También hay un segundo punto que aquí ha salido y se ha comentado ya por los compañeros, que se refería a la petición de la transferencia a la Comunidad Autónoma de Euskadi, tal como se recoge en el artículo 10/32 de nuestro estatuto, del Estatuto Vasco de Guernica.

En ese sentido, quizás, hubiera sido interesante que apareciera, que apareciera también en esta propuesta ese elemento.

Está claro que tenemos que trabajar, como dice la propuesta del Parlamento vasco, para un sistema aeroportuario moderno, complementario y también sostenible, tanto económica como financieramente, por un lado. Pero también apoyándonos y mirando de una manera muy fina a la sostenibilidad medioambiental. También hacía alusión a la respuesta de las demandas de **(No se entiende lo que dice)**, en relación con algunas cuestiones.

Entonces, bueno, nos parece bien la propuesta y la apoyaremos.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Por el Grupo Parlamentario de Vox, don Rubén Darío Vega Arias, tiene ahora la palabra.

El señor **VEGA ARIAS**: Gracias, presidente.

Buenas tardes, señorías.

El PNV en esta ocasión nos presenta una PNL solicitando al Gobierno que medie con AENA para que tome medidas conducentes al incremento de la frecuencia de vuelos ofertada en el aeropuerto de Hondarribia, en San Sebastián, y que se continúen las inversiones. Perdón.

Es necesaria, atendiendo a las demandas de **(no se entiende lo que dice)**, que es su sociedad promotora.

Señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Ruego, por favor, silencio.

Por favor, silencio, señora Garrido.

Señora Garrido y señor **(no se entiende lo que dice)**, es que tienen ustedes al intervenir. Señora Garrido y señor **(no se entiende lo que dice)** y señor Barandiarán, es que tienen al interviniente atrás y no...

El señor **VEGA ARIAS**: Muchas gracias, presidente.

Señoría, la decisión sobre los destinos y frecuencias a los que usted se refiere, corresponde exclusivamente a las compañías aéreas, no a AENA. Por lo tanto, son las compañías aéreas y no AENA, como usted dice, las que deciden respecto de los vuelos ofrecidos en función de sus estudios de rentabilidad. A ellas deben dirigirse, y a ellas debe dirigirse su promotora **(no se entiende lo que dice)**.

Señorías, es justo decir que este problema responde a una mala planificación del Gobierno vasco, quien autorizó la construcción de tres aeropuertos distantes entre sí, unos 100 kilómetros, a los que hay que agregar el aeropuerto de Biarritz, que dista del de Hondarribia, en San Sebastián, solo 25 kilómetros. A esto hay que añadir que el aeropuerto de Hondarribia tiene el gran inconveniente de su orografía. Ya

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 342

25 de marzo de 2021

Pág. 32

que está encajonado en el casco urbano y el mar, lo que le provoca que los intentos de ampliación se hayan visto frustrados por las normativas de seguridad, que ya se han intentado. Esto lo sabe el Gobierno vasco y lo sabe usted, pero ustedes insisten en darse publicidad y achacar su mala gestión al resto del mundo mundial.

¿Por qué se cerró por el día el aeropuerto de Foronda, en Vitoria? Aeropuerto que es capaz de albergar cualquier tipo de vuelo y era el cuarto en España en volumen de mercancías. Pero a ustedes solo les interesa el aeropuerto al lado de su casa, en San Sebastián. No se peleen entre ustedes.

Señoría del PNV, las nueces se han acabado. Se las ha llevado el rescate del Plus Ultra, y todo indica que el nogal está a punto de secarse.

Deberían ustedes priorizar ya en las 31000000 personas que acuden a los bancos de alimentos en Euskadi, que representan un 24% más desde mayo del año 2020.

Nosotros votaremos que no, por supuesto.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señoría.

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra don Celso Delgado Arce. Muchas gracias.

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

Se decía aquí, las enormes restricciones a la movilidad derivada de la COVID han puesto en jaque al sistema aéreo de transporte. En España, la red de aeropuertos de AENA cayó en el año 2020 un 72,4%, y el aeropuerto de San Sebastián, pues cayó un 73,8, el de Vitoria un 73,9, el de Bilbao un 71,4. Pero aeropuertos como los asturianos o como los de mi Comunidad Autónoma de Galicia, han caído de una manera estrepitosa en el número de pasajeros y en el número de operaciones. Esta circunstancia ojalá se pueda revertir en el futuro.

Vemos con simpatía la iniciativa que trae el donostiarra, el señor Barandiarán, en la medida en la que plantea una cuestión que efectivamente ha sido abordada en el Parlamento vasco y ha venido traducida en acuerdos por práctica unanimidad.

He hablado con los parlamentarios vascos del Grupo Parlamentario Vasco, Popular, Ciudadanos, don Carmelo Barrio y doña Muriel Larrea y, efectivamente, me dan cuenta y me han trasladado una proposición no de ley que se registró el 18 de septiembre de 2020, que fue debatida en la comisión correspondiente y que fue acordada por todos, por la que se instaba al Gobierno vasco y a **(no se entiende lo que dice)** para que realizaran negociaciones para implementar destinos y oferta de vuelos en el aeropuerto de San Sebastián, que redunde en el desarrollo socioeconómico y en la mejora de la competitividad del territorio histórico de Guipúzcoa.

¿Cómo no vamos a estar de acuerdo en que se apoye y se promueva el incremento de las operaciones en este aeropuerto? Por supuesto que sí. Entendemos, como bien decía el también donostiarra, señor Olorza, que no es solo una cuestión de AENA, sino que también es una cuestión, por supuesto, del Gobierno vasco, por supuesto, de la sociedad promotora de este aeropuerto, en el que se integra, además del Gobierno vasco, pues los ayuntamientos de Donosti y de Hondarribia, y también la Cámara de Comercio de Guipúzcoa, además de la Diputación Foral.

Creemos que la transacción que nos ha trasladado el señor Barandiarán responde a un objetivo compartido y, por ello, sin duda alguna, la vamos a apoyar.

Muchas gracias.

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

Para posicionarse sobre las enmiendas, interviene don Íñigo Barandiarán Benito, en nombre del Grupo Parlamentario Vasco. **(Murmullos)**.

¿Perdón? Pero tiene que aceptar o no las enmiendas.

El señor **BARANDIARAN BENITO**: Sí, hemos trasladado una enmienda transaccional firmada ya por los tres grupos, el proponente y los dos enmendantes.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias.

Aprovechando mi condición de presidente, simplemente decir que dentro de diez días gane el mejor, ya sea el Athletic o la Real Sociedad, la copa del Rey. **(Murmullos)**.

Sabemos quién la va a ganar. Pero aprovecho esta condición... No, donostiarras no, dejémoslo, porque no vamos a traer esa discusión, señor donostiarra.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 342

25 de marzo de 2021

Pág. 33

— **SOBRE LA NECESIDAD DE ADAPTAR EL RÉGIMEN JURÍDICO DE LOS CENTROS PORTUARIOS DE EMPLEO ESTABLECIDOS EN LA LEY 14/1994, DE 1 DE JUNIO, POR LA QUE SE REGULAN LAS EMPRESAS DE TRABAJO TEMPORAL, PARA LA MEJORA DE LA SEGURIDAD JURÍDICA DE LA ACTIVIDAD DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS EN EL ÁMBITO PORTUARIO. (Número de expediente 161/002271).**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar al siguiente punto del orden del día, que es el punto número 7. Proposición no de ley sobre la necesidad de adaptar el régimen jurídico de los centros portuarios de empleo, establecidos en la Ley 14/1994, de 1 de junio, por la que se regulan las empresas de trabajo temporal para la mejora de la seguridad jurídica de la actividad de manipulación de mercancías en el ámbito portuario. Autor, el Grupo Parlamentario Socialista.

Doy la palabra a don César Ramos Esteban, que interviene en nombre del Grupo Parlamentario Socialista para la defensa de la proposición no de ley. Adelante.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Gracias, presidente. Yo voy a ser muy breve en la iniciativa, porque hay iniciativas que vienen a esta Cámara a propuesta de los grupos parlamentarios. Aunque esta propuesta esté firmada por el Grupo Parlamentario Socialista, es una iniciativa que sobre todo piensa y pone el foco en el sector, en el sector de la activa, en el sector portuario. La iniciativa lo único que refleja es un deseo y una petición que nos hace el sector a los grupos parlamentarios representados en esta Cámara.

Para nosotros el sector de la activa es un sector muy importante en el que, como muchos otros, en esta pandemia hemos visto de forma más clara su importancia. Debemos tener en cuenta que el funcionamiento de los puertos, el trabajo de los estibadores durante el tiempo de la pandemia, el tiempo de confinamiento, garantizó que todos pudiéramos tener lo que necesitábamos, incluso estando el país confinado y en estado de alarma. Creo que estos momentos tenemos que aprovecharlos para hacer el reconocimiento a todos esos sectores, a todos esos trabajadores que en una época de normalidad no le damos tanta importancia, pero que en épocas como la que estamos viviendo, vemos que son esenciales para nuestra vida.

Además, también hay que reconocer el trabajo que hacen cada día las empresas estibadoras, que han conseguido durante mucho tiempo y a lo largo de muchos Gobiernos, que nuestro país sea un país muy competitivo, que sea un país referencia en las mercancías por mar y que tiene que permitirnos seguir siendo competitivos.

¿Por qué esta iniciativa es importante? Aparte de lo que decía al inicio de mi intervención. Porque es una petición que hace el sector, sobre todo, porque tenemos que garantizar, y es lo que busca la iniciativa, la estabilidad de los puertos, ver que siga habiendo durante mucho tiempo la paz social, y porque ello es garantía de que nuestro sector es lo más competitivo posible.

Yo quiero agradecer la labor que han ido haciendo durante los últimos años, tanto la patronal como la parte de representantes de los trabajadores, que han conseguido en una situación muy complicada, llegar a acuerdos. Poner un marco de convenio laboral, que les permita seguir trabajando y que permita seguir haciendo muy competitivo ese sector en nuestro país.

Pero para eso también los representantes públicos en esto tenemos que hacer una labor. Es un sector que desde que el Tribunal de Justicia Europeo impuso una sanción al Reino de España, por el sistema de la activa español, durante los últimos Gobiernos ha habido que hacer determinados encajes jurídicos y legales que permitieran que pudiera seguir funcionando de una forma más razonable.

Yo quiero hacer un reconocimiento también al que fue ministro anteriormente, a Íñigo de la Serna, que le tocó gestionar de inicio todo el conflicto, que le tocó gestionar el primer real decreto, que tuvo que sufrir también la situación de conflictividad del sector. Pero que es cierto que fue el primer real decreto que permitió el que se pudiera avanzar. A partir de ahí llegó un segundo real decreto con el Gobierno actual, que siguió poniendo las bases para que pudiéramos dar estabilidad al sector. Lo que tenemos claro y por eso impulsamos esta iniciativa, es que para garantizar la tranquilidad definitiva y para cerrar el círculo que empezó hace muchos años en el sector, tenemos que hacer pequeñas modificaciones que permitan al sector, que permitan al sector seguir trabajando, y trabajando con seguridad jurídica.

Nos piden la patronal y el sindicato que consigamos dar seguridad jurídica a los acuerdos que han alcanzado en negociación colectiva. Creo que es nuestra obligación impulsarlo, garantizarlo y cerrar definitivamente un tema que lleva muchos años abierto y que nos tiene que permitir seguir impulsando un sector tan importante para la economía española y para el sector industrial.

Nada más, y muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 342

25 de marzo de 2021

Pág. 34

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

A continuación, intervienen para la defensa de las enmiendas a la proposición no de ley, por el Grupo Parlamentario Vox, don Rubén Darío Vega Arias. Tiene la palabra.

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

El PSOE nos presenta en esta proposición su única petición al Gobierno. Habla de centros portuarios de empleo, instando al Gobierno a que se reconozca su carácter mutualista y se establezcan las especialidades necesarias para su adaptación a su realidad específica.

Creemos que la segunda parte a la que hace usted referencia tiene un error ortográfico, o ya me explicará a qué especialidades del Centro Portuario de Empleo se refiere.

Suponemos que se refiere a las especialidades de los futuros trabajadores portuarios, porque falta el desarrollo del anexo 8 del Real Decreto 988 de 2013.

En cuanto al carácter mutualista que usted solicita, de Centros Portuarios de Empleo, señorías, ya son mutualistas. ¿Por qué? Porque el objeto social de estas CPE, de estos Centros Portuarios de Empleo, configurado como empresa de trabajo temporal, es el empleo de los trabajadores de la estiba, así como su formación profesional. Por lo que esta restricción normativa afirma de facto que son sociedades de naturaleza ya mutualista. Pero, es más, si usted se informara un poquito más, sabe perfectamente que lo dejó claro la Comisión Nacional del Mercado y la Competencia, en los informes emitidos a solicitud de su jefe, de su Ministerio de Transportes, en relación con el borrador sobre el quinto acuerdo marco, informe 59, que aquí lo tengo, por si lo quiere consultar, y el 33/20.

No comprendemos para qué nos hace perder el tiempo. Seguramente que piensen que el dinero público no es de nadie, como dijo su ministra.

Mire usted, hay dos factores fundamentales en estas operaciones tecnológicas de estiba y desestiba o manipulación de la mercancía, que son la seguridad y el tiempo.

En este sentido, nuestros estibadores, según la UNTAC, infórmese de lo que es, solo eran superados profesionalmente por los países nórdicos y los países del este. Pero habría que estudiar si estos cuentan con una mayor inversión y equipamiento.

Pero resulta que estos dos factores también son los fundamentales para las navieras, por lo que cualquier iniciativa debe ir encaminada a la mejora de estos factores.

En este sentido, nos resulta incomprensible que este Gobierno, que dice defender a los trabajadores, siga la línea marcada por la sentencia, el asunto C 576, que usted mencionó anteriormente, en orden de que España infringía la libertad de establecimiento. En lugar de las sentencias, asunto C 407 y C 471-19, a favor de la postura de Bélgica. Si quiere, también tengo aquí las sentencias para que las pueda usted consultar. En la que prima el interés público de seguridad en el trabajo y el tiempo de estadía, que viene a ser lo mismo.

Por cierto, falta, los señores del PSOE, que defienden tanto a los trabajadores en toda esa Normativa que están desarrollando ustedes, falta en esta las especificaciones para los barcos de bandera de conveniencia. Infórmese, por favor, de qué es un barco bandera conveniencia.

No olvidemos que este Gobierno viene favoreciendo dichas banderas, en las que están incluidos países europeos, como Malta, Chipre, etcétera. No lo decimos nosotros, lo dice el Sindicato Internacional ITF. Puesto que los marineros de esos barcos, por cierto, cobrando salarios propios de esclavos, no necesitan la certificación profesional de estibador, nos tememos que también terminen realizando las labores de estiba y desestiba a bordo de esos barcos. Otra profesión que pretenden ustedes destruir.

Nuestro grupo parlamentario va a votar abstención, ya que el desarrollo de esa Normativa que se inició en 2017 y que solicitan su desarrollo en esta PNL, en esas fechas, nuestro grupo parlamentario no tenía representación parlamentaria, y consecuentemente no participó, porque le resulta. Con lo cual, es congruente que nosotros votemos abstención.

De todas formas, agradecer al diputado proponente del Partido Socialista, su gran esfuerzo, el diputado de Cáceres. Comprendo que le falta, le haya faltado tiempo el otro día para ir a saludar a sus agricultores, trabajadores de Cáceres, a su recepción en Madrid.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor Vega.

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra doña Paloma Gázquez Collado.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 342

25 de marzo de 2021

Pág. 35

La señora **GÁZQUEZ COLLADO**: Gracias, presidente. Buenas tardes.

Empiezo mi intervención, como ha hecho el portavoz del Partido Socialista, destacando que, en mayo del 2017, como señala además también la exposición de motivos de la proposición no de ley, fue un Gobierno del Partido Popular, fue el ministro Íñigo de la Serna, el que traspuso lo exigido por la Unión Europea, sobre el régimen de los trabajadores para la prestación del servicio portuario de la manipulación de mercancías, del servicio de la estiba.

Desde el Partido Popular estamos a favor, como siempre, de la mayor y mejor competitividad de nuestros puertos y de la libre circulación y contratación de trabajadores sin discriminación de ningún tipo. Así quedó recogido en el artículo 2 del citado Real Decreto 8/2017, donde se establece la libertad, como siempre, va unida esa palabra a nosotros, la libertad de contratación de trabajadores portuarios para la prestación del servicio de manipulación de mercancías y se desvincula expresamente la prestación del servicio de la necesidad de participar en la Sageb o en similares.

Asimismo, junto con esta redacción, se derogaron los preceptos del texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, que imponían también la obligatoriedad de formar parte de una Sageb para prestar el servicio portuario de manipulación de mercancías y la obligatoriedad de contratar de forma prioritaria a trabajadores de una Sageb.

También, el citado real decreto del 17 establecía en su artículo 3 los requisitos de capacitación, y en el 4, lo que nos centra hoy esta proposición no de ley, los Centros Portuarios de Empleo, cuyo objeto es el empleo de trabajadores en el servicio de la estiba.

Este después fue, efectivamente, desarrollado en el Real Decreto 9 del 2019, mediante la incorporación de un nuevo artículo también en la Ley de Empresas y Trabajo Temporal.

Ciertamente, es verdad que los reales decretos del 8/2017 y del 9/2019, establecen un tiempo de transición para la aplicación plena y toma de medidas.

Pero en cualquier actuación que llevemos a cabo, tanto ahora como en el futuro, tiene que ser consecuente con la sentencia del Tribunal de Justicia y la Unión Europea, sobre el mercado laboral y sobre el modelo laboral del servicio de la estiba en los puertos de interés del Estado, que están vigentes desde el año 1980 y que estimaba y establecía unas restricciones no justificadas a la libertad de establecimiento.

Hay que recordar que, en ese Real Decreto del 19, ustedes residenciaron a los centros portuarios de empleo, no solo la contratación, sino también la formación, a través de un contrato de formación y aprendizaje por el que podrían acceder al certificado de profesionalidad.

Por todo ello, clarificar y completar, sí, como vamos a apoyar hoy con la transaccional que vamos a llegar, esta proposición no de ley, pero con los preceptos marcados por Europa, que nosotros conocemos muy bien. Insisto, libertad, y siempre primando que los puertos de España sean competitivos, productivos y flexibles en sus procedimientos. Porque ya finalizando, en toda esta proposición no de ley, echamos de menos que se ponga encima de la mesa, como siempre, esa competitividad. Porque de nada vale regular un tema laboral si no hay mercado o trabajo que realizar.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Tiene la palabra ahora para tomar posición, por el Grupo Mixto, el señor Martínez Oblanca.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Muchas gracias, señor presidente. Con muchísima brevedad, porque me parece muy bien que el Gobierno acometa mayor seguridad jurídica en relación con la estiba, desestiba y la actividad de manipulación de mercancías en el ámbito portuario.

Como recordaba el señor Ramos, el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, en 2017 hubo de recurrirse a la fórmula del real decreto ley para acometer una compleja problemática que afectaba a los estibadores en los puertos de interés general del Estado.

En este sentido, quiero recordar que en Asturias tenemos dos importantes puertos, y quiero resaltar que, por cierto, están desaprovechados, después de haber realizado los españoles un amplio esfuerzo económico vía impuestos para sufragar las grandes obras de ampliación.

Votaré a favor de esta iniciativa, y con mayor motivo, si se va a elaborar un texto transaccional con la enmienda que con tanto detalle ha defendido en nombre del Grupo Popular la diputada asturiana, la señora Gázquez.

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 342

25 de marzo de 2021

Pág. 36

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por EH Bildu, señor Ruiz Pinedo, tiene usted la palabra.

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

Bueno, esta propuesta, que demanda clarificar y complementar el régimen jurídico de los centros portuarios de empleo, pues es necesaria, dado el caos y las situaciones de inseguridad que está trayendo esas reformas legales de liberalización y privatización que se tomaron ya hace años.

Es precisamente este hecho el que haya personas que estén con contratos indefinidos bajo el paraguas de contrataciones de una ETT, aunque estén adaptadas a la estiba, lo que está trayendo es una continua conflictividad e inseguridad.

Es precisamente este hecho que hace que se tenga que buscar una nueva fórmula de mutualidad para que las empresas que emplean diariamente a estas y a estos trabajadores, le reconozcan como trabajadores propios.

Esto, en diferentes puertos, ha traído una conflictividad importante y es hora de dar un marco ya legal de seguridad a esta situación.

Con esta modificación sí se puede ayudar a mejorar lo que actualmente se les reconoce como trabajadores de empresas estibadoras, y que se les asistan derechos, como es la efectiva ocupación del puesto de trabajo.

Ahora, en nuestra opinión, esta garantía de empleo no debería darse solo en el caso de los trabajadores y trabajadores indefinidos, sino que debe alcanzarse para responder también a la situación de los eventuales. En la mayor parte de los puertos, por ejemplo, en Bilbao, en estos momentos, pues prácticamente un 30% de la gente que está trabajando.

Por eso consideramos que es un pequeño paso y es necesario y por eso lo vamos a aprobar.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Ciudadanos, la señora. No, perdón, es cierto. Por el Grupo Parlamentario Vasco, señor Barandiarán, tiene usted la palabra.

El señor **BARANDIARAN BENITO**: Sí, muchas gracias, señor presidente.

Como han recordado el ponente y la enmendante, esta situación deriva del conflicto habido durante el año 2017, en relación con la estiba, que tuvo como solución sendos decretos leyes del año 2017 y 2019, que han pretendido dotar de cierto margen de seguridad jurídica a un conflicto en el que, no olvidemos, partía de una sentencia del Tribunal de Justicia y la Unión Europea. Pero luego también de reiterados señalamientos de la comisión, en el sentido de que existía un incumplimiento de esa sentencia, y existía incumplimiento a las normas sobre competitividad entre empresas, lo cual hubiera supuesto una grave erosión, puesto que aquellas sanciones, la amenaza de aquellas sanciones era especialmente importante.

En segundo lugar, lo que hay que reseñar es que, aquellos grandes decretos leyes han aportado una solución determinada que, sin embargo, la puesta en práctica en los puertos ha supuesto la creación de ciertos grados, ciertos márgenes de inseguridad en su aplicación, que es necesario, y en eso coinciden todos los operadores, a los que es necesario darles mayor concreción, mayor seguridad, tanto desde el ámbito de empleo como desde el ámbito de la competitividad, tanto desde la libertad de contratación en el ámbito del trabajo como también desde el ámbito de la libre competencia entre empresas. A eso es a lo que entiendo que va en lo fundamental esta proposición no de ley, a animar al Gobierno, precisamente, a tomar aquellas medidas que puedan dotar de seguridad, precisamente, atendiendo a esos dos parámetros.

En ese sentido, desde luego, nosotros entendemos que esa situación merece una respuesta. Hoy día no tiene una respuesta absolutamente concretada. Atiende también a un problema concreto. Es el de la concreción del quinto convenio marco del ámbito de la estiba. Es decir, hace falta determinado grado de seguridad, también, a la hora de obtener un acuerdo en el marco de la negociación colectiva. Hace falta también saber cuál es el marco de competencia entre las empresas, que son de diferente tipo y de diferente tamaño, vamos a decirlo, por otra parte, y al fin y al cabo lo que se pretende es dotarle de un marco de seguridad a una situación que, aun habiendo tenido un margen de solución, sigue siendo de relativo conflicto, en el que esperemos que todos salgan ganando, como esperemos, señor vicepresidente de la Mesa, señor Garcés, también salgamos ganando los donostianos, en el final de copa, que es a lo que se refiere.

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 342

25 de marzo de 2021

Pág. 37

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, la señora Muñoz Vidal. Tiene usted la palabra.

La señora **MUÑOZ VIDAL**: Sí, presidente, muy brevemente. Ya lo han dicho todos los anteriores portavoces. Es un conflicto que hay que, vamos, era un conflicto, el que sienta las bases de esta proposición no de ley. Esto es sentar los principios para seguir avanzando en esta resolución y definir un nuevo marco normativo. O sea, que votaremos a favor de la proposición.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Bien, por el Grupo Parlamentario Plural, el señor don Ferrán Bel, tiene la palabra.

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

De hecho, el tiempo pasa y pasa y parece que hace siglos, pero efectivamente, en mayo del 2017 se convalidó un real decreto. Lo recordaba el portavoz socialista, por parte, en aquel momento, del ministro Íñigo de la Serna, para intentar solucionar un problema derivado de una sentencia. Entonces, yo quiero aprovechar y recordarles para que todo el mundo tenga memoria, que hace cuatro años, exactamente cuatro años, esta semana pasada, el ministro De la Serna trajo un real decreto previo, el 4/2017, y que fue rechazado. Fue rechazado, porque en aquel momento, los medio socios de Ciudadanos le hicieron regate corto y les cambiaron el voto la última semana, y porque el Partido Socialista, que hoy le agradece al ministro De la Serna, el trabajo hecho, lo abandonó y votó en contra, en uno y en otro.

Entonces, en aquel momento, quien, quiero reivindicarlo, sacó las castañas del fuego al Gobierno del Partido Popular y al conjunto del Estado español, donde las multas diarias eran millonarias, fueron los ocho diputados del Partido Demócrata. Los independentistas perversos de aquel momento, que empezaron a negociar con los sindicatos y con las empresas del sector, para intentar llegar a un acuerdo, y se llegó a este acuerdo. Este acuerdo se acabó probando con los votos del Partido Popular y de los partidos, del Partido Nacionalista Vasco y del PDeCAT.

En aquel momento, en aquel acuerdo, y recuerdo que nosotros sufrimos muchas críticas por algunos, y no quiero recordar quiénes, pero nos dieron palo, hoy el sector está donde está. Porque en aquel momento, hay que recordar que los puertos estaban paralizados o prácticamente paralizados. El Estado español, recibiendo unas sanciones millonarias cada día.

En aquel momento, recuerdo perfectamente, y quiero hacer mención de mi compañero, Carlos Campuzano, y un servidor que les habla, que estuvimos negociando estos aspectos, sabíamos cuáles iban a ser algunos de los problemas, que todavía hoy arrastramos, y que es importante que se resuelvan, y no es fácil. Jurídicamente no es fácil.

Por tanto, nosotros vamos a apoyar esta iniciativa. Entendemos que los centros portuarios de empleo habrán de buscar un encaje en la modificación legislativa, seguramente una modificación legislativa de las ETT. Pero, en todo caso, y yo sí que le pido al Gobierno que todos estos instrumentos jurídicos y estas modificaciones que se deben hacer a los CPE, se haga de forma consensuada, no solo con el sector, sino también con los grupos parlamentarios.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, doña Roser Maestro. Por favor, tiene usted la palabra.

El señor **MAESTRO MOLINER**: Muchas gracias, presidente.

Bueno, entendemos, igual que otros intervinientes, que esta PNL propone clarificar y completar el régimen jurídico de los Centros Portuarios de Empleo, para superar ciertos problemas, como ya se ha comentado, respecto a su funcionamiento, y alcanzar así un equilibrio entre la seguridad jurídica y los derechos laborales en la gestión del trabajo portuario.

Así, se propone declarar la naturaleza de entidad mutualista, que sí que compartimos, que se trata de una entidad mutualista, y los actuales centros pasarían de ser empresas de trabajo temporal especializadas a, efectivamente, como se ha dicho, mutuas. Como tal, cada socio empresarial debería estar obligado al mantenimiento de los puestos de trabajo y a dar estabilidad y garantías a la ocupación de los trabajadores. Cuestión que nos parece sencillamente fundamental.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 342

25 de marzo de 2021

Pág. 38

Asimismo, debería definirse, entendemos, la contribución de los socios empresariales a la puesta en práctica de las obligaciones laborales, ya que serían socios de una empresa mutualista de base laboral, en la que participarían para recibir servicios laborales. Esto es importante, especialmente, que también se ha comentado, en lo que respecta a la promoción y a la protección del empleo, que, efectivamente, incluiría la formación y los planes sociales.

En este sentido, entendemos que es positivo armonizar la seguridad jurídica en el funcionamiento de los centros y la garantía de los derechos laborales de los trabajadores, respetando, efectivamente, el marco europeo en materia de competencia, en el cual no entraré más en la cuestión, puesto que se ha tratado más que debidamente.

No podemos olvidar tampoco que a razón de toda la sentencia que se ha estado manejando, a lo largo de este punto, todavía queda pendiente de firmar el primer acuerdo laboral del sector, adecuado a la misma, que precisamente es lo que también favorecería esta implantación de la sentencia.

Por lo tanto, si lo que se proponen en esta PNL es culminar ese proceso o ayudar a culminar ese proceso de reforma de la actividad portuaria, con plenas garantías de los derechos laborales, esencialmente, y sociales de los trabajadores, bienvenida sea esta iniciativa y la apoyaremos.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Señor Ramos, con las dos enmiendas presentadas.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Hemos presentado una enmienda transaccional con el Grupo Popular, que completa y enriquece el texto.

El señor **PRESIDENTE**: La otra doy por hecho que no la han aceptado, ¿no? Señor Ramos, la otra.

— RELATIVA A IMPULSAR EL TRANSPORTE FERROVIARIO DE PROXIMIDAD EN LA COMUNIDAD DE MADRID. (Número de expediente 161/002272).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la proposición no de ley número 8. Proposición no de ley relativa a impulsar el transporte ferroviario de proximidad en la Comunidad de Madrid, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. La va a defender don Daniel Vicente Viondi. Tiene usted la palabra.

El señor **VICENTE VIONDI**: Muchas gracias, presidente. Buenas tardes a todos y a todas.

El servicio de Cercanías, como así lo conocemos en la Comunidad de Madrid, con datos previos a la pandemia, movía a más de 750 000 madrileños y madrileñas cada día, principalmente, en el Corredor del Henares y a través del sur metropolitano. Es un complemento necesario e imprescindible en la red completa de transporte público que hay en la Comunidad de Madrid.

Además, es un transporte sostenible que lucha contra la contaminación atmosférica que, en Madrid, bien sabemos los graves perjuicios que lleva a cabo en la salud de todos y todas.

Este servicio, Cercanías, durante los últimos años, muy en concreto, con los Gobiernos del Partido Popular, sufrió un recorte en sus prestaciones y un deterioro en el servicio.

Vimos cómo hubo una bajada de más del 30% en el mantenimiento de las infraestructuras, cómo no se compró ni un solo tren de cercanías durante aquellos años. Apenas hubo inversión dentro de la red y acumuló a lo largo de los siete años un servicio que fue poco a poco devaluándose. Porque, señorías, cuando un sistema de transportes no se devalúa de un día para otro, se devalúa lentamente. Lo costoso es poder recuperarlo, y en eso es en lo que estamos.

Ese servicio que nos dejen ustedes encontraba retrasos a diario, quejas de los usuarios, averías un día sí y un día no. Nula información al usuario. La conclusión era que de un servicio que, en aquel momento, en el año 2010, era ejemplar y usado por más de un millón de madrileños al día, se quedó en un servicio devaluado, depauperado y, en muchísimas ocasiones, casi siendo un problema más que una solución para el día a día de la movilidad de miles de madrileños.

Fueron siete años de recortes y deterioro, a pesar de promesas, como diría Iván Ferreiro, promesas que no valen nada, porque ustedes presentaron dos planes. Uno lo podría contar la señora Ana Pastor, en el municipio de Torrejón, año 2014, junto al expresidente Ignacio González, prometió más de 300 millones de euros. No se vio ni uno en la red.

Luego tuvimos otro plan. Lo hizo el señor Íñigo de la Serna, aquel que repartía miles de millones como repartía Bárcenas sobres en Génova.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 342

25 de marzo de 2021

Pág. 39

Ninguna de las inversiones, ninguno de los planes, ni de Ana Pastor, ni de Íñigo de la Serna, se vieron reflejados en la realidad.

Luego, ustedes nos dejaron un servicio muy depauperado. En el año 2018, hasta ahora, la inversión ha crecido. Lo reflejan claramente los presupuestos generales del Estado, que recientemente hemos aprobado, más de un 47% de crecimiento de la inversión. Ya se han adjudicado en estos dos años, recientemente se ha hecho, más de 200 trenes de cercanías de gran capacidad para poder mejorar el servicio.

Hay avances significativos, pero eso no significa que se haya recuperado la calidad que merece este servicio.

Por eso nosotros presentamos esta iniciativa, porque creemos que hay que mejorar aún más el servicio, porque tiene que ser aún más eficaz, porque debe tener mayor información el usuario. Porque las estaciones deben tener más accesibilidad. Porque hay que mejorar el conjunto de las infraestructuras de la red. Creemos, además, que el mecanismo de recuperación y resiliencia va a suponer una palanca fundamental para volver a recuperar un servicio público del cual los madrileños y las madrileñas nos sentíamos orgullosos tiempo atrás y que ustedes nos dejaron profundamente devaluado.

Recuerdo muy cariñosamente el trabajo que hicimos los socialistas de Madrid durante los últimos años, reclamando con insistencia una mejora del Cercanías. Durante esos años, el PP, el Partido Popular, que gobernaba con mayoría absoluta, nos negaba la realidad. Ahora, probablemente, encontraremos que nos exijan a nosotros todo lo que ellos durante ocho años nunca hicieron.

Espero que al menos no voten en contra de esta iniciativa, sino que se sumen al clamor que tienen los madrileños a que el servicio de Cercanías recupere su calidad y el orgullo que les suponía para el conjunto de los madrileños y madrileñas.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Don Andrés Lorite, tiene usted la palabra para defender la enmienda presentada.

El señor **LORITE LORITE**: Muchas gracias, señor presidente. Señorías, el cinismo y la hipocresía del Grupo Parlamentario Socialista no tiene límites, y hoy se ha vuelto a demostrar con este debate, tras tres años desde que asumieron el Ministerio de Fomento, sin hacer absolutamente nada en la red de Cercanías de Madrid.

Pero la actitud del Partido Socialista responde claramente al momento en el que estamos, a un momento electoral y de la Comunidad de Madrid, en el que pretenden prometerle a prisa y corriendo a los madrileños que van a cumplir finalmente con ellos.

Pero su cuento, señores del Partido Socialista, su agravio y sus desprecios a la Comunidad de Madrid son continuos e inaceptables. Ustedes han optado por la confrontación, por insultar, por criticar permanentemente a Isabel Díaz Ayuso, la presidenta de la Comunidad de Madrid, en vez de gestionar los intereses de los madrileños, en vez de gestionar la competencia del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, e invertir lo que los madrileños necesitan para solucionar sus problemas.

Señores del Partido Socialista, llevan ustedes muchos años sin gobernar en la Comunidad de Madrid, y le auguro muchos más en la oposición, porque desde luego su respuesta siempre es la misma. Su respuesta a la falta de apoyo electoral es el castigo a los intereses de los madrileños.

Señores diputados del Partido Socialista, el Gobierno del Partido Popular cumplió con la Comunidad de Madrid. Íñigo de la Serna presentó el Plan de Cercanías en abril del 2018. Un plan ambicioso, dotado con más de 5000 millones de euros. Un plan que además tenía uno adicional de acción urgente para el bienio 2018-2019, con la actuación a muy corto plazo para conseguir resultados inmediatos.

Pero ¿qué pasó? Inmediatamente después hubo una moción de censura vergonzante en mayo del año 2018 y entraron ustedes en el ministerio. ¿Para qué? Para no ejecutar absolutamente ninguna de las medidas que planteaba el Plan de Cercanías 2018-2025.

Señorías, les dejamos desde el Gobierno del Partido Popular el plan y la dotación presupuestaria en los Presupuestos Generales del Estado para el año 2018. Ni ejecutaron el plan ni ejecutaron las correspondientes partidas presupuestarias para esas inversiones tan importante que necesita la Comunidad de Madrid en materia de conectividad y de transporte ferroviario.

Hablaban ustedes de la obsolescencia de los trenes, evidentemente, más del 50% de esos trenes tienen más de 25 años de antigüedad, y ustedes no han hecho absolutamente nada durante estos tres años.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 342

25 de marzo de 2021

Pág. 40

Por tanto, señorías, han vuelto a actuar como siempre lo hicieron los ministros socialistas de Fomento, como lo hizo en su época Magdalena Álvarez, y como posteriormente lo hizo José Blanco, prometiendo actuaciones y luego no invirtiendo, prometiendo actuaciones y no consignando en los presupuestos.

Por cierto, señorías del Partido Socialista, hablando de consignaciones presupuestarias, ¿le podrían ustedes explicar a los madrileños por qué los han despreciado en los Presupuestos Generales del Estado para el año 2021? ¿Por qué la Comunidad de Madrid está a la cola de todas las comunidades autónomas españolas en materia de inversión por habitante, dotándose con 188 euros de inversión por habitante, cuando la media está en 258? Explíquese, si pueden.

En cualquier caso, aún están esperando en la Comunidad de Madrid que pongan ustedes en marcha esas inversiones, tras tres años.

Señorías, termino. Termino diciéndoles que los madrileños no les votan, y seguirán sin votarles, seguirán sin votarles, porque ustedes se dedican permanentemente a atacarles, a discriminarles y a tomarles el pelo. El día 4 de mayo, en conclusión, los madrileños tienen dos opciones. O su manipulación o la libertad.

Nada más. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

¿Por el Grupo Parlamentario Mixto? ¿Por el Grupo Parlamentario Bildu? Tampoco. ¿Por el Grupo Parlamentario Vasco? ¿Por el Grupo Ciudadanos? ¿No? ¿Por el grupo parlamentario? No está.

Por el Grupo de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, doña Roser Maestro, tiene usted la palabra.

El señor **MAESTRO MOLINER**: Muchas gracias, presidente.

Bueno, en primer lugar, mostrar nuestro completo apoyo a cualquier iniciativa que apueste por potenciar los servicios de Cercanías y, por supuesto, su correcta financiación por el Estado, para garantizar la mayor calidad posible en la prestación del servicio y, necesariamente, a precios accesibles.

Es una realidad, aunque intente negarse, que con el Gobierno de coalición se ha intentado apostar por las redes de cercanías en materia ferroviaria. De hecho, en contra también de algunas manifestaciones, los presupuestos generales sí que empiezan a contemplar una reorientación hacia la inversión de la red ferroviaria convencional y de Cercanías.

No lo olvidemos. Tras unos años en los que la política ferroviaria se centró en exceso en la Alta Velocidad. Desde nuestro punto de vista se alimentó una especie de burbuja ferroviaria, con un diseño de un mapa con miles y miles de kilómetros de Alta Velocidad, invirtiendo en exceso en algunas líneas de escaso uso y abandonando —entiéndase— la red convencional y de Cercanías.

No podemos olvidar que la red convencional y de Cercanías son el modo de transporte ferroviario que usan en España millones de viajeros para sus desplazamientos habituales. Son las redes que realmente vertebran el territorio y ofrecen la posibilidad global de uso del ferrocarril, de forma cotidiana en ambientes locales, regionales e interregionales.

De hecho, según el último informe anual sobre el ferrocarril español, los trenes de Cercanías son los más importantes por su volumen de viajes, y también, son los más destacados, midiendo los viajes según las longitudes recorridas, que, siendo relativamente cortos, son los que acumulan más por kilómetros efectuados. El 43,2% del total. Mientras el AVE representa el 38%, y los trenes normales para grandes distancias, el 18,8 restante.

También consideramos importante reforzar que, desde un punto de vista ambiental, priorizar el Cercanías y desarrollar toda la red de mercancías es una apuesta segura y, por lo tanto, siempre vamos a estar en esa parte apoyándolo.

Quiero recordar que España, además, está comprometida en la lucha contra la crisis climática. El objetivo del Plan Nacional Integrado de Energía y Clima, 2021-2030, es avanzar en la descarbonización. Entendemos que esa es una de las prioridades que supondría este tipo de inversiones.

La parte propositiva de esta PNL va en la dirección correcta, con medidas para la mejora de los servicios de Cercanías de Madrid. Es importante, porque los servicios de Cercanías, como ya he dicho, son un elemento esencial en el sistema de transporte colectivo de la Comunidad de Madrid, y este núcleo de Cercanías es el que más viajeros transporta de toda la red ferroviaria española. Por eso entendemos que debe apoyarse completamente esta iniciativa y salir del error que algunas personas manifiestan respecto a que se haya podido hacer una política de verdadero fomento de las cercanías, anteriormente.

Muchas gracias, presidente.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 342

25 de marzo de 2021

Pág. 41

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Por el Grupo Parlamentario Vox, doña Cristina Esteban, tiene usted la palabra.

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

El 10 de marzo se convocan elecciones a la Comunidad de Madrid. El 12 de marzo registran esta iniciativa por parte del Grupo Parlamentario PSOE, para mejorar el servicio de Cercanías de Madrid. Esto huele a elecciones que tira para atrás. Pero bueno.

Decirles que, antes de meterme en la cuestión de la PNL, que es un auténtico peñazo oírles a los dos. ¿Qué pasaba en 1982, cuando Naranjito el Mundial y qué han hecho unos y qué han hecho los otros? O sea, de verdad que es un peñazo para el resto de los grupos, que no nos da igual. Pero, sobre todo para los españoles, que vamos a trabajar de aquí para adelante y no qué ha hecho cada uno en la época de su bipartidismo. Pero bueno.

La red de transportes de cercanías ferroviarias en Madrid, aparte de su innegable contribución a la descontaminación, cumple una importantísima función en un tema muy importante para esta Comisión, como es el acceso a la vivienda.

Son muchas las familias que gracias a este servicio pueden alejarse de las zonas tensionadas de la capital y acceder a viviendas más grandes, accesibles y despejadas, donde ver crecer a sus hijos.

Esto provoca que, para cumplir con sus obligaciones laborales o estudiantiles, dependan diariamente del buen funcionamiento de la red de Cercanías. Son 850 000 usuarios. Bueno, decían ustedes 750 000, la iniciativa me imagino que será un error, que los que utilizaban este medio de transporte diariamente, previamente a la pandemia, y qué duda cabe que para adaptarse a la nueva situación deben reforzar las frecuencias en horas punta, renovar el aire de manera frecuente y hacer posibles escotillas que se puedan abrir para mejor ventilación.

Pero Madrid no se puede parar y nuestros poderes públicos tienen que asegurar el funcionamiento de todos los medios de transporte y ponerlos al servicio de los ciudadanos para cumplir con sus trabajos o con sus estudios.

Las ya no tan nuevas tecnologías deben ponerse también al servicio de los madrileños. La descarga de una sencilla aplicación que informe en tiempo real del recorrido de los trenes, de las incidencias, que permita renovar el abono a golpe de clic, sin necesidad de imprimir los billetes o que permita comprar billetes sueltos.

Es también necesario el estudio de nuevas rutas en poblaciones madrileñas que se encuentran aisladas de otras rutas ferroviarias, para que puedan engancharse a otras principales y hacer posible la llegada de los ciudadanos a sus trabajos, universidades, institutos, y así como acceder a unas viviendas más asequibles.

Votaremos a favor de esta proposición.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Señor Vicente Viondi, no sé si con respecto a la enmienda presentada, si van a transaccionar.

El señor **VICENTE VIONDI**: Mantenemos el texto original.

El señor **PRESIDENTE**: Mantienen el texto. Gracias.

— RELATIVA A LA URGENTE MODIFICACIÓN DEL CONVENIO DE COLABORACIÓN PARA EL ESTUDIO Y DESARROLLO DE LOS TRABAJOS PARA LA INTEGRACIÓN DEL FERROCARRIL EN LA CIUDAD DE LOGROÑO A TRAVÉS DE LA SOCIEDAD LOGROÑO INTEGRACIÓN DEL FERROCARRIL 2002, S.A. (LIF 2002). (Número de expediente 161/002277).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la proposición no de ley, relativa a la urgente modificación del convenio de colaboración para el estudio y desarrollo de los trabajos para la integración del ferrocarril en la ciudad de Logroño, a través de la Sociedad Logroño Integración del Ferrocarril, 2002, S. A., presentada por el Grupo Parlamentario Popular. Doña Concepción Gamarra Ruiz, tiene usted la palabra.

La señora **GAMARRA RUIZ-CLAVIJO**: Gracias, presidente. Muy buenas tardes a todos los miembros de esta comisión, en la cual el Grupo Parlamentario Popular ha presentado una iniciativa que tiene que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 342

25 de marzo de 2021

Pág. 42

ver con una actuación en la ciudad de Logroño. Una de las más importantes actuaciones de integración del ferrocarril al paso por una ciudad, que se ha llevado a cabo en nuestro país.

El objetivo es finalizar una tramitación que lleva mucho tiempo en marcha, pero que ya es necesaria la finalización del mismo, sobre todo, porque se cumplen los plazos que tiene establecido la operación de refinanciación de la misma y, por tanto, al vencimiento de la misma, los dos socios locales tendrán que asumir una fuerte cantidad que pone y dificulta la estabilidad de dos Administraciones, como es el Gobierno de La Rioja y el Ayuntamiento de Logroño.

Nos tenemos que remontar a un convenio del año 2019 y a los posteriores acuerdos que fueron firmados por tres Administraciones; el Gobierno de España, un Gobierno autonómico, como es el Gobierno de La Rioja, y una ciudad como es Logroño.

En aquellos momentos, en el año 2003, estaban en marcha distintas actuaciones de integración del ferrocarril. Concretamente, en aquellos tiempos se firmaban cuatro convenios. El de Logroño, el de Gijón, el de Alicante y el de Valencia. Los mismos estaban pensados para un mismo tipo de actuación ferroviaria, de integración ferroviaria, pero, sin embargo, establecieron condiciones diferentes. Concretamente, en lo que se refiere a esta operación, se establecía un criterio distinto al que se recogió para Gijón, Alicante y Valencia.

En este sentido, se estableció que Logroño y la Comunidad Autónoma de La Rioja, como Administraciones locales, asumieran el 50% del déficit que de la operación se pudiera desprender.

En estos momentos, y una vez que se está ultimando lo que es la fase 1 del soterramiento, lo que venimos a solicitar es que se concluyan los trabajos que se iniciaron por parte de la sociedad para buscar un nuevo equilibrio en la asunción de ese déficit.

¿Por qué? Porque se ponía en riesgo la viabilidad de dos Administraciones públicas y, por otro lado, porque con el paso del tiempo, la actuación que se había llevado a cabo, establece una situación distinta que hace necesaria que se reconduzca ese equilibrio por parte del resto, en el propio convenio.

En ese sentido, por lo que se solicitó en su momento, y se acordó de manera unánime por todas las Administraciones, un nuevo convenio y un estudio que nos llevara a reequilibrar las cargas, y estableciendo con base en la aportación de cada uno de, en los porcentajes en la participación en esta sociedad, lo que se estableció es que, por un lado, el Ministerio de Fomento asumiera e hiciera frente a un compromiso que el propio convenio establecía. Era una aportación de 30 millones de euros a la Sociedad Integración del Ferrocarril; cosa que hasta este momento no se ha producido en su totalidad.

Por otro lado, que se tuviera en cuenta la necesidad de reequilibrar ese déficit en relación con los dos socios locales.

¿Por qué era necesario llevar a cabo ese reequilibrio en el déficit? Porque hay condiciones, hay situaciones que no se previeron inicialmente en el convenio y que luego se afrontaron.

De hecho, estamos hablando de una operación que, si se firmaba en el año 2002, en el año 2021 todavía no se ha concluido, y nunca se pensó que duraría dos décadas y que afrontaría dos crisis económicas. Esto nos tiene que llevar, por tanto, a afrontar una nueva financiación y un nuevo marco de financiación en los cuales se tenga en cuenta la participación de las tres Administraciones, y el Gobierno de España, a través del Ministerio de Fomento y de Renfe, asuma la parte que le corresponde.

¿Por qué es por lo que se demanda? Porque muchísimos de los gastos que se han asumido por parte de la sociedad, no estuvieron previstos inicialmente en el convenio, como pueden ser la estimación de estudios previos o de proyectos constructivos que luego se desarrollaron.

Por otro lado, porque también el retraso en el acometimiento de todas estas actuaciones, en muchos casos promovidos del propio Gobierno de España, han ocasionado un alto coste financiero para esta operación. No parece ni lógico ni justo que las dos Administraciones, que no han promovido ni han provocado esa ralentización y, por tanto, esta ejecución, mucho más lenta de las actuaciones, sean quien tengan que asumir el coste financiero de una actuación de esta envergadura. Además, no solo por esto, sino porque ha habido muchísimas de las actuaciones que se han desarrollado que no estuvieron previstas inicialmente en el convenio fundacional, que han tenido un coste, pero que, sin embargo, no está todavía siendo asumido por la Administración.

Por todo ello, a todo ello hay que unir que el Tribunal de Cuentas fiscalizó a 31 de diciembre del año 2016, todas las actuaciones de soterramientos en nuestro país. Las conclusiones de ese informe de fiscalización del Tribunal de Cuentas, en relación con las operaciones de soterramiento, estableció la necesidad de la modificación de los mencionados convenios, a fin de ajustar el coste de los proyectos inicialmente previstos a las disponibilidades financieras de las sociedades.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 342

25 de marzo de 2021

Pág. 43

Con base en estas recomendaciones, con base en los compromisos que han ido adquiriendo constantemente los socios a lo largo de todas estas dos décadas de trabajo por parte de tres Administraciones que han trabajado de una manera leal y de una manera coordinada, es por lo que en estos momentos se hace necesario instar al Gobierno para que finalice la redacción del nuevo convenio, tal y como se comprometió en el mes de marzo del año 2019, todos los socios, para que se incorpore ese nuevo ámbito y marco de financiación, donde el Gobierno de España asuma proporcionalmente a la participación que tiene la sociedad, el déficit de la misma y, por último, además, que se convoque de forma extraordinaria y urgente al Consejo de Administración para que ese convenio, que tiene que estar redactando el Gobierno de España, sea presentado a la Sociedad Logroño Integración del Ferrocarril, 2002.

En definitiva, señorías, lo que buscamos con esta iniciativa por parte del Grupo Parlamentario Popular es instar al Gobierno a cumplir con una obligación que ha asumido de manera, por unanimidad, en el marco de una sociedad de la que forma parte y, por otro lado, la premura en relación a este acuerdo viene derivada de la necesidad de que se acuerde y se adopte este nuevo marco, desde la solidaridad que debe existir entre las sociedades y también desde la lealtad que siempre ha existido en la misma.

El compromiso de revisar ese convenio es un compromiso que fue asumido en distintos momentos por parte de la Administración del Estado y, por tanto, debe ratificarse, porque fue un elemento básico para que se adoptaran otros acuerdos que permitieron en momentos complicados la viabilidad del mismo.

Si tanto el Gobierno de La Rioja como el Ayuntamiento de Logroño, en su momento, confiaron en que el Gobierno de España llevaría a cabo este acuerdo y esta modificación y lo impulsaría, este es el momento de que lo cumpla.

Muchas gracias. (Aplausos).

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Mixto, señor Martínez Oblanca, tiene usted la palabra.

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

Cuando leo la exposición de motivos sobre la integración del ferrocarril en la ciudad de Logroño, para colocar el transporte de la capital riojana en el siglo XXI, pues confieso que me entra una sana envidia por los avances conseguidos. Quiero, en primer lugar, poner de relieve que precisamente ha sido un gijoneses y amigo, el señor Santiago Millares González Coto, el que, como director general de Logroño Integración Ferrocarril, Live 2002, pues ha resultado una de las piezas clave para desarrollar un proyecto que acaba de celebrar la apertura del parque que cubre la estación soterrada.

He visto unas fotografías y me parece una obra espectacular. Muchísimo hizo por ello la que fue alcaldesa de la ciudad, la señora Gamarra, portavoz del Grupo Popular.

La sana envidia viene derivada de la lamentable deriva de otro gran proyecto de integración ferroviaria, cuyo desarrollo, efectivamente, se inició al mismo tiempo que el de Logroño, en septiembre de 2002. Hablo de Gijón y de su proyecto de estación intermodal, que acaba de ver torpedeado el convenio suscrito en 2019, con un absoluto consenso político y social. Para pasmo general, el Gobierno de Pedro Sánchez ha hecho trizas ese convenio, publicado en el *Boletín Oficial del Estado*, lo que, además de ser una colosal infamia, añade un nuevo retraso para que la población más numerosa de Asturias tenga una gran estación intermodal y, además, se continúe desaprovechando el túnel subterráneo de casi cuatro kilómetros, que está construido y sin uso desde hace más de ocho años.

Por el mejor futuro de logroñeses y riojanos, para que disfruten su estación cuanto antes, y viendo cómo se las gastan en el Ministerio de Transportes y en Adif, me parece pertinente la triple llamada de atención que se refleja hoy con esta proposición no de ley del Grupo Popular.

El señor **PRESIDENTE**: Por favor, silencio.

Un segundito. Disculpen, por favor, es la última PNL. Vamos a intentar mantener el mismo silencio que hemos mantenido hasta ahora. ¿Vale? Por favor.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Gracias, señor presidente. Decía que me parece muy pertinente esta triple llamada de atención que se realiza con esta proposición no de ley, para que se finalice la redacción del nuevo convenio, para que se respete y se salde la deuda histórica con aquella comunidad autónoma y, en consecuencia, se convoque de forma extraordinaria y urgente el Consejo de Administración de Logroño Integración del Ferrocarril, 2002.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 342

25 de marzo de 2021

Pág. 44

Votaré, señor presidente, a favor de esta iniciativa, que busca el cumplimiento de las obligaciones del Gobierno con este proyecto. No olvidemos que, al fin y al cabo, el Ministerio de Transportes es el competente en la captación de viajeros para el ferrocarril. De ahí que son los primeros interesados en que este proyecto se ponga en servicio cuanto antes.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Tiene la palabra ahora por el Grupo Parlamentario EH Bildu, nada. ¿Por el Grupo Parlamentario Vasco? ¿No? ¿Ciudadanos? Nada.

¿Por el Grupo Parlamentario Plural? El señor Bel no está. Por el Grupo Parlamentario Republicano, tampoco. Por el Grupo de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, doña Martina Velarde Gómez, tiene usted la palabra.

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

Pues he leído este proyecto no de ley con mucho detenimiento, y la verdad es que me resulta sorprendente, señora Gamarra. Más que un proyecto de ley, la verdad es que lo que parece es un acto propagandístico de quien firma la iniciativa, que es usted, señora Gamarra. Además, poniéndose alcaldesa de Logroño, y esto es que no parece una PNL que busque solucionar el problema ferroviario que ciertamente tiene Logroño. Que, además, desde nuestro Grupo Confederal estamos, como siempre, dispuestos y dispuestas a trabajar para su solución, porque conocemos además el problema.

Me sorprende, y lo digo, en la exposición de motivos, que pareciese como si la señora Gamarra quisiese justificar sus años de alcaldesa, echándole ahora mismo la culpa de todo a este Ministerio de Transporte o a este Gobierno, obviando que hasta 2018, que nos recordamos todo el mundo, pues gobernaba el PP. Aquí hace referencia, sí, al año 2019, con Pedro Sánchez como presidente, pero ya antes, señora Gamarra, de 2011 a 2018 algo se podía haber hecho. Sin embargo, todas las prisas llegan a partir de 2019, cuando ustedes ya no gobiernan. Pero es que tenemos memoria.

Deberíamos ir también acostumbrándonos a venir a las comisiones, entiendo, a defender proyectos, a defender propuestas, y dejar estos Plenos y estas comisiones, pues dejar de usarlos para el pim, pam, pum político, para hacerse propaganda.

La verdad es que no lo entendemos. Yo creo que no aporta nada venir a las comisiones a presentar este tipo de PNL que tienen claramente más intencionalidad de, como he dicho, de propaganda o de confrontación con el Gobierno actual que con la posible solución. Es una reflexión que hago y dejo abierta aquí al resto de los grupos. Ahorraríamos mucho tiempo y, sobre todo, estaríamos también siendo más útiles a la inteligencia de la ciudadanía y de los ciudadanos y ciudadanas que nos han puesto aquí.

Dicho esto, la postura de nuestro Grupo Confederal sobre esta modificación del convenio de colaboración para el desarrollo y estudio de los trabajos para la integración del ferrocarril de la sociedad de Logroño, pues, en principio, en el primer punto puede que estuviésemos a favor y en alguna cuestión, en el tercero, en el segundo, ni siquiera con la propia autoenmienda que se hace, pues no estaríamos de acuerdo. Desde luego, al trabajo que ya se está haciendo desde el propio ministerio, desde este Gobierno. Seguiremos trabajando para dar cumplimiento a los acuerdos a los que llegamos, que nos dimos, pero no estamos de acuerdo en los términos que se hace en esta proposición no de ley.

Gracias, presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Vox, tiene la palabra doña Carla Toscano.

La señora **TOSCANO DE BALBÍN**: Gracias, señor presidente.

Miren, señorías del PP, esta PNL no es más que un intento de subsanar ahora los errores que ustedes mismos han cometido durante años, y no solo en Logroño, sino en toda La Rioja.

Es curioso que, tras los ocho años de alcaldía con mayoría absoluta de su ahora flamante portavoz aquí en el Congreso, la señora Gamarra, no haya hecho otra cosa que dejar en su ciudad obras empantanadas, como a la obra a la que nos referimos hoy, tan deseada por los logroñeses y que se iba a terminar en 2009. Pero que hoy en día todavía está sin finalizar ni siquiera en su primera fase.

Han tenido casi veinte años para gestionar y cerrar el ferrocarril a su paso por Logroño. Pero, como es habitual, las ideas y la voluntad de hacerlo parecen que les surgen a ustedes cuando están en la oposición, pero no cuando están en el Gobierno.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 342

25 de marzo de 2021

Pág. 45

El Partido Popular ha estado mirando hacia otro lado en todo lo referente a infraestructuras en esta comunidad durante años, al igual que el Partido Socialista ahora, que, en los últimos Presupuestos Generales del Estado, vemos que la aportación para La Rioja es la más baja de los últimos 13 ejercicios.

Con La Rioja, en materia de infraestructuras, el Estado ha contado poco o nada, haya sido cual haya sido el color del Gobierno de turno.

Esta comunidad, por su situación geográfica, es uno de los enlaces estratégicos con la zona norte de España, pero sigue careciendo de las inversiones necesarias en materia de infraestructuras, vitales para la inversión empresarial y la competitividad regional.

Desde Vox nos alegra que por fin el Partido Popular muestre interés en el desarrollo de la ciudad y, por extensión, de la propia provincia, pero es una pena que lo tengan que hacer ahora desde la oposición, y que no se olvide tampoco de la gran desprotección y competencia desleal existente en esta comunidad, frente a la comunidad vasca, como denuncia continuamente Vox La Rioja, queriendo hacer valer el artículo 46 del Estatuto de Autonomía y su compensación, que tan callados han estado durante años los Gobiernos del señor Rajoy.

Nosotros, de todas maneras, señores del PP, vamos a votar hoy sí a esta proposición no de ley. Lo vamos a hacer, porque es necesaria para la ciudad de Logroño y porque es una deuda que le debemos a todos sus ciudadanos.

Pero les vuelvo a recordar que ustedes han gobernado con mayoría absoluta el Ayuntamiento de Logroño, el Gobierno de La Rioja y el Gobierno de España durante años.

Así que, si hoy hemos tenido que llegar a esta situación, no creo que haga falta que les diga de quién es en gran medida la culpa.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Socialista, doña Raquel Pedraja Sainz, tiene usted la palabra.

La señora **PEDRAJA SAINZ**: Gracias, presidente.

En el día de hoy el Partido Popular presenta una proposición no de ley para hablar sobre el convenio del soterramiento del ferrocarril en Logroño. Querría comentar tres puntos de esta proposición. En primer lugar, presentaron una proposición no de ley, en la cual incluían el artículo 46 del Estatuto de Autonomía, mientras hablaban del soterramiento en Logroño. Menos mal que después se dieron cuenta del error que habían cometido y decidieron retirar el artículo 46 y modificar, para no quedar en ridículo en el día de hoy, porque iban a hablar de una cosa completamente diferente a la que tenían que hablar.

En segundo lugar, ustedes hablan del convenio. O sea, saben perfectamente que el convenio se está realizando. Lo saben perfectamente, porque la delegada del Gobierno, María Marroda, lo anunció hace unos días en rueda de prensa.

Se está realizando un convenio, además, que va a ser mucho más favorable de lo que es el que hay actualmente. Las Administraciones socialistas están trabajando y remando a favor de que sea mucho mejor para la ciudad de Logroño y para el Gobierno de La Rioja.

Usted, como alcaldesa de Logroño, en el 2014 decidió refinanciar el soterramiento de Logroño, y resulta que, claro, esa refinanciación ahora implica que tres Administraciones, bueno, dos Administraciones, perdón, socialistas, van a tener que pagar 70 millones de euros este año. 70 millones de euros, en el peor momento posible, en plena pandemia. Pero no solo eso, es que en el 2002 usted firmó un convenio siendo alcaldesa de Logroño, en el cual resulta que tanto el Ayuntamiento de Logroño como el Gobierno de La Rioja debían asumir el déficit que supusiesen estas obras.

Vamos a ver, seamos un poco, o sea, seamos un poco realistas y digamos la verdad también. Sobre todo, vamos a ver, no presenten proposición no de ley, son simplemente para tapar sus vergüenzas en este momento.

Ustedes esta semana han tenido al señor Cuevas declarando por la financiación ilegal de su sede en La Rioja. Entonces, hagan el favor de no venir aquí a presentar proposiciones no de ley, simplemente para tapar las vergüenzas que tienen que callar. **(Aplausos)**.

Vamos a ver, sé que están teniendo muy mala semana. Pero séanles un poco leales y ténganles un poco de respeto a los ciudadanos de La Rioja, La Rioja y los riojanos. Por favor.

El Grupo Parlamentario Socialista votará en contra de esta proposición, puesto que en realidad este convenio ya se está haciendo. Este convenio está en fase de elaborarse, en los próximos meses saldrá a la luz. Será un convenio mucho mejor para La Rioja y para el Ayuntamiento de Logroño, y a partir de ahí

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 342

25 de marzo de 2021

Pág. 46

se podrá realizar esa reunión que ustedes piden, pero cuando todas las partes hayan acordado ya el beneplácito a este convenio.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Acabamos el debate. Vamos a pasar a votación. Como hay una enmienda última transaccional, se ha podido repartir. No sé si han tenido tiempo ustedes para poder verla. Si están todos los miembros aquí o necesitan ustedes.

Pasamos entonces directamente. Por el Grupo Socialista, ¿los trece están, señor Ramos? Los trece, contamos con ellos.

Por el Grupo Popular, señor Lorite, los 9 están.

Por el Grupo Parlamentario Vox, señora Calonge, ¿los 5 están?

Por el Grupo de Unidas. Sí, están ahí 3 y hay 2. Perfecto.

Por el Grupo de Unidas Podemos, cuatro. Perfecto.

Por el Grupo Republicano, lo he visto antes. Por el Grupo Republicano no lo he visto. Lo he visto antes, pero no lo veo ahora.

Por el Grupo Plural, señor Oblanca.

Por el Grupo Vasco, está aquí. Por el Grupo Euskal Herria y por el Grupo Mixto está.

Estamos todos. Entonces, los 37. **(Murmullos)**.

VOTACIONES.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a la proposición no de ley número 1. Proposición no de ley relativa a la aplicación de medidas para el estímulo y mejora del transporte por carretera, con la autoenmienda.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 16; en contra, 20; abstenciones, 1.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición de ley número 2, relativa sobre medidas para ampliar el parque público de viviendas en el alquiler, con la transaccional presentada.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 19; en contra, 11; abstenciones, 7.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada la proposición.

Proposición de ley número 3. Proposición no de ley relativa a la construcción de un corredor de mercancías por el interior del Camp de Tarragona.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Proposición de ley número 4, relativa al cumplimiento de las obligaciones de servicios públicos, la OSP en la ruta aérea entre Menorca y Mallorca.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 19; abstenciones, 18.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Proposición de ley número 5, relativa a la validez de la Junta de las Comunidades de Propietarios de forma telemática, con la transaccional presentada.

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

El señor **PRESIDENTE**: Aprobada.

Proposición de ley número 6, relativa al impulso de la operatividad del aeropuerto de Donostia, San Sebastián, en Hondarribia. Se vota en los términos de la transaccional.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Proposición de ley número 7, sobre la necesidad de adaptar al régimen jurídico de los centros portuarios de empleo, establecidos en la Ley 14/94, por la que se regula las empresas de trabajo temporal para la mejora de la seguridad jurídica de la actividad de manipulación de mercancía en el ámbito portuario. Se va a votar en los términos de la transaccional presentada.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 342

25 de marzo de 2021

Pág. 47

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Proposición de ley número 8, relativa a impulsar el transporte ferroviario de proximidad en la Comunidad de Madrid. Se vota en sus términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 23; en contra, 10; abstenciones, 4.

El señor **PRESIDENTE**: Aprobada.

Proposición de ley número 9, relativa a la urgente modificación del convenio de colaboración para el estudio y desarrollo de los trabajos para la integración del ferrocarril en la ciudad de Logroño, a través de la Sociedad Logroño Integración de Ferrocarril, 2002, S. A. Se vota en sus términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 17; en contra, 17; abstenciones, 3.

El señor **PRESIDENTE**: Lo va a explicar la señora letrada, cuando hay empate, qué es lo que se hace en función de un informe.

La señora **LETRADA**: Muchas gracias, presidente.

Señorías, debido a la actual composición de las comisiones, se ha venido apreciando en algunos casos un aumento de los casos de empate en algunas legislaturas. Por ello, parece conveniente mantener una interpretación uniforme para la aplicación del criterio mencionado en el artículo 88.2 del Reglamento, según el cual en las votaciones en comisión se entenderá que no existe empate cuando la igualdad de votos, siendo idéntico el sentido en el que hubieran votado todos los miembros de la comisión, pertenecientes al mismo grupo parlamentario, pudiera dirimirse ponderando el número de votos con que cada grupo cuente en el Pleno.

Por lo tanto, presidente, señorías, procedemos a la ponderación en función de las votaciones de sus señorías.

El señor **PRESIDENTE**: Disculpen, por favor, que no hemos acabado. Por favor, un segundito, para dar el resultado total para que tomen nota ustedes también con la ponderación que se ha hecho, para que quede claro todo el mundo.

Queda aprobada con 27 votos de la ponderación de las abstenciones.

Antes de acabar, les digo que tenemos ahora sesión de Mesa y Portavoces. También les digo, y me lo permito, seguramente vamos a recordar que para el próximo día 15 tengamos aquí a algunos expertos para hablar de la estrategia de movilidad sostenible. Será jueves, 15 de abril.

Les rogaría, ya que les vamos a invitar, y que es jueves, que por favor podamos estar el máximo número de miembros aquí.

Que les rogaría, si me permiten, que el próximo día 15, si lo acordamos así, ahora quería hacerles esta petición, que el próximo día 15 —si lo acordáramos así, que creo que va a ser así— el próximo día 15 vamos a tener aquí a tres expertos para hablar de movilidad, de transporte público.

Entonces, yo les rogaría, ya que es jueves, y les vamos a invitar aquí, que intenten ustedes hacer lo posible por estar aquí, porque será jueves, y yo entiendo con un tema de billetes y tal, pero, en fin, que podamos estar aquí el máximo número de diputados posibles para escucharles, porque les garantizo que va a ser bastante interesante.

Nada más. Muchísimas gracias.

El señor BEL ACCENSI: Presidente, ¿nos podría decir qué expertos son los que van a comparecer?

El señor **PRESIDENTE**: ¿Perdón?

El señor **BEL ACCENSI**: Me ha parecido entender que van a comparecer unos expertos.

El señor **PRESIDENTE**: Tres expertos.

El señor **BEL ACCENSI**: Pero ¿quiénes son? ¿O nos lo podéis decir?

El señor **PRESIDENTE**: Quédate un segundito y te lo digo ahora. Quédate un segundito en Mesa.

Se levanta la sesión a las seis de la tarde.

cve: DSCD-14-CO-342